

**Európai
legjobb gyakorlatra
vonatkozó iránymutatás
nem szokványos közúti
szállítmányok
szabályozására**

**EURÓPAI BIZOTTSÁG
ENERGIAÜGYI ÉS KÖZLEKEDÉSI FŐIGAZGATÓSÁG**

Előszó

Írta Jacques Barrot alelnök úr, közlekedési biztos

Az Európai Unióban 1996 óta világos szabályozás rendelkezik a közúti szállítmányok megengedett tömegéről és méretéről. Ugyanakkor a megengedett korlátokat túllépő rakományok — amelyeket a szakértők “nem szokványos rakományok”-nak neveznek — a kereskedelmi közúti fuvarozás gazdasági szempontból fontos szegmensét alkotják. Olyan dolgok tartoznak közéjük, mint a szállítható házak és önjáró daruk, valamint a kivételesen nagy és nehéz oszthatatlan rakományok, például elektromos transzformátorok, kémiai reaktorok, repülőgéptörzsek és -szárnyak. A nem szokványos közúti szállítmányoknak gyakran számottevő távolságot kell megtenniük; sok esetben át kell kelniük országhatárokon is.

Mivel a nem szokványos közúti szállítmányok nem felelnek meg a járművek tömegére és méretére vonatkozó általános európai jogszabályokban rögzített követelményeknek, a nem szokványos közúti szállítmány lebonyolítása előtt felmentést vagy engedélyt kell beszerezni. A hatóságoknak ellenőrizniük kell, hogy a közúti útvonalon található hídszerkezetek elbírák-e a szokványosnál gyakran nehezebb járműveket, és hogy az utak megfelelőek-e a szállítandó rakomány méretei számára.

Ezen a téren egyelőre nem történt európai szintű harmonizáció, így a nemzetközi fuvarozóknak szabályok és eljárások garmadával kell szembenézniük — pl. a jármű kíséretével, a megengedett időkeretekkel és sebességgel kapcsolatban stb. — ahhoz, hogy hozzájuthassanak a nem szokványos közúti szállítmányra vonatkozó engedélyhez. Különbségek vannak e tekintetben a tagállamok, sőt néha egyes régiók között is. Ennek gyakran az a következménye, hogy a szállítmányozók késnek vagy egyéb nehézségekkel kell szembenézniük a pontos költségkalkulációk készítése, illetve a szállítók és a vásárlók felé teljesítendő, szerződésben rögzített kötelezettségeik betartása során.

Az ipari szférához, a tagállamokhoz és a Bizottsághoz kötődő európai szakértők annak érdekében dolgozták ki közösen ezt az iránymutatást, hogy elősegítsék a teherrakományoknak az Európai Unión át történő hatékony szállítását, javítsák a fuvarozás biztonságát, illetve nagyobb átláthatóságról gondoskodjanak a nem szokványos közúti szállítmányok terén. A szakértőknek köszönöm mindazt a hasznos munkát, amelyet elvégeztek. Az IRU-nak (Közúti Fuvarozók Nemzetközi Egyesülete) szeretnék külön köszönetet mondani azért a hasznos segítségért, amellyel hozzá kívánnak járulni e dokumentumnak a lehető legtöbb európai nyelvre történő lefordításához.

Remélem, hogy ez az iránymutatás megkapja azt a figyelmet, amelyet érdemel, és így megkönnyítheti az életét és növelheti a biztonságát mindazoknak, akik uniószerre részt vesznek a nem szokványos rakományok szállításában.

[aláírás]

Megjegyzések

1. Ezt a legjobb gyakorlatra vonatkozó iránymutatást egy az Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság által létrehozott, a tagállamok által delegált szakértőkből álló Szakértő Csoport készítette. A dokumentumot betérjesztették a Közúti Biztonsággal Foglalkozó Magas Szintű Csoport elé, amely pozitív véleményt fogalmazott meg a tartalmával és tematikájával kapcsolatban (ennek várjuk megerősítését).
2. Ezt a legjobb gyakorlatra vonatkozó iránymutatást referenciaként használhatja minden olyan fél, akit a nem szokványos közúti szállítmányok közvetlenül vagy közvetve érintenek, azonban elsősorban a tagállamok vonatkozó hatóságaihoz szólnak. Ezt a dokumentumot úgy kell olvasni és használni, mint egy segédeszközt, amely megkönnyíti ezen a területen a biztonságos és bevált gyakorlatok alkalmazását.
3. A dokumentum nem kötelező érvényű abban az értelemben, amilyenben a Közösség által elfogadott jogi aktusok azok. Pusztán az európai szakértők által ezen a területen felhalmozott tudást mutatja be. A tagállamok kormányzati szakértőinek és más érdekelt feleknek a közreműködésével és egyetértésével készült. A legjobb gyakorlatra vonatkozó iránymutatás célja, hogy egyeztesse az utat a nem szokványos közúti szállítmányok engedélyezéséhez kapcsolódó szabályok és eljárások egyszerűsítése, és lehetőség szerint harmonizációja felé, valamint meghatározza az eljárások egyszerűsítésének feltételeit. Ilyen feltétel például a nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó folyosók létrehozása, amelyekeken szinte automatikusan áthaladhatnak engedély birtokában az olyan járművek, amelyek megfelelnek bizonyos kritériumoknak.
4. Fontos gondolni arra, hogy korlátozott számú esetben a tagállamoknak lehetnek olyan specifikus követelményeik, amelyekről nem szól ez a legjobb gyakorlatra vonatkozó iránymutatás. Ennélfogva mindig szükséges az illetékes hatóságokkal konzultálni arról, hogy léteznek-e esetleg ilyen specifikus követelmények.
5. Ez a dokumentum nyilvánosan hozzáférhető. Díjmentesen letölthető az Európai Bizottság weboldaláról (lásd 1. melléklet).
6. Ezt a legjobb gyakorlatra vonatkozó iránymutatást felül fogjuk vizsgálni, és, amennyiben szükséges, aktualizálni fogjuk, hogy kövesse az európai szabványok és módszerek terén történt fejlődést. A dokumentum írása idején még nem lehetséges munkatervet meghatározni erre a felülvizsgálati folyamatra. Az olvasó az Európai Bizottság weboldalán találhatja meg az irányelvek legfrissebb elérhető kiadásáról szóló információkat (lásd 1. melléklet).

TARTALOMJEGYZÉK

| | |
|---|-----------|
| Előszó | 2 |
| Írta Jacques Barrot alelnök úr, közlekedési biztos | 2 |
| 1. Bevezetés..... | 7 |
| 2. ÖSSZEGZÉS | 9 |
| 3. ENGEDÉLYEK..... | 10 |
| 3.1. Bevezetés..... | 10 |
| 3.2. Az egyablakos ügyintézés | 10 |
| 3.3. Rálátás a nem szokványos közúti szállítmányok engedélyezéséhez kapcsolódó eljárásokra és szabályzatokra | 11 |
| 3.4. A nem szokványos közúti szállítmányok engedélyezésére vonatkozó keretterv | 11 |
| 3.5. Az engedélyezés feltételei | 13 |
| 3.6. Az engedély kérelmezésére szolgáló űrlap | 14 |
| 3.6.1. Tartalom | 14 |
| 3.6.2. Nyomdai elrendezés | 15 |
| 4. A JÁRMŰVEL KAPCSOLATOS INFORMÁCIÓK..... | 16 |
| 4.1. Átfogó megjegyzések..... | 16 |
| 4.2. A „Speciális Európai Regisztráció Tehergépkocsik és Utánfutók Számára (SERT)” dokumentum..... | 16 |
| 4.3. A SERT tartalma | 17 |
| 4.4. A SERT eljárás..... | 17 |
| 4.5. A SERT adatbázis | 17 |
| 5. FOLYOSÓK NEM SZOKVÁNYOS KÖZÚTI SZÁLLÍTMÁNYOK SZÁMÁRA..... | 18 |
| 5.1. Bevezetés..... | 18 |
| 5.2. Az európai folyosóhálózat nem szokványos közúti szállítmányok számára..... | 18 |
| 5.3. Egyszerűsített kérelmezési eljárás a nem szokványos közúti szállítmányok folyosóinak használatára | 19 |
| 6. A JÁRMŰ ÉS A RAKOMÁNY MEGJELÖLÉSE ÉS MEGVILÁGÍTÁSA | 21 |
| 6.1. Bevezetés..... | 21 |
| 6.2. Jelölési és jelzési előírások nem szokványos közúti szállítmányok számára..... | 21 |
| 7. KÍSÉRETEK | 23 |
| 7.1. Bevezetés..... | 23 |
| 7.2. A kísérek kategóriái..... | 23 |
| 7.2.1. Funkció szerinti csoportosítás | 24 |
| 7.2.2. Méret szerinti csoportosítás..... | 24 |
| 7.3. Kísérő járművek | 25 |
| 7.4. Képzés | 26 |
| 7.4.1. Általános követelmények | 26 |
| 7.4.2. A forgalom irányításáért nem felelős kísérőjármű-vezetők képzése..... | 26 |
| 7.4.3. A forgalomirányítók képzése | 27 |
| 7.4.4. Időszakos engedélyezés..... | 27 |
| 7.4.5. Nyilvántartás a kísérő járművek vezetőiről és a forgalomirányítókról | 27 |
| 8. SAJÁT MEGHAJTÁSSAL RENDELKEZŐ MUNKAGÉPEK | 28 |
| 8.1. Önjáró daruk és hasonló eszközök | 28 |
| 8.2. Saját meghajtással rendelkező moduláris pótkocsik | 28 |
| 8.3. Keretterv a saját meghajtással rendelkező munkagépekre adandó, nem szokványos közúti szállítmányra vonatkozó engedélyek szabályozására | 28 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 8.3.1. | Tengelyterhelés | 28 |
| 8.3.2. | Össztömeg | 29 |
| 8.3.3. | Teljes hosszúság | 29 |
| 8.3.4. | Teljes szélesség | 29 |
| 8.3.5. | Ellensúlyok (nehezékek) | 29 |
| 1. | MELLÉKLET: HASZNOS INTERNETES LINKEK ÉS CÍMEK..... | 32 |
| | ÁLTALÁNOS LINKEK | 32 |
| | EU-TAGÁLLAMOK | 32 |
| | 1. AT – Ausztria | 32 |
| | 2. BE - Belgium | 34 |
| | 3. BG - Bulgária | 35 |
| | 4. CY - Ciprus | 35 |
| | 5. CZ - Csehország | 35 |
| | 6. DE - Németország | 36 |
| | 7. DK - Dánia | 41 |
| | 8. EE - Észtország | 41 |
| | 9. ES - Spanyolország | 41 |
| | 10. FI - Finnország | 41 |
| | 11. FR - Franciaország | 41 |
| | 12. GR - Görögország | 41 |
| | 13. HU - Magyarország | 41 |
| | 14. IE - Írország..... | 42 |
| | 15. IT - Olaszország | 42 |
| | 16. LT - Litvánia | 43 |
| | 17. LU - Luxemburg..... | 43 |
| | 18. LV - Lettország | 43 |
| | 19. MT - Málta | 43 |
| | 20. NL - Hollandia | 44 |
| | 21. PL - Lengyelország | 44 |
| | 22. PT - Portugália | 44 |
| | 23. RO - Románia | 44 |
| | 24. SE - Svédország | 44 |
| | 25. SI - Szlovénia | 44 |
| | 26. SK - Szlovákia..... | 45 |
| | 27. UK - Nagy-Britannia..... | 45 |
| | MÁS ORSZÁGOK | 45 |
| | 1. CH - Svájc | 45 |
| | 2. NO - Norvégia | 45 |
| | 3. TR - Törökország | 45 |
| 2. | MELLÉKLET: A MEGENGEDETTNÉL NAGYOBB HOSSZÚSÁGÚ JÁRMŰSZERELVÉNYEK ESETÉBEN ALKALMAZHATÓ, FORDULÁSI JELLEMZŐKRE VONATKOZÓ MÉRÉSEK ÁTFOGÓ MEGJEGYZÉSEK | 46 |
| 3. | MELLÉKLET: INFORMÁCIÓS ÉS KOMMUNIKÁCIÓS TECHNOLÓGIÁK HASZNÁLATA | 47 |
| 4. | MELLÉKLET: A NEM SZOKVÁNYOS KÖZÚTI SZÁLLÍTMÁNYRA VONATKOZÓ IGÉNYLŐLAP..... | 50 |
| 5. | MELLÉKLET: SERT ŰRLAP | 53 |
| 6. | MELLÉKLET: NEM SZOKVÁNYOS KÖZÚTI SZÁLLÍTMÁNYOKRA VONATKOZÓ FOLYOSÓK: AZ ÉSZAKI PÉLDÁK..... | 57 |
| | 1. DÁNIA | 57 |

| | | |
|------------|--|-----------|
| 1.1 | A nehéz rakományokra vonatkozó dániai úthálózat | 57 |
| 1.2. | A nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó engedély kérelmezésére szolgáló eljárás | 57 |
| 1.3. | A dán közúti hatóság felelőssége..... | 58 |
| 1.4. | A dániai közúti szállítmányok besorolásának rendszere..... | 58 |
| 2. | FINNORSZÁG..... | 59 |
| 2.1. | A nagyon nagy nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó finn úthálózat. | 59 |
| 2.2. | Elvek..... | 59 |
| 2.3. | Besorolás | 60 |
| 7. | MELLÉKLET: A RAKOMÁNY ÉS A KÍSÉRŐ JÁRMŰVEK JELÖLÉSE | 61 |
| 8. | MELLÉKLET: FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK..... | 63 |
| 9. | MELLÉKLET: RÖVIDÍTÉSEK ÉS MOZAIKSZÓK JEGYZÉKE | 67 |
| 10. | MELLÉKLET: MUTATÓ..... | 68 |
| 11. | MELLÉKLET: KÖSZÖNETMONDÁS..... | 71 |

1. BEVEZETÉS

Ez a dokumentum a nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó legjobb gyakorlatok gyűjteményét tartalmazza. Az ehhez hasonló iránymutatások az európai jogalkotást és szabványokat kiegészítő új eszközt képviselnek. Az adott területen a legjobbnak tartott szabályokat és eljárásokat sorolják fel, és a szakma képviselői állítják össze őket, szem előtt tartva a szakma képviselőinek az érdekeit.

Ennek a legjobb gyakorlatra vonatkozó iránymutatásnak az a célja, hogy hozzájáruljon egy olyan európai környezet létrehozásához, amelyben a határokon átnyúló nem szokványos közúti szállítmányok lebonyolítása a lehető legkevesebb bosszúsággal jár, és ideális esetben zavartalanul történhet meg.

Az EU minden tagállamában évről évre fokozódnak a közúti forgalmi torlódások. A vízi utak és vasutak használata helyettesítheti a nem szokványos szállítmányok közúti szállítását. A szállítási módok sorában különösen a belvízi és a rövid távú tengeri szállítás lehetőségeit volna célszerű megfontolni. Ezek a szállítási alternatívák lehetővé teszik a nagyobb rakományok sokkal nagyobb távolságra történő szállítását, valamint a környezetet is kímélik, és csökkentik a forgalmi torlódást azáltal, hogy vízi utakat használnak. Azonban ezeknek az alternatív szállítási módozatoknak is megvannak a maguk korlátjai, és így szükség lehet nem szokványos közúti szállítmányokra, bizonyos esetekben nagy gazdasági jelentőségű feladatok kapcsán is. A közhatóságoknak ezért arra kell törekedniük, hogy létrehozzanak egy olyan, szabályokból és eljárásokból álló keretet, amely, még ha nincs is teljesen harmonizálva, legalábbis lehetővé tenné, hogy a nem szokványos közúti szállítmányok túlzott bürokrácia és logisztikai problémák nélkül haladhassanak át az országhatárokon.

Fontos megjegyeznünk, hogy ennek a legjobb gyakorlatra vonatkozó iránymutatásnak a tartalma kifejezetten a nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozik. Mivel jelen dokumentumnak nincs jogi kötelező ereje, a nem szokványos közúti szállítmányok lebonyolításának továbbra is kötelező feltétele, hogy eleget tegyenek a vonatkozó közösségi és nemzeti jogszabályoknak, valamint a közösségi joggal összeegyeztethető és hátrányos megkülönböztetéstől mentesen alkalmazott szabályozó rendelkezéseknek.

Az európai Szakértő Csoport a nem szokványos közúti szállítmányt olyan járműként vagy járműszerelvénycént határozza meg, amelynek nincs rakománya, vagy oszthatatlan rakománya van, amely csak úgy szállítható, ha túllépi a 96/53/EK¹ irányelv és a nemzeti jogszabályok által megengedett méretek közül legalább az egyiket és/vagy az egy tengelyre vagy alvázra eső engedélyezett tömeget vagy az engedélyezett össztömeget. Ez a legjobb gyakorlatra vonatkozó iránymutatás foglalkozik az önjáró darukkal és saját meghajtással rendelkező munkagépekkel is. Ezért döntöttünk úgy, hogy a „nem szokványos közúti szállítmány” kifejezést használjuk a „nem szokványos rakomány szállítására” helyett.

A nem szokványos közúti szállítmányok terén nagy különbségek vannak az egyes tagállamokban jelenleg alkalmazott szabályok és eljárások között. Ezek a különbségek tükrözik a tagállamoknak azt az igényét, hogy meggyőződhesse a nem szokványos közúti szállítmányok biztonságos szállíthatóságáról, valamint arról, hogy a szállítmányok a lehető legminimálisabb mértékben befolyásolják a közutak további használóit és a gazdaság egészét. A közhatóságoknak például meg kell győződniük arról, hogy az útvonalon található

¹ 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. *Hivatalos Lap L 235, 1996. 09. 17. 0059 – 0075. oldal.*

hídszerkezetek elbírnák a szokványosnál gyakran nagyobb tengely- és járműterhelést. Továbbá arról is, hogy a közúti útvonalak megfelelőek a szállítandó rakomány méretei számára, valamint hogy a szállítmány nem veszélyezteteti szükségtelenül a közút további használóit. Ez utóbbi esetben például előírható, hogy a nem szokványos közúti szállítmány rendőri vagy civil kísérettel közlekedjen.

E dokumentum fő célja, hogy segítséget nyújtson a nem szokványos közúti szállítmányok közlekedésének önkéntes alapon történő egyszerűsítéséhez és harmonizálásához, és hogy előmozdítsa a legkorszerűbb információs technológiák és egyéb modern eszközök alkalmazását az engedélyek kérelmezéséhez és adásához kötődő szabályok és eljárások kapcsán. A Szakértő Csoport véleménye szerint teljes harmonizációra talán nincs szükség, viszont legalábbis könnyedén hozzáférhetővé kell tenni minden egyes tagállammal kapcsolatban a jelenleg alkalmazott szabályokkal és eljárásokkal kapcsolatos információkat.

A különböző tagállamokban rendkívül változatos szabályokat és eljárásokat alkalmaznak, így a nemzetközi fuvarozók jelenleg nehezen tudják eldönteni, hogy mely követelmények vonatkoznak rájuk. A leggyakoribb eltérések közé a következők tartoznak:

- az engedély megszerzéséhez szükséges idő, ami két munkanaptól két hónapig terjedhet;
- az egyes tagállamok által szabott követelmények, amelyeknek az engedélyezéshez meg kell felelni;
- a (civil és rendőri) kísérő járművekre vonatkozó eltérő szabályok;
- jelentős eltérések a jelölési előírásokban;
- néha szükséges igazolást bemutatni arról, hogy megpróbáltak bevonni alvállalkozókat a rakomány tömegének és/vagy méretének csökkentése érdekében;
- eltérések a tagállamok között az engedély tárgya tekintetében, ti. az engedély vonatkozhat társaságokra, járművekre vagy specifikus rakományokra;
- különböző igénylőlapok a nem szokványos közúti szállítmányokra;
- eltérések a tekintetben, hogy milyen tájékoztató dokumentumok szükségesek a járműhöz.

Bár ezek az eltérések akadályozzák az áruk és szolgáltatások mozgását az EU-n belül, maximálisan el kell ismerni az országos közúti hatóságoknak a közúti biztonság garantálására és az infrastruktúra sértetlenségének megőrzésére vonatkozó előjogait.

2. ÖSSZEGZÉS

A 3. fejezet röviden ismerteti, hogy jelenleg Európában milyen körülmények között lehet kérelmezni és kapni nem szokványos közúti szállítmányra vonatkozó engedélyt, majd bemutatja azon feltételeket és fogalmakat, amelyek által jelentősen le lehetne egyszerűsíteni az eljárásokat, és javítani lehetne az európai gazdaság bizonyos fontos szegmenseinek a működési feltételein, mindenekelőtt az építési és gyártási szektorban. Ezáltal gyorsabbá, megbízhatóbbá válnának a nem szokványos közúti szállítmányok. Javasolja az egyablakos ügyintézés koncepcióját, amely szerint a fuvarozónak csak egyetlen hivatalhoz kell fordulnia ahhoz, hogy igényelni tudja és megszerezhesse a nem szokványos közúti szállítmányra vonatkozó engedélyt.

A 4. fejezet egy olyan forgalmi engedélyt javasol, amely alkalmazkodik a nem szokványos közúti szállítmányok követelményeihez, és figyelembe veszi az egyes tagállamokban jelenleg érvényes gyakorlatot. Ez a dokumentum egy helyen összegyűjti a nem szokványos közúti szállítmányra jellemző, a jármű forgalmi engedélyén nem szereplő, viszont az engedélyező hatóságok által megkövetelt információkat. A javasolt „Speciális Európai Regisztráció Tehergépjárművek és Pótkocsik Számára (SERT)” dokumentum kielégíti a nemzeti engedélyező hatóságok igényeit.

Az 5. fejezet ismerteti azokat az elveket, amelyek mentén a jövőben európai folyosókat lehetne létrehozni a nem szokványos közúti szállítmányok részére, annak érdekében, hogy ezáltal egyszerűbbé váljon a nem szokványos közúti szállítmányok lebonyolítása. A határon átnyúló nem szokványos közúti szállítmányok tervezése jelenleg nagyon bonyolult, mivel nagyon változatos szabályok és eljárások érvényesek az egyes tagállamokban, és abban is vannak különbségek, hogy mennyi idő telik el az engedélyek megszerzéséig. Tekintettel arra, hogy a nem szokványos közúti szállítmányoknak a gazdaság egésze szempontjából egyre nagyobb a jelentősége, az EU gazdasági növekedését elősegítené olyan közúti folyosók kialakítása, amelyek szinte automatikusan áthaladhatnának engedély birtokában az olyan nem szokványos közúti szállítmányok, amelyek megfelelnek bizonyos előre meghatározott kritériumoknak.

A jelölésről és jelzésről szóló 6. fejezet viszonylag egyszerű, de a Szakértő Csoport szerint optimális hatékonyságú rendszert javasol. Bár a tagállamok, sőt egyes régiók között is eltérések lehetnek a közúti forgalom sűrűsége tekintetében, a Szakértő Csoport azt az álláspontot képviselte, hogy hasznos erre vonatkozó közös szabályokat is megadni. Ez a fejezet egy olyan jelölési és jelzési csomagot ismertet, amely az összes tagállamban alkalmazható. Ahol szükséges, a tagállamok kiegészíthetik a csomagot, szélsőséges éghajlati viszonyaiknak megfelelően.

A kíséretéről szóló 7. fejezet az előbbi fejezetet egészíti ki. A tagállamokban bizonyos, az adott országban engedélyezett tömegeket és/vagy méreteket túllépő nem szokványos közúti szállítmányokat rendőrségi vagy civil kíséretnek, vagy mindkettőnek kell kísérmie. A kíséret fő feladata, hogy figyelmeztesse az út további használóit a nem szokványos közúti szállítmány által okozott veszélyekre, és megvédje őket azoktól. Tehát a kíséretnek fontos jelölő funkciója van.

A 8. fejezet a saját meghajtással rendelkező munkagépekkel foglalkozik. Ez a nem szokványos közúti szállítmányok egy sajátos csoportja, amelyben a jármű maga nem felel meg a közúti járművek maximálisan engedélyezett tömegére és méreteire vonatkozó európai

törvényeknek. E szektor gazdasági jelentősége indokolja, hogy tárgyalja ez a legjobb gyakorlatra vonatkozó iránymutatás.

3. ENGEDÉLYEK

Bevezetés

A nem szokványos közúti szállítmányok rendkívül fontosak az európai gazdaság számára. Az építési és gyártási szektorban különösen fontos, hogy megbízhatóan és időben szállítsák a gépezeteket, betonszerkezeteket stb. Egyrészt maximálisan el kell ismerni az országos közúti hatóságoknak a közúti biztonság biztosítására és az infrastruktúra sértetlenségének megőrzésére vonatkozó előjogait, valamint a nem szokványos közúti szállítmányok által okozott forgalomtorlódás gazdasági következményeit. Másrészt viszont lehetőleg minimálisra kell csökkenteni azokat a kedvezőtlen gazdasági hatásokat, amelyeknek a nem szokványos közúti szállítmányok szállítói vannak kitéve a fokozott adminisztratív és logisztikai nehézségek következtében. Ha szisztematikusan akarjuk megközelíteni az engedélyezés kérdését, arra kell törekednünk, hogy gondoskodjunk a biztonságos működésről, de ez a lehető legkevesebb adminisztrációval járjon.

A határokon átnyúló nem szokványos közúti szállítmányok körülményei jelentősen javíthatóak, amennyiben az EU-n belüli engedélyező hatóságok követik ezeket az irányelveket. Az egyablakos ügyintézés elve, amelyet bővebben a 3.2. szakaszban fejtünk ki, szintén jelentősen javíthatna a helyzetet.

A nem szokványos közúti szállítmányokra számos különböző fajta engedély adható. A legtöbb tagállam különbséget tesz hosszú és rövid távú engedélyek között. Viszont ezeknek az érvényességi időszakoknak az időtartama különbözik az egyes tagállamokban. Továbbá vannak különbségek az engedélyezés díja, az egyes engedélyek által engedélyezett járművek/rendszámok száma stb. tekintetében is. Ez a fejezet ajánlásokat kínál fel a legtöbb vonatkozó témára.

Az egyablakos ügyintézés

Minden tagállam vegye át az egyablakos ügyintézés elvét a nem szokványos közúti szállítmányok engedélyezésével kapcsolatban. Ez azt jelenti, hogy az igénylőknek minden tagállamban csak egy engedélyező hatósággal kelljen felvenniük a kapcsolatot ahhoz, hogy megszerezhessék a nem szokványos közúti szállítmányra vonatkozó engedélyt. Az engedélyező hatóság intézze az engedélykérelmet, az adott tagállam többi, esetlegesen érintett hatóságával együttműködve. Az egyablakos ügyintézés elvét bizonyos fokig már alkalmazzák néhány tagállamban. Így például ezekben az országokban egy külföldi fuvarozó arra vonatkozó kérelmét, hogy az állam területén áthajthasson, teljes mértékben az az engedélyező hatóság kezeli, amely ahhoz a határátkelőhelyhez tartozik, amelyiken a fuvarozó be fog lépni az adott tagállam területére. A kérelmező nevében a beléptető határátkelőhelyért felelős engedélyező hatóság kér engedélyt a további érintett helyi és regionális hatóságoktól. Az

egyablakos ügyintézés nem jelenti azt, hogy csak egyetlen olyan hatóság van az adott tagállamban, amely érintett a nem szokványos közúti szállítmányok engedélyezésében, ellenben az engedélyező hatóságok sokasága átlátható a kérelmező számára. Világosan közölni kell minden fuvarozóval — mind a bel-, mind a külföldiekkel —, hogy melyik az a hatóság, amelyhez fordulniuk kell.

Hosszú távú cél lehet az egyablakos ügyintézés európai szintre való kiterjesztése, azaz ha egy fuvarozó több tagállamon át szeretne szállítani nem szokványos közúti szállítmányt, akkor csak egyetlen engedélyező hatósággal kelljen felvennie a kapcsolatot ahhoz, hogy megszerezhesse a szükséges engedély(eke)t az Európai Unión át vezető teljes útra. Az az engedélyező hatóság, amelyhez a fuvarozó fordult, felvenné a kapcsolatot az összes többi érintett hatósággal annak érdekében, hogy kiadhassa az összes olyan engedélyt, amelyek lefedik az EU-n át történő szállítás teljes útvonalát.

Rálátás a nem szokványos közúti szállítmányok engedélyezéséhez kapcsolódó eljárásokra és szabályzatokra

A nem szokványos közúti szállítmányok helyzetét jelentősen javítani lehetne, ha a tagállamok az összes kapcsolódó információt hozzáférhetővé tennék az interneten, mégpedig a nemzeti nyelven vagy nyelveken és angolul is. A kapcsolódó információk közé tartoznak az engedélyekhez kötődő szabályzatok és eljárások, a kérelmezésre használt űrlapok, valamint útmutatók az űrlapok kitöltéséhez. Az 1. függelék tartalmazza az olyan tagállamok vonatkozó internetes sajtóainak a listáját, amelyekben ilyen szolgáltatás már létezik.

A Szakértő Csoport azt javasolja, hogy:

- Az engedélyadáshoz kapcsolódó szolgáltatások legyenek ügyfélfogadási időben elérhetőek, könnyedén és gyorsan hozzáférhetőek;
- Az engedélyeknek legyen szabványosított nyomdai elrendezése a közeli jövőben;
- Engedélyre vonatkozó kérelmet lehessen postán, telefaxon, e-mailben, vagy interneten elérhető, web alapú elektronikus űrlapon keresztül benyújtani;
- Az engedélyeket adják ki postán, telefaxon vagy e-mailhez csatolva, vagy legyenek letölthetőek biztonságos webszájról;
- Minden tagállamban valósuljon meg 3 éven belül, hogy elektronikus formában hozzá lehessen jutni az engedélyekhez.

A nem szokványos közúti szállítmányok engedélyezésére vonatkozó keretterv

A fuvarozó vállalatok számára nagy terhet jelenthet a nem szokványos közúti szállítmányok engedélyének igénylése és az összes vonatkozó szabályzat betartása minden egyes tagállamban. Hosszú távú engedélyek által csökkenteni lehetne az adminisztratív eljárások ismétlődését. A legtöbb tagállamban adnak ki hosszú és rövid távú vagy egyszeri engedélyeket is. Viszont előfordul, hogy ezek a fogalmak mást-mást jelentenek az egyes tagállamokban.

Ezekben az irányelvekben a Szakértő Csoport meghatározást javasol a hosszú távú engedély fogalmára:

Olyan szabványosított dokumentum, amely legalább egy éven át érvényes, egy bizonyos területen és/vagy bizonyos előre meghatározott utakon, olyan nem szokványos közúti szállítmányokra, amelyeknek meg van adva a maximálisan engedélyezett súlya és mérete.

A hosszú távú engedélynek a következő jellemzői legyenek:

- A rakomány ne legyen részekre bontható, de nem kell szükségképpen pontos leírását adni (pl. legyen elegendő a rakomány maximális súlyának és méretének a megadása);
- Az engedély egy vagy több járműre legyen érvényes. Ezen belül legyen megengedve az, hogy egy járművet egy másik, hasonló tulajdonságokkal rendelkező járművel helyettesítsenek;
- A hosszú távú engedélyen vagy ahhoz csatolva legyenek megadva (pl. térképen) a nem szokványos közúti szállítmány által használható és/vagy nem használható utak;
- Az árszerkezet legyen átlátható.

Irányelvként a tagállamok törekedjenek arra, hogy a hosszú távú engedélyek és a folyosók számára az alábbi maximális súlyokat és méreteket határozzák meg (lásd 1. táblázat). Az infrastrukturális feltételek hiánya miatt ezek a határértékek jelenleg a legtöbb tagállamban nem teljesíthetőek. Ahol szükséges, az engedélyező hatóságok specifikus út- és infrastrukturális feltételek miatt mindenképpen megadhatnak alacsonyabb maximális súlyt vagy méretet a rakománnyal ellátott járművek és mozgó gépezetek számára.

Az 1. táblázatban megadott korlátokat túllépő közúti szállítmányok számára valószínűleg rövid távú vagy egyszeri engedélyekre lesz szükség, amelyekhez egyedi elbírálásra van szükség. Ha a szállítmány útvonala hosszabb, akkor lehetőleg vízi úton történő szállításra kell törekedni.

1. táblázat: A nem szokványos közúti szállítmányok engedélyezésére vonatkozó keretterv

| | Nincs szükség engedélyre (1) | Hosszú távú engedély (2) | Folyosó (3) (Megjegyzés: folyosók nem lehetségesek Németországban) |
|--|------------------------------|--------------------------|---|
| Szélesség | 3 m | 3,5 m | 4,5 m |
| Teljes hosszúság (a kombinációknak eleget kell tenniük a fordulási teszteknek; lásd 2. függelék) | 24 m | 30 m | 40 m |
| Teljes magasság | 96/53/EK irányelv | 4,2 m | 4,4 m |
| Súly | 96/53/EK irányelv | 80 tonna | 100 tonna |
| Tengelyterhelés | | | |
| Merev tengely | 96/53/EK irányelv | 12 tonna | 12 tonna |
| Lengőtengely | 12 tonna | 15 tonna | 15 tonna |

(1) Nincs szükség engedélyre: A tagállamok engedélyezhetnek bizonyos nem szokványos közúti szállítmányokat a 96/53/EK irányelvre tekintettel (lásd az irányelv 4.3. pontját).

(2) Hosszú távú engedélyek: Ennek a meghatározását lásd e szakasz 3. bekezdésében.

(3) A folyosó előre meghatározott úthálózat (lásd az 5. fejezetet). A nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó folyosók használatára sokkal gyorsabban lehet engedélyt szerezni, mint rövid távú engedélyt, mert a megkeresendő hatóságok száma minimális. Természetesen a folyamat különös körülmények (pl. útépités) következtében elhúzódhat.

Az engedélyezés feltételei

A nem szokványos közúti szállítmányoknak gyakran jelentős pénzügyi vonzatai vannak, így minél tovább tart hozzájutni az engedélyhez, annál nagyobb a készlet arra, hogy engedély nélkül is elinduljanak a szállítmánnyal. Mivel az engedély beszerzésének feltételei különböznek a tagállamokban, így a nem szokványos közúti szállítmányok határokon átnyúló szállításának a megtervezése adott esetben igen bonyolult is lehet. Egyes tagállamokban az engedélyeket napokon belül kiadják, míg másokban ez a folyamat akár két vagy több hónapig is eltarthat. A késedelem fő oka gyakran az, hogy az engedélyező szolgálatoknak fel kell venniük a kapcsolatot számos helyi és regionális közúti hatósággal, hídtulajdonosokkal és a rendőrséggel, és ezek közül mindnek a maga részéről engedélyeznie kell a nem szokványos szállítmánynak azokon a közutakon történő áthaladását, amelyekért ők felelősek. Ahhoz, hogy ezt a folyamatot egyszerűbbé tegyék, a tagállamoknak mérlegelniük kellene, hogy esetleg szélesebb körben engedélyezzék a hosszú távú engedélyek kiadását olyan járművek számára, amelyek túllépik ugyan a 96/53/EK irányelvben megadott maximális engedélyezett határértékeket, de nem okoznak komolyabb problémákat (lásd 1. táblázat), így pl. mezőgazdasági járművek számára.

A Szakértő Csoport úgy véli, hogy legyen lehetőség arra, hogy az engedélyekhez a 2. táblázatban megadott határidőkön belül hozzá lehessen jutni. A 3. táblázat tartalmazza azt, hogy jelenleg az egyes tagállamokban átlagosan mennyi idő szükséges az engedélyek megszerzéséhez.

Az információs és kommunikációs technológiák (IKT) használata jelentősen csökkentené a nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó engedélykérelmek feldolgozási idejét (l. a 3. függelékben néhány példát az IKT használatára).

2. táblázat: Legjobb gyakorlat az engedélyekhez való hozzájutásra vonatkozó határidők tekintetében (ezek olyan célértékek, amelyeknek az elérésére a tagállamoknak törekedniük kellene)

| Hány további hatósággal szükséges felvenni a kapcsolatot? | Mennyi idő telhet el az engedély kiadásáig? |
|---|---|
| eggyel sem | ≤ 5 munkanap |
| 1 további hatóság | ≤ 7 munkanap |
| 2-5 további hatóság | ≤ 10 munkanap |
| több mint 5 további hatóság | ≤ 15 munkanap |

3. táblázat: Jelenleg az engedély megszerzéséig eltelő átlagos idő (a becsléseket a Szakértő Csoport készítette 2005. szeptemberében)

| Ország | Átlagosan szükséges idő (munkanapban) | Megjegyzések |
|---------------|---------------------------------------|----------------------------|
| Ausztria | 7 | Törvényes maximum: 3 hónap |
| Belgium | 21 | |
| Csehország | 2,5 | |
| Ciprus | n.a. | |
| Dánia | 1 | |
| Észtország | 4 | |
| Finnország | 2 | > 100 tonna: 5 nap |
| Franciaország | 20 | Maximum: 40 nap |
| Németország | 7 | |

| | | |
|----------------|------|---|
| Görögország | 10 | |
| Magyarország | 2,5 | |
| Írország | 5 | |
| Olaszország | 25 | Maximum: 60 nap |
| Lettország | 4 | |
| Litvánia | 4 | |
| Luxemburg | 3 | |
| Málta | n.a. | |
| Hollandia | 1,5 | > 100 tonna: 6 nap |
| Lengyelország | 2,5 | |
| Portugália | 10 | Maximum: 60 nap |
| Szlovákia | 2,5 | |
| Szlovénia | 3 | |
| Spanyolország | 2 | > 3,00 m szélesség és/vagy > 20,55 m hosszúság és/vagy >4,50 m magasság és/vagy \geq 45 tonna: 6 hét |
| Svédország | 2,5 | |
| Nagy-Britannia | 2 | > 80 tonna: 5 nap, > 6,1m vagy >30m hosszúság vagy > 150 tonna: 8 hét |

n.a.: nincs adat

Az engedély kérelmezésére szolgáló űrlap

Jelenleg a tagállamokban különböző űrlapok vannak előírva az engedélyek kérelmezésére. A Szakértő Csoport úgy véli, hogy a jelenleg használatban lévő különböző igénylőlapokat harmonizálni lehetne és kellene is. Mind a fuvarozók, mind az engedélyező hatóságok számára előnyös lenne, ha az igénylőlap szerkezete és tartalma harmonizálva lenne. Mindössze az igénylőlap nyelve különbözzön a tagállamokban.

Amennyiben egy tagállam nem használná a harmonizált űrlapot, lényeges, hogy az űrlapon a szöveg a tagállam nemzeti nyelvén vagy nyelvein kívül angolul is szerepeljen.

3.6.1. Tartalom

Az igénylőlap tartalmazzon általános információkat. Ami a járművel kapcsolatos információkat illeti, az igénylőlap csak olyan előre meghatározott tulajdonságaira kérdezzen rá a kérelemhez kapcsolódó járműnek, amelyek szükségesek a kérelem elbírálásához. Például amennyiben a szállítmány különösen hosszú, rá kell kérdezni, hogy a jármű technikailag megfelelő-e (meghosszabbítható-e).

Különösen széles szállítmányok esetében semmilyen további információra nincs szükség. A szükséges információk kiolvashatók a jármű forgalmi engedélyéből vagy a SERT-dokumentumból (lásd a 4. fejezetet).

3.6.2. Nyomdai elrendezés

Ami az igénylőlap nyomdai elrendezését illeti, a Szakértő Csoport azt javasolja, hogy a 4. függelékben található minta-igénylőlapot használják. Az olyan részeket, amelyeket az adott tagállam a belföldi nem szokványos közúti szállítmányok szempontjából lényegtelennek tart, a tagállam üresen hagyhatja.

4. A JÁRMŰVEL KAPCSOLATOS INFORMÁCIÓK

4.1 Átfogó megjegyzések

Az engedélyező hatóságoknak gyakran részletesebb információra van szükségük a járművel kapcsolatban, mint ami szerepel a forgalmi engedélyen. További információkra lehet szükségük ahhoz, hogy ellenőrizzék, hogy a jármű megfelel-e az adott nem szokványos közúti szállítmányra vonatkozó specifikus követelményeknek. Ez fennáll például az olyan nehéz szállítmányok esetében, amelyek túllépik a jármű engedélyezett maximális összsúlyát és tengelyterhelését is.

A legtöbb országban saját tájékoztató dokumentumokat dolgoztak ki erre a célra.

A nemzetközi fuvarozók számára az, hogy az egyes országok más-másképpen járnak el ebben a tekintetben, komoly nehézséget jelent, amikor kérelmezik egy nem szokványos közúti szállítmány engedélyezését, mivel:

- különböznek az eljárások;
- néha szükség van a jármű vagy járművek fizikai megvizsgálására;
- az engedélyező hatóságok más-más adatokat kérnek;
- az engedélyező hatóságok más-más mércéket követnek a kérelmek elbírálásakor.

A legtöbb tagállamban csak az adott állam által kiadott dokumentumokat fogadják el. A Szakértő Csoport úgy véli, hogy ez szükségtelenül állít akadályokat a nemzetközi nem szokványos közúti szállítmányozás útjába. Ennélfogva a Szakértő Csoport az alábbi kétszakaszos tervet javasolja egy EU-szintű közös nem szokványos közúti szállítási forgalmi engedély bevezetésére:

- Az első szakaszban a tagállamoknak azonnali hatállyal kölcsönösen el kellene fogadniuk a többi tagállam által kiadott, meglévő, nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó forgalmi engedélyeket, amennyiben a szükséges információkat tartalmazzák.
- A második szakaszban az EU szintjén meg kellene egyezni a SERT dokumentumról (lásd a 4.2. szakaszt) és annak az EU engedélyező hatóságai általi használatáról. Ha elérhető volna egy központi online adatbázis, ez jelentősen megnövelné a közös forgalmi engedély használatának a hatékonyságát az EU szintjén.

4.2 A „Speciális Európai Regisztráció Tehergépkocsik és Utánfutók Számára (SERT)” dokumentum

Ennek a problémának a megoldására ezek a legjobb gyakorlatra vonatkozó irányelvek azt javasolják, hogy legyen egyetlen olyan dokumentum, amely eleget tesz a különböző nemzeti hatóságok igényeinek: a Speciális Európai Regisztráció Tehergépkocsik és Utánfutók Számára (SERT) dokumentum. A SERT dokumentum célja, hogy harmonizálja a járművekkel kapcsolatos azon műszaki információkat, amelyekre szükség van mind az utánfutók, mind a vontató egységek (traktorok és tehergépkocsik) esetében.

Az 5. függelék példaként tartalmaz egy SERT dokumentumot egy utánfutó regisztrálására. A SERT dokumentum moduláris utánfutók regisztrálására is használható.

4.3 A SERT tartalma

Minden SERT dokumentumnak van egy egyedi hivatkozási száma, amelyet meg kell adni az igénylőlapokon.

A jármű rendszáma nem szerepel a SERT dokumentumon, mert egyes tagállamokban változhat a jármű élettartama során. Szerepel rajta a jármű sematikus rajza és fő méretei. Meg vannak adva a jármű kormányzási jellemzői, műszakilag megengedett terhelése és tömege, valamint a csökkentett sebességgel való közlekedésre vonatkozó esetleges előírások.

Szintén tartalmazza a tengelykapcsolókra, tengelyekre és gumiabroncsokra vonatkozó információkat, mert ezekre szükség van egyes tagállamokban.

A moduláris utánfutó egyes részei a SERT dokumentum függelékében vannak megadva. Ezt a függelékét ki lehet egészíteni, ha csatolnak vagy kicserélnek részeket.

4.4 A SERT eljárás

A SERT dokumentumot a jármű gyártójának kell kérelmeznie szabványosított űrlapon (lásd az 5. függelékét).

A dokumentumot annak a tagállamnak a hatósága bocsátja ki, amelyben a kérelmet benyújtották.

A SERT dokumentum kiértékelésekor/ellenőrzésekor az engedélyező hatóság:

- a. vegye figyelembe a fordulási tulajdonságokat (lásd a 2. függelékét);
- b. ellenőrizze, hogy az összsúly és a tengelyterhelés a járműnek a gyártó által megadott határértékein belül van-e;
- c. ellenőrizze, hogy megfelelőek-e:
 - a gumiabroncsok (az ETRTO terhelési indexe alapján)
 - a fékek (ellenőrizze számítással vagy a fék sematikus rajzán)

4.5 A SERT adatbázis

Az Európai Unióban kiadott minden SERT dokumentumnak könnyedén hozzáférhetőnek kell lennie. Ezért szükséges, hogy minden tagállam online hozzá tudjon férni az információkhoz. Ajánlatos, hogy a tagállamok engedélyező hatóságai egymással együttműködve alakítsák ki az információcsere rendszerét.

5. FOLYOSÓK NEM SZOKVÁNYOS KÖZÚTI SZÁLLÍTMÁNYOK SZÁMÁRA

(lásd az 5. függelékben példaként két skandináv tagállam néhány folyosóját)

5.1 Bevezetés

A határon túli nem szokványos közúti szállítmányok tervezése jelenleg nagyon bonyolult, mivel igen változatos szabályok és eljárások vonatkoznak rájuk az egyes tagállamokban.

Tekintettel arra, hogy egyre fontosabbá válnak a nem szokványos közúti szállítmányok különböző európai ipari területek között, fontos megteremteni azokat a feltételeket az ipari és a közlekedési szektor számára, amelyek lehetővé teszik a fejlődés fenntartását. A cél az, hogy megkönnyítsük a nem szokványos közúti szállítmányok határokon túli lebonyolítását, annak érdekében, hogy segítsük az EU gazdasági növekedését. Ennélfogva ez a fejezet megvizsgálja és továbbfejleszti a nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó folyosók fogalmát.

A Szakértő Csoportnak az a véleménye, hogy a tagállamok vessék fel az EU-n keresztül húzódó közúti folyosók létrehozását, legalább az 1. táblázatban megadott méretekhez és magasságokhoz alkalmazkodva. Ez lehetővé tenné, hogy bizonyos előre meghatározott kritériumoknak eleget tevő nem szokványos közúti szállítmányok szinte automatikusan megkaphassák az áthaladás jogát.

Ezek a nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó transzeurópai folyosók foglalják magukba a nagy gazdasági jelentőségű utakat, azaz az E-utakat, autópályákat, ipari területekhez, kikötőkhöz, konténer-terminálokhoz vezető utakat stb.

Az információkhoz a nem szokványos közúti szállítmányokat lebonyolításában érintett felek mindegyike hozzá tudjon jutni: a fuvarozók, a rendőrség, az engedélyező hatóságok, az utakért, hidakért, alagutakért felelős hatóságok stb.

A nem szokványos közúti szállítmány lebonyolítása során így a szükségleteinek leginkább megfelelő utakat használhatnák a nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó folyosók említett hálózatán belül, mégpedig egy egyszerűsített kérelmezési eljárás alapján. A tagállamok mindig szolgáljanak naprakész információkkal a nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó folyosók használhatóságával kapcsolatban, például bocssáznak ki útjelentéseket a folyamatban levő útépitésekről, időjárási körülményekről, a forgalom sűrűségéről stb.

Az olyan tagállamok tapasztalatai alapján, amelyek már rendelkeznek a nem szokványos közúti szállítmányok számára folyosóhálózattal, valamint a csoporthoz tartozó szakértők megbeszélései alapján egy ilyen hálózat létrehozásának a legfontosabb elemeit a következőképpen foglalhatjuk össze:

5.2 Az európai folyosóhálózat nem szokványos közúti szállítmányok számára

Annak érdekében, hogy hatékonyan összekapcsoljuk az európai ipari központokat, a nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó folyosóhálózatnak le kell képeznie a gazdasági szempontból fontos kommunikációs útvonalakat. Ennélfogva logikus lenne, ha a nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó folyosóhálózat azonos lenne a transzeurópai

úthálózat, vagy követné azt.² A nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó folyosók tartalmazzák azokat az utakat, amelyeket korábban már kijelöltek nem szokványos közúti szállítmányok általi használatra. Ez azt jelenti, hogy az úthálózatnak ezen a részén az útburkolat, a hidak és más specifikus útszerkezetek úgy vannak besorolva, hogy alkalmasak nem szokványos közúti szállítmányok számára; ezt az információt naprakész állapotban kell tartani, és legyen biztosítva, hogy az érintettek könnyedén hozzá tudjanak férni. Az európai úthálózat fennmaradó részén az utak alkalmasságáról esetenként születne döntés, amikor kérelmeznek egy nem szokványos közúti szállítmányt.

Könnyedén elérhetővé kell tenni egy kellően részletes térképet a nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó európai folyosóhálózatról, például egy megfelelően hirdetett webszájon. Ez utóbbi tartalmazzon minden olyan segédeszközt, amelyre szüksége van a szállító vállalatoknak ahhoz, hogy előkészíthessék egy nem szokványos közúti szállítmány lebonyolítását. A rendszabályok betartásáért felelős hatóságok is ezeket az információkat használják, mind az engedélykérelmek feldolgozásakor, mind közúti ellenőrzésekhez.

Hangsúlyozandó, hogy a nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó folyosók nem arra szolgálnak, hogy általuk rutinszerűen meg lehessen kerülni a 96/53/EK irányelvben³ meghatározott súly- és méretkorlátokat. Ahhoz, hogy a folyosókat használják olyan járművek, amelyek ezeket a korlátokat túllépik, továbbra is engedély szükséges, bár a kérelmezési eljárás egyszerűbb volna (lásd a következő szakaszt), és igazolni kell, hogy a rakomány nem bontható részekre.

5.3 Egyszerűsített kérelmezési eljárás a nem szokványos közúti szállítmányok folyosóinak használatára

Ha rendelkezésre állnának nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó előre kijelölt folyosók, ez jelentősen javítana a nem szokványos közúti szállítmányok lebonyolítására vonatkozó engedély megszerzésének folyamatán. Az engedély megszerzéséhez szükséges dokumentumokat korlátozni lehetne:

- egy közlekedésre való alkalmassági igazolásra azon járművek számára, amelyekkel végrehajtják a nem szokványos közúti szállítmány szállítását;
- egy szállítmányosztály-igazolásra, amelyet a vonatkozó országos hatóság bocsátana ki. A nem szokványos közúti szállítmányok osztályozását az 1. táblázatban megfogalmazott ajánlásra lehetne alapozni.

Amennyiben mindkét igazolás érvényes és megfelel az útvonalterv vonalán található útburkolat és szerkezetek osztályozásának, akkor az engedélyt további ügyintézés nélkül ki lehet adni. Ellenkező esetben a kérelmet úgy dolgozzák fel, mint bármilyen egyéb típusú útra vonatkozó nem szokványos közúti szállítmányok engedélyezése esetében.

Becslések szerint a folyosók, valamint a nem szokványos közúti szállítmányok, útburkolatok és szerkezetek osztályozásának megfelelő meghatározása esetén ezáltal az egyszerűsített

² Az Európai Parlament és a Bizottság 884/2004/EK határozata (2004. április 29.) az 1692/96/EK, a transzeurópai közlekedési hálózat kialakítására vonatkozó közösségi irányelvekről szóló határozat módosításáról. *Hivatalos Lap L 167, 2004. 04. 30. 0001 – 0038. oldal.*

³ A Tanács 96/53/EK irányelve (1996. július 25.), amely meghatározza a Közösség területén közlekedő bizonyos közúti járművek számára a maximális engedélyezett méreteket a belföldi és nemzetközi forgalomban, illetve a maximális engedélyezett súlyt a nemzetközi forgalomban; *Hivatalos Lap L 235, 1996. 09. 17. 0059 – 0075. oldal.*

kérelmezési eljárás által lehetne kiadni az engedélyeket az esetek többségében (ez akár 90% is bizonyos olyan tagállamokban, amelyekben már most is alkalmazzák a nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó folyosók fogalmát; lásd a nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó folyosókra a 6. függelékben található példákat).

6. A JÁRMŰ ÉS A RAKOMÁNY MEGJELÖLÉSE ÉS MEGVILÁGÍTÁSA

6.1 Bevezetés

A nem szokványos közúti szállítmányok megjelölésének célja a balesetek elkerülése azáltal, hogy a közutak többi használójának a figyelmét felhívjuk a nem szokványos közúti szállítmány által okozott potenciális biztonsági kockázatokra.

Ezek a legjobb gyakorlatra vonatkozó irányelvek viszonylag egyszerű, de igen hatékony jelölési rendszert javasolnak. Ezzel kapcsolatban gondolni kell arra, hogy az olyan nem szokványos közúti szállítmányokat, amelyek meghaladnak bizonyos törvényileg engedélyezett súly- és/vagy méretkorlátokat, minden tagállamban rendőrségi kíséretnek, civil kíséretnek, vagy mindkettőnek kell kísérenie. A kíséret fő célja, hogy figyelmeztessen a nem szokványos közúti szállítmány által egyébként okozott veszélyekre, és hogy megvédje a közutak többi használóját ezektől. Tehát a kíséret lényeges figyelmeztető funkciót lát el.

Ez azt jelenti, hogy a kíséret nélküli nem szokványos közúti szállítmányok méretei meglehetősen visszafogottak. Ebben az esetben a jelölést egyszerűen meg lehet oldani. Kerülendőek az olyan különleges jelölések, amelyeket általában használnak az extrémebb nem szokványos közúti szállítmányok esetében, amelyek mindig kísérettel közlekednek.

Bár a közúti forgalom sűrűsége jelentősen különbözhet a tagállamokban, sőt egyes régiók között is, előnyös lenne, ha léteznének a kíséretre vonatkozó közös szabályok (lásd 7. fejezet).

Az EU-n belüli eltérő éghajlati viszonyok további fontos tényezőt jelentenek. Svédországot és Finnországot például hó takarja az év nagy részében, és télen nincs teljesen világos napközben sem. Ezek a rendkívüli körülmények további jelöléseket tesznek szükségessé, például a szokásosnál több (nem fehér!) fényjelzést kell használni nappal is. Ennélfogva egyes tagállamok esetleg szükségesnek ítélik meg, hogy az alább leírt szabványos jelölési csomagon kívül további jelölési előírásokat határozzanak meg, szélsőséges éghajlati viszonyaiknak megfelelően.

6.2 Jelölési és jelzési előírások nem szokványos közúti szállítmányok számára

4. táblázat: nem szokványos közúti szállítmányok jelölése és jelzése

| Tétel | Leírás | Megjegyzések/részletek |
|--------------------------|-----------|------------------------|
| Általános figyelmeztetés | piktogram | |

| Tétel | Leírás | Megjegyzések/részletek |
|---------------------------------------|--|---|
| Széles rakomány | <p>Figyelmeztető jel</p> <ul style="list-style-type: none"> - piros/fehér vagy piros/sárga átlós csíkozás, 45°-60° közötti dőlésszögű; - fényvisszaverő tulajdonságú, UNECE 104. számú szabályzat C osztály; - minimális méret (négyzet) 420x420, 280x560 vagy 140x800 mm; - csíkok szélessége 70 és 100 mm között. <p>Sötétség idején lámpákat kell helyezni a rakományra (figyelmeztető jel):</p> <ul style="list-style-type: none"> - fehér elől, piros hátul; - izzó vagy LED típusú; - 15-21 Wattos izzó vagy ezzel egyenértékű fényerejű LED. | <ul style="list-style-type: none"> - Kötelező olyan rakomány esetén, amely több mint 100 mm-rel túlnyúlik oldalirányba. <p>Felszerelés:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A jelzéseknek és lámpáknak a rakomány legnagyobb szélességét kell jelezniük; legyen lámpa, amely előre, és olyan is, amely hátra néz; - a jelzéseket és lámpákat a rakományra vagy a járműre is lehet rögzíteni, megfelelő távolságból jól láthatónak kell lenniük az út többi használója számára. A jelzéseket és lámpákat legfeljebb 2 m magasságba lehet helyezni, nem helyezhetők a szélvédő elé. |
| Hossz rakománnyal/ rakomány nélkül | <p>Jelölés oldalt sötétség idején:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fehér vagy sárga vonaljelzés; - fényvisszaverő tulajdonságú, UNECE 104. számú szabályzat C osztály; - Kötelező a 20 m-t meghaladó hossz esetén. | <p>Felszerelés:</p> <p>A járműre és/vagy a rakományra, az UNECE ajánlásainak megfelelően.</p> |
| Túlnyúló rakomány elől és hátul | <p>Figyelmeztető jel:</p> <p>Mint a széles rakomány esetében, de csak a négyzet alakú jel van megengedve.</p> <p>Sötétség idején fel kell szerelni egy fehér lámpát előre és egy piros lámpát hátra.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Kötelező, ha a rakomány előre és hátra több mint 1000 mm-rel túlnyúlik a járművön; <p>Felszerelés:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A jelzéseket és lámpákat a túlnyúló rakomány végeire kell helyezni. |
| Egyéb jelölés | <p>Speciális figyelmeztető lámpák (UNECE R 65) és fényszórók használata a nemzeti szabályozásoknak megfelelően</p> | |

További magyarázatok a 4. táblázat tételeihez

Általános figyelmeztetés

Nyelvi problémák elkerülése érdekében a jelből álló, szöveg nélküli általános figyelmeztetés a kívánatos. A Szakértő Csoport a 6. függelékben szereplő piktogram használatát javasolja.

Széles rakomány

A széles rakományok jelölésére ajánlatos teljesen fényvisszaverő (az UNECE 104. számú szabályzat C osztályának megfelelő) piros/fehér vagy piros/sárga, (45° és 60° közötti dőlésszögű) átlós csíkozású figyelmeztető jel használata, sötétség idején lámpákkal kiegészítve. A csíkozás teljesen fényvisszaverő jellege azért ajánlatos, mivel:

- ebben az esetben a jelek optimálisan szembetűnőek sötétség idején akkor is, ha nem szemből közelítik meg őket;
- a jelek mindig azonosak, így nem okozhat zavart annak eldöntése, hogy mely csíkok legyenek, illetve ne legyenek fényvisszaverőek.

Hossz rakománnyal/ rakomány nélkül

Az UNECE 104. számú szabályzat C osztályának megfelelő vonaljelzések ajánlatos a 20 m-nél hosszabb szállítmányok esetében. Ebbe beleértendőek az elől és hátul túlnyúló rakományok is.

Túlnyúló rakomány

Ajánlatos ugyanazokat a rendelkezéseket követni, mint a széles rakományok esetében, azzal a különbséggel, hogy ebben az esetben csak a négyzet alakú jelzés legyen megengedve.

Egyéb jelölés

Egyes tagállamok előírják a speciális figyelmeztető lámpák (forgó fényjelzések) és a fényszórók használatát különböző helyzetekben. Mivel ezek a jellemzők mindig megtalálhatóak a nem szokványos közúti szállítmányokon, így nem jelentenek akadályt a nem szokványos közúti szállítmányok lebonyolítása számára. Ennélfogva nincs javaslat további szabályozásra.

7. KÍSÉRETEK

7.1 Bevezetés

Méreteik és/vagy tömegük miatt a nem szokványos közúti szállítmányok jelentős mértékben befolyásolhatják a közúti közlekedés biztonságát, továbbá akadályozhatják a közlekedés további résztvevőit is. Ezért a legtöbb tagállam megköveteli, hogy a nem szokványos közúti szállítmányok kísérettel közlekedjenek. Jelenleg minden tagállam másképpen rendelkezik a rendőri kíséretéről, a civil kíséretéről, illetve a kettő kombinációjáról. Egyes tagállamokban a nem szokványos közúti szállítmányokat általában nem kíséri a rendőrség, kivéve az extrém tömegű és/vagy méretű szállítmányokat. Bizonyos esetekben fizetni kell a rendőri kíséretért.

A forgalomirányító szerepének betöltéséhez az illető személynek engedélyt kell szereznie attól a tagállamtól, amelyen áthalad a szállítmány. Egyes tagállamok csak akkor engedélyeznek forgalomirányítót, ha a rendőrség is jelen van.

7.2 A kísérek kategóriái

7.2.1. Funkció szerinti csoportosítás

A kíséret elsődleges funkciói a következők:

- figyelmeztetni az út további használóit a nem szokványos közúti szállítmány által okozott esetleges veszélyekre,
- segíteni a nem szokványos közúti szállítmány haladását, és/vagy
- irányítani a közúti forgalmat kereszteződéseknel, hidakon, körforgalmakban stb. (Az irányítást a rendőrség végzi, és/vagy olyan forgalomirányító, akinek speciális képesítéssel kell rendelkeznie.)

A forgalomirányító szerepének betöltéséhez nemzeti engedély szükséges attól a tagállamtól, amelyen áthalad a szállítmány. Egyes tagállamok csak akkor engedélyeznek forgalomirányítót, ha a rendőrség is jelen van, illetve előfordul, hogy magánszemélyeknek egyáltalán nem is engedélyezik a forgalomirányítást.

7.2.2. Méret szerinti csoportosítás

A szállítmány méreteitől és tömegétől, valamint az igénybe vett út kategóriájától függően a nem szokványos közúti szállítmány más-más szintű kockázatot jelent az út többi használója számára.

Ezek az irányelvek az alábbi kíséretkategóriákat javasolják az említett kockázat függvényében.

5. táblázat: A kíséretnek csoportosítása

| | Az út típusa | Nincs szükség kíséretre | A típusú kíséret | B típusú kíséret |
|--|--------------|------------------------------|-----------------------------|------------------|
| Szélesség (Sz) | Autópálya | $Sz \leq 3,50$ m | $3,50$ m < $Sz \leq 4$ m | $Sz > 4$ m |
| | Egyéb utak | $Sz \leq 3,25$ m | $3,25$ m < $Sz \leq 3,50$ m | $Sz > 3,50$ m |
| Hosszúság (H) | Autópálya | $H \leq 30$ m | 30 m < $H \leq 50$ m | $H > 50$ m |
| | Egyéb utak | $H \leq 27,5$ m | $27,5$ m < $H \leq 32,5$ m | $H > 32,5$ m |
| Tömeg (Dániában nem alkalmazható ¹⁾) | Minden út | Nincs specifikus követelmény | | |

1. Dániában minden nem szokványos közúti szállítmányra kötelező sebességkorlátozás vonatkozik, viszont nem szükséges kísérni őket.

A típusú kíséret: Legalább egy kísérő jármű.

B típusú kíséret: Legalább:

- két kísérő jármű vagy
- egy kísérő jármű és rendőri kíséret vagy ennek megfelelője (forgalomirányítói engedéllyel/vizsgálóval rendelkező személy).

Megjegyzés:

- Az 5. táblázat általános ajánlásként értendő. Gondolni kell arra, hogy a tagállamok különbözőképpen határozzák meg az autópálya, illetve az egyéb utak fogalmát. Nemcsak az út szélessége a fontos, hanem a forgalom sűrűsége, az út állapota, és a leállósáv megléte/hiánya is. Ha egy adott nem szokványos közúti szállítmány a táblázat több oszlopába is beleesik, a kíséretre vonatkozó legszigorúbb szabályozást kell alkalmazni ezek közül.
- Legalább egy kísérőre és/vagy képesített forgalomirányítóra mindig szükség van akkor, ha egy adott nem szokványos közúti szállítmány esetében elkerülhetetlen az általános közúti közlekedési szabályok és jelzőtáblák megsértése (pl. sebességkorlátozás, előzési tilalom, egyirányú forgalmi út, hídon történő átkelés stb.). Néhány tagállam ilyen helyzetekben rendőri kíséretet ír elő. Bizonyos tagállamok pedig megkövetelik, hogy minden kísérő járműre essen legalább egy képesített forgalomirányító.
- A fuvarozók bármikor használhatnak több kísérő járművet, mint amennyi a táblázat szerint elő van írva. Általában véve a „jobb” kíséret mindig megfelel annak a célnak, hogy helyettesítsen egy gyengébb kíséretípust.

7.3 Kísérő járművek

A nem szokványos közúti szállítmányt kísérő járművek igen fontos szerepet játszanak abban, hogy az út további használóit figyelmeztetni lehessen a nem szokványos közúti szállítmány által okozott potenciális biztonsági kockázatokra (lásd a 6. fejezetet).

A kísérő járművek megjelenésének szabványosításával és feltűnővé tételével hozzájárulunk a közúti biztonsághoz. Ha a kísérőszemélyzet forgalomirányító szerepet is betölt, szükség van a személyzet megjelenésének szabványosítására is, annak érdekében, hogy az út más használói könnyedén felismerhessék jogosultságukat.

Ezek a legjobb gyakorlatra vonatkozó irányelvek azt javasolják, hogy a kísérő járművek feleljenek meg az alábbi leírásnak (a kísérő járművekről készült képeket lásd a 7. mellékletben).

A kísérő gépjárműnek legalább négy kereke kell, hogy legyen. A vezető számára megfelelő kilátást kell biztosítani. Annak megkönnyítése érdekében, hogy a vezető jól tudjon tájékozódni oldalra és hátrafelé, a jármű mindkét oldalon legyen felszerelve külső visszapillantó tükörrel. A vezető jobb kilátását továbbá elősegítik a jármű hátsó részének oldalán, valamint a jármű hátulján lévő ablakok is. A kísérő jármű nem lehet semmilyen módon része azoknak az egységeknek, amelyek a nem szokványos rakományt szállítják vagy vontatják, illetve a nem szokványos járműnek sem.

- **A gépjármű színe:** sárga (RAL kód 1003, 1004 vagy 1023; lásd a 9. mellékletet).
- **Elöl:** 0,5 m²-es csíkozás, amelyet (45° és 60° közötti szögben) átlósan kell elhelyezni, 10-12 cm széles sávokban. Színe: piros, lehetőleg fényvisszaverő, fehér fényvisszaverő sávokkal.

„Forgalomterelő” (8, sorban elhelyezett izzóból álló jelzőberendezés, képét lásd a 7. mellékletben) vagy két villogó lámpa.

- **Hátul:** 0,5 m²-es csíkozás, amelyet (45° és 60° közötti szögben) átlósan kell elhelyezni, 10-12 cm széles sávokban. Színe: fehér, lehetőleg fényvisszaverő, piros fényvisszaverő sávokkal.
- **Oldalt:** Mindkét oldalon fényvisszaverő, „nyitott nyíl” alakú matricák (lásd a 7. mellékletet). A matricáknak legalább 1,00 m x 0,30 m méretűnek kell lenniük. Színe: piros/fehér vagy piros/sárga. A nyilak a jármű eleje felé mutassanak, és legalább 0,10 m szélesnek kell lenniük.
- **Forgó lámpák/villogó lámpák:**
Minden kísérő járműnek a tetején legalább két borostyánsárga forgó/villogó lámpának kell lennie, amelyeket egymástól független elektromos áramkörre kell kötni, hogy ne romolhassanak egyszerre el. Ehelyett a tető teljes szélességével megegyező szélességű, „fényhíd” típusú villogó lámpa is felszerelhető.
- **Felszereltség (minimális követelmények):**
Nyolc terelőkúp, egy tűzoltó készülék, egy dedikált teljes duplex kommunikációs csatorna a kísérő járművek és a nem szokványos közúti szállítmány vezetője között. Ennek a rádiós hangkapcsolatnak rendelkeznie kell rádióengedéllyel (amennyiben szükség van rá) abban a tagállamban, amelyen áthalad a szállítmány, és a készüléknek szabadon kell hagynia a használó kezét. Kézben tartott mobiltelefont vagy hasonló berendezést vezetés közben nem szabad használni.

Megjegyzés: Figyelmeztető fényjelzést csak akkor szabad használni, amikor a kísérő jármű éppen aktívan kísér egy nem szokványos közúti szállítmányt.

7.4 Képzés

Mivel a kíséretnek fontos figyelmeztető funkciója van, a tagállamoknak szabályozniuk kellene mind a kísérő jármű megjelenését és felszereltségét, mind a kísérő jármű vezetőjének képzését és jogosultságait, figyelembe véve a közúti biztonság szempontját. A képzés különösen fontos akkor, ha a kísérő jármű vezetője forgalomirányítói engedéllyel is rendelkezik.

7.4.1. Általános követelmények

A kísérő jármű vezetőjének képzése elméleti és gyakorlati elemekből kell, hogy álljon, és a képzésnek mindkét aspektust számon kérő hivatalos vizsgával kell zárulnia. A kíséret különböző funkcióinak függvényében speciális képzésre is szükség van. A képzés gyakorlati része tartalmazzon éles helyzetben történő gyakorlást is.

7.4.2. A forgalom irányításáért nem felelős kísérőjármű-vezetők képzése

Bizonyos esetekben a kísérő járművek vezetői csupán figyelmeztető funkciót látnak el, és/vagy segítik a nem szokványos közúti szállítmány haladását, de nem töltik be a forgalomirányító szerepét. A személyzetnek megfelelő képzésre van szüksége.

A képzés a következő témákra összpontosítson:

- a nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó terminológia és meghatározások,
- a nem szokványos közúti szállítmányokkal kapcsolatos veszélyek a közúti forgalomban,
- közlekedési szabályok és jelzések,
- a kísérőszemélyzet jogai, kötelezettségei, felelőssége és feladatai,
- a nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó általános eljárások és követelmények ismertetése,
- a kísérő járművel és felszerelésével kapcsolatos követelmények,
- alagutakon és hidakon történő áthajtás,
- a nem szokványos közúti szállítmányok és a kísérő járművek vezetői közötti kommunikáció,
- kísérési technikák,
- a defenzív vezetési stratégiák alapjai: annak felismerése, hogy az út más használói helytelenül viselkednek, és a szükséges ellenintézkedések,
- lényeges földrajzi tudnivalók,
- az elméleti elemek gyakorlása.

7.4.3. A forgalomirányítók képzése

A kísérőszemélyzetnek további képzéssel kell rendelkeznie, amennyiben irányítania kell a közlekedést (pl. le kell zárnia hidakat más járművek előtt, vagy keresztezésekben meg kell állítania a forgalmat), vagy ha a nem szokványos közúti szállítmánynak a közúti közlekedési szabályokat megsértve kell haladnia.

A kísérő jármű vezetője számára előírt képzésen túlmenően a forgalomirányítói tanfolyamnak a következő elemekkel is foglalkoznia kell:

- a forgalmat irányító személy jogai, kötelezettségei, felelőssége és feladatai,
- a forgalomirányító felszerelés helyes használata és a forgalomirányítás képessége.

7.4.4. Időszakos engedélyezés

Tekintettel arra, hogy mekkora felelősséget jelent a nem szokványos közúti szállítmányok kísérése, a kísérő járművek vezetőinek és a forgalomirányítóknak szabályos időközönként meg kell újítaniuk az engedélyüket.

7.4.5. Nyilvántartás a kísérő járművek vezetőiről és a forgalomirányítókról

A tagállamoknak közzé kell tenniük egy naprakész és könnyen hozzáférhető listát az engedéllyel rendelkező/képesített kísérőjármű-vezetőkről és forgalomirányítókról.

8. SAJÁT MEGHAJTÁSSAL RENDELKEZŐ MUNKAGÉPEK

8.1 Önjáró daruk és hasonló eszközök

Az önjáró daruk minden tagállamban fontos szerepet játszanak az építési, felújítási és mentési munkafolyamatokban. Funkciójuknál fogva meglehetősen nehéz, zömök járművek, és így általában a legtöbb tagállamban túllépik a megengedett tömegkorlátokat. Gyakran túllépik a megengedett maximális méreteket is.

Az önjáró daruknak gyakran rövid határidőn belül kell átmenniük egy munkaterületről egy másikra, és ahhoz, hogy időben rendelkezésre álljanak, szükséges, hogy gyorsan hozzá tudjanak jutni a közúthálózat használatára vonatkozó engedélyekhez. Ez igaz a hasonló eszközökre is, mint például betonpumpák, csuklókaros, emelőkosaras járművek stb. Előnyös lenne ezért az európai gazdaság egésze szempontjából, ha ezeket a fontos befektetést képviselő eszközöket könnyedén lehetne azokra a helyekre mozgatni, ahol szükség van rájuk, ami által javulna a kihasználtságuk és csökkenne az üzemeltetési költségük.

8.2 Saját meghajtással rendelkező moduláris pótkocsik

Ezek a járművek modulokból állnak, amelyeket többféle szerelvényé lehet egymással összekapcsolni a célból, hogy oszthatatlan rakományt szállítsanak rajtuk. Az egyik modulra rögzített motor mozgatja őket, és irányításuk általában távirányítással történik.

A saját meghajtással rendelkező moduláris pótkocsi-szerelvények sebessége nagyon alacsony, és az általuk megtett távolság általában csak annyi, hogy áthaladnak velük az út túlsó oldalára és/vagy rövid utat tesznek meg a közúton.

| | |
|----------------------------|---|
| Sebesség: | legfeljebb 5 km/h, azaz lépésben haladva kézi távirányítással kormányzással, illetve 25 km/h, ha a járműn található vezetőülés. |
| Kíséret: | rendőri kíséret vagy kísérő gépjármű szükséges |
| Maximális tengelyterhelés: | 15 tonna (Németországban 12 tonna) |
| Engedélyek: | egyenként minden egyes szállítandó nem szokványos közúti szállítmányra |

8.3 Keretterv a saját meghajtással rendelkező munkagépekre adandó, nem szokványos közúti szállítmányra vonatkozó engedélyek szabályozására

8.3.1. Tengelyterhelés

A nemzetközi forgalomban részt vevő járművek számára a megengedett maximális tengelyterhelés a hajtott tengelyen 11,5 tonna. Önjáró daruk és hasonló eszközök számára a legtöbb tagállam 12 tonnát engedélyez az összes tengelyen — akár hajtott tengelyről van szó, akár nem —, bár ezeknek általában szimpla kerekeik van. Az évek során a felfüggesztési rendszerek is jelentősen javultak: a dinamikus tengelyterhelés csúcscéltékei jelentősen csökkentek a hidraulikus felfüggesztések alkalmazása révén. Ezen okoknál fogva a Szakértő

Csoport úgy véli, hogy minden további nélkül támogatható a 12 tonnás maximális tengelyenkénti terhelés engedélyezése a legtöbb európai úton.

8.3.2. Össztömeg

A legtöbb önjáró daru és hasonló eszköz össz tömege a 12 tonna valamilyen szorzata. Mivel általában nehéz és zömök járművek, komoly gondot jelentenek a hidak számára. A Szakértő Csoport úgy véli, hogy az elfogadható maximális össz tömeg 60 tonna a hosszú távú engedélyek és 72 tonna a folyosók esetében. Az infrastrukturális adottságok több tagállamot arra kényszerítenek, hogy ezeknél alacsonyabban határozzák meg a tömegkorlátokat.

A 72 tonnánál nehezebb, saját meghajtással rendelkező munkagépek részére specifikus engedélyre volna szükség. Természetesen számos út és híd használatát ki kellene zárni, mivel nem bírnak el ilyen súlyokat. Minden tagállamnak rendelkeznie kell olyan könnyedén hozzáférhető listával, amely felsorolja közútjainak és hídjainak a teherbíró képességét.

8.3.3. Teljes hosszúság

A legfeljebb 20 méter hosszúságú, saját meghajtással rendelkező munkagépek számára meg kell engedni, hogy engedély nélkül is közlekedhessenek. Engedélyre a 20 méternél hosszabb járművek esetében volna szükség. Egyes tagállamok megkövetelhetik a jármű fordulási jellemzőinek vizsgálatát (lásd 2. melléklet).

8.3.4. Teljes szélesség

Úgy tűnik, az önjáró darukat szabványosan három méter szélesre tervezik. A Szakértő Csoport úgy véli, hogy ezt el lehet fogadni az Európai Unióban közlekedő, saját meghajtással rendelkező munkagépekre vonatkozó közös határértékként is.

8.3.5. Ellensúlyok (nehezékek)

Az önjáró daruknak — a szükséges emelési kapacitástól függően — gyakran szükségük van ellensúlyra (nehezékre) ahhoz, hogy stabilan álljanak. Az ellensúlyok egy része közvetlenül magán a darun is szállítható, de a nagyobb daruk ellensúlyait gyakran erre szolgáló, vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvényeken szállítják. Egyes tagállamokban a nehezékszállítványok is azokat a tömegelőírásokat követik, amelyek magára a darura vonatkoznak, azaz túllépik a maximális engedélyezett tömegkorlátokat. Előnyös volna, ha ugyanazok a szabályozások (szabályok, előírások) vonatkoznának a nehezéket szállító járműszerelvényre, mint az önjáró darukra.

Egyes tagállamok kizárják a nehezékek nem szokványos közúti szállítványként történő szállítását.

A fenti megfontolások alapján a Szakértő Csoport úgy véli, hogy a saját meghajtással rendelkező munkagépekre adandó, nem szokványos közúti szállítványra vonatkozó engedélyek kibocsátása az alábbi táblázatban részletezett kerettervhez igazodjon.

6. táblázat

Keretterv a saját meghajtással rendelkező munkagépekre adandó engedélyek szabályozására

| | Nincs szükség engedélyre (1) | Hosszú távú engedély (2) | Folyosó (3) (Megjegyzés: folyosók nem lehetségesek Németországban) | Rövid távú engedély | Megjegyzések |
|------------------|------------------------------|--------------------------|---|---------------------|---|
| Szélesség | ≤ 3 m | ≤ 3 m | ≤ 3 m | > 3 m | Németországban nem lehetséges |
| Teljes hosszúság | ≤ 20 m | ≤ 22 m | ≤ 22 m | > 22 m | Németországban nem lehetséges |
| Teljes magasság | ≤ 96/53/EK irányelv | ≤ 96/53/EK irányelv | ≤ 96/53/EK irányelv | > 96/53/EK irányelv | 96/53/EK irányelv szerint: max. 4 m |
| Tömeg | ≤ 48 tonna | 48 < tömeg ≤ 60 tonna | ≤ 72 tonna | > 72 tonna | A nehezek Németországban nem lehetséges |
| Tengelyterhelés | ≤ 12 tonna | ≤ 12 tonna | ≤ 12 tonna | > 12 tonna | |

(1) Nincs szükség engedélyre: A tagállamok engedélyezhetnek bizonyos nem szokványos közúti szállítmányokat a 96/53/EK irányelvre tekintettel (lásd az irányelv 4.3. pontját).

(2) Hosszú távú engedélyek: lásd a 3.4. szakasz 3. bekezdését.

(3) A folyosó előre meghatározott úthálózat (lásd az 5. fejezetet). A nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó folyosók használatára sokkal gyorsabban lehet engedélyt szerezni, mint rövid távú engedélyt, mert a megkeresendő hatóságok száma minimális. Természetesen a folyamat különös körülmények (pl. útépités) következtében elhúzódhat.

1. MELLÉKLET: HASZNOS INTERNETES LINKEK ÉS CÍMEK

ÁLTALÁNOS LINKEK

http://europa.eu.int/comm/transport/road/roadsafety/equipment/abnormaltransport/links_en.htm

EU-TAGÁLLAMOK

1. AT – Ausztria

Ausztria 9 tartományból áll. A kérelmek ügyintézése a tartományi kormányok hatásköre.

Felelősség az nemzeti közúti szállítás tekintetében:

- azon tartomány hivatala, amelyben az útvonal kiindulópontja található, vagy
- az a hivatal, amelynek az illetékességébe tartozik a kérelmező székhelye.

Felelősség a nemzetközi közúti szállítás tekintetében:

- Azon tartomány hivatala, amelyben az útvonal ausztriai szakasza kezdődik.

1. Stájerország

Az igénylőlap letölthető DOC állomány formájában.

Amt der Steirischen Landesregierung

Department 13B Transport

Grieskai 2, 8020 Graz

Tel.: +43 / 316 / 877 – 2917; Fax: +43 / 316 / 877 - 3427

<http://www.verkehrserver.steiermark.at/projekt/Sondertransporte.htm#>

2. Bécs

Az igénylőlap letölthető PDF állomány formájában.

Amt der Wiener Landesregierung

[Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten](#)

[12., Niederhofstraße 21](#)

[Erreichbarkeit](#)

[Antrag \(76-KB-PDF\)](#)

Einlaufstelle und Auskunft 1. Stock, Zimmer 121

Tel.: +43 / 1 / 811 14 - 92607 vagy 92617; Fax: +43 / 1 / 811 14-99-92627

[E-Mail: post.r@m46.magwien.gv.at](mailto:post.r@m46.magwien.gv.at)

<http://www.magwien.gv.at/verkehr/organisation/route.htm>

3. Tirol

Az űrlap és a tájékoztató lap letölthető DOC állomány formájában.

<http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsrecht/transportbewilligung.shtml>

Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Verkehr
Eduard-Wallnöfer-Platz 1
A-6020 Innsbruck
Tel.: +43 / 512 / 508 – 2454; Fax: +43 / 512 / 508 – 2455
<http://www.tirol.gv.at>

4. Vorarlberg

Csak kapcsolat-felvételi információ:

http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft_mobilitaet/mobilitaet/verkehrsrecht/weitereinformationen/kraftfahrrecht/transportbewilligungen.htm

Letölthető űrlapok DOC vagy RTF állomány formájában:

http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft_mobilitaet/mobilitaet/verkehrsrecht/antraege_formulare/verkehrsrecht-antraege.htm

Amt der Vorarlberger Landesregierung
[Verkehrsrecht](#)
Egon Hellebrandt
Tel.: +43 / 5574 / 511 – 21219
E-Mail egon.hellebrandt@vorarlberg.at

5. Salzburg

<http://www.salzburg.gv.at/themen/ve/verkehr/gueterverkehr-2/ausnahmegenehmigungen/spezialtransporte.htm>

Letölthető űrlapok PDF állomány formájában:

<http://www.salzburg.gv.at/service-2/formulare-service/verkehr-formular.htm>

Land Salzburg
KFZ-Prüfstelle
Postfach 527, A-5010 Salzburg
Tel.: +43 / 662 / 8042 - 5331 or 5332; Fax: +43 / 0662 / 8042 - 765313
E-Mail: kfz@salzburg.gv.at

6. Karintia

Amt der Kärntner Landesregierung
Abt.15-Umweltschutz und Technik
Flatschacher Straße 70
9020 Klagenfurt

E-Mail: abt15.transport@ktn.gv.at

Az űrlap letölthető PDF állomány formájában.

<http://www.ktn.gv.at/index.html> ; majd innen tovább az "Abteilungen", "Abteilung 15", "Kraftfahrwesen, Flugangelegenheiten, Sprengwesen", "Kraftfahrwesen" pontokra, végül "Transportbewilligungen".

7. Felső-Ausztria

Letölthető űrlapok PDF, DOC és XLS állomány formájában:

<http://www.ooe.gv.at/formulare/verkehr/index.htm>

Amt der OÖ Landesregierung

Abteilung Straßenbau

Stabstelle

Gruppe Sondertransporte

Kärntnerstraße 12

4021 Linz

Tel. Nr.: 0732/7720 DW 12581, 12931, 12932, 12515

Telefax: 0732 /7720 /12933

E-Mail: sondertransporte.baus.post@ooe.gv.at

8. Burgenland

Letölthető űrlapok PDF és DOC állomány formájában:

<http://e-government.bgld.gv.at/formulare/>

Amt der Bgld. Landesregierung

Europaplatz 1

7001 Eisenstadt

[Abteilung 8 - Straßen-, Maschinen- und Hochbau](#)

[Hauptreferat Maschinenbau](#)

Sondertransporte

Tel. +43 / 2682 / 64304 – 255

e-Mail: post.sondertransporte@bgld.gv.at

9. Alsó-Ausztria

Letölthető űrlapok.

<http://www.noel.gv.at/Buergerservice/Formulare.htm#Verkehr>

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung

Landhausplatz 1

A-3109 St.Pölten

Tel.: +43 / 2742 / 9005 / 15840; Fax.: +43 / 2742 / 9005 / 15844

Email: post.st1t@noel.gv.at

2. BE - Belgium

<http://www.mobilit.fgov.be>

3. BG - Bulgária

nincs adat

4. CY - Ciprus

nincs adat

5. CZ - Csehország

nincs adat

6. DE - Németország

| Bundesland | Grenzübergang | Zuständige Straßenverkehrsbehörde | Ansprechpartner | Anschrift | Tel. | Fax. | Email |
|-------------------|--|--|-------------------------------|---|----------------------|---------------------------|--|
| Baden-Württemberg | Frankreich (Rheinau-Freistett) (Neuried-Altenheim) | Landratsamt Ortenaukreis | | Badstraße 20 D - 77652 Offenburg | +49.(0)781.805 9973 | +49.(0)781.805 9640 | |
| Baden-Württemberg | Frankreich (Kehl am Rhein) | Stadt Kehl am Rhein Amt für öffentliche Ordnung | | Hauptstraße 85 D - 77694 Kehl am Rhein | +49.(0)7851.88 266 | +49.(0)7851.88 262 | |
| Baden-Württemberg | Frankreich (Sasbach) | Landratsamt Emmendingen Straßenverkehrsamt | | Schwarzwaldstraße 4 D - 79301 Emmendingen | +49.(0)7641.451 465 | +49.(0)7641.451 469 | |
| Baden-Württemberg | Frankreich (Breisach) (Mülheim-Neuenburg) (Neuenburg) | Landratsamt Breisgau- Hochschwarzwald Straßenverkehrsbehörde | | Stadtstraße 2 D - 79104 Freiburg i. Br. | +49.(0)761.2187 6610 | +49.(0)761.2187 6699 | |
| Baden-Württemberg | Frankreich (Weil am Rhein) Schweiz (Weil) (Weil-Friedlingen) | Bürgermeisteramt der Stadt Weil Rechts- und Ordnungsamt | | Rathausplatz 1 D - 79576 Weil am Rhein | +49.(0)7621.704 316 | +49.(0)7621.704 125 | |
| Baden-Württemberg | Frankreich (Iffezheim) | Landratsamt Rastatt Straßenverkehrsbehörde | | Untere Wiesen 6 D - 76437 Rastatt | +49.(0)7222.381 3205 | +49.(0)7222.381 3297 | |
| Baden-Württemberg | Schweiz (Bad Säckingen) | Bürgermeisteramt der Stadt Bad Säckingen Rechts- und Ordnungsamt | | Rathausplatz 1 D - 79713 Bad Säckingen | +49.(0)7761.51 345 | +49.(0)7761.5590 1921 | |
| Baden-Württemberg | Schweiz (Waldshut-Tiengen) (Erzingen/Klettgau) (Stühlingen) | Große Kreisstadt Waldshut-Tiengen Ordnungsamt/Straßenverkehrsamt | | Wallstraße 26-28 D - 79761 Waldshut- Tiengen | +49.(0)7751.883 165 | +49.(0)7751.883 127 | |
| Baden-Württemberg | Schweiz (Neuhaus-Randen) | Landratsamt Schwarzwald-Baar- Kreis Straßenverkehrsamt | | Am Hopfbühl 2 D - 78048 Villingen- Schwenningen | +49.(0)7721.913 7209 | +49.(0)7721.913 8912 | |
| Baden-Württemberg | Schweiz (Bietingen) (Rielasingen) | Landratsamt Konstanz Straßenverkehrsamt | | Max-Stromeyer-Straße 47 D - 78467 Konstanz | +49.(0)7531.892 8711 | +49.(0)7531.892 8776 | |
| Baden-Württemberg | Schweiz (Konstanz) | Stadt Konstanz Bürgeramt Straßenverkehrsbehörde | | Untere Laube 24 D - 78459 Konstanz | +49.(0)7531.900 750 | +49.(0)7531.900 486 | |
| Bayern | Österreich | Landkreis Lindau | Fr. Waller | Bregenzer Straße 35 D - 88131 Lindau | +49.(0)8382.270 235 | +49.(0)8382.270 237 | Carolin.Waller@landkreis-lindau.de |
| Bayern | Österreich | Oberallgäu | Fr. Joerg | Oberallgäuer Platz 2 D - 87627 Sonthofen | +49.(0)8321.612 328 | +49.(0)8321.612 67 328 | Christine.Joerg@lra-sf.bayern.de |
| Bayern | Österreich | Ostallgäu | Fr. Rettich, Hr. Haltmayer | Schwabenstraße 11 D - 87616 Marktoberdorf | +49.(0)8342.911 217 | +49.(0)8342.911 553 | schwerverkehr@lra-oal.bayern.de |

| Bundesland | Grenzübergang | Zuständige Straßenverkehrsbehörde | Ansprechpartner | Anschrift | Tel. | Fax. | Email |
|-------------|--------------------------|---|----------------------------|--|----------------------|--|--|
| Bayern | Österreich | Garmisch-Partenkirchen | Fr.Ostler | Olympiastraße 10 D - 82467 Garmisch-Partenkirchen | +49.(0)8821.751 255 | +49.(0)8821.72 330 | Michaela.Ostler@lra-gap.de |
| Bayern | Österreich | Bad Tölz-Wolfratshausen | Fr. Zimmermann | Prof.-Max-Lange-Platz 1 bis 7 D - 82467 Bad Tölz | +49.(0)8041.505 258 | +49.(0)8041.505 251 | brigitte.zimmermann@lra-toelz.de |
| Bayern | Österreich | Miesbach | Hr. Feichtner | Rosenheimer Straße 3 D - 83714 Miesbach | +49.(0)8025.704 305 | +49.(0)8025.704 352 | alois.feichtner@lra-mb.bayern.de |
| Bayern | Österreich | Rosenheim | Fr.Sieland | Wittelsbacherstraße 53 D - 83022 Rosenheim | +49.(0)8031.392 5362 | +49.(0)8031.392 9003 | Marianne.Sieland@lra-rosenheim.de |
| Bayern | Österreich | Traunstein | Fr. Dürager | Gabelsberger Straße 8 D - 83278 Traunstein | +49.(0)861.58 498 | +49.(0)861.58 513 | jutta.duerager@lra-ts.bayern.de |
| Bayern | Österreich | Berchtesgadener Land | Hr. Riefer | Salzburger Straße 64 D - 83435 Bad Reichenhall | +49.(0)8651.773 344 | +49.(0)8651.773 217 | georg.riefer@lra-bgl.bayern.de |
| Bayern | Österreich | STV Bad Reichenhall | Hr. Huber | Rathausplatz 1 und 8 D - 83435 Bad Reichenhall | +49.(0)8651.775 237 | +49.(0)8651.775 -213 | peter.huber@stadt-bad-reichenhall.de |
| Bayern | Österreich | Altötting | Hr. Brugger | Bahnhofstraße 38 D - 84503 Altötting | +49.(0)8671.502 518 | +49.(0)8671.502 540 | schwertransport@lra-aoe.de |
| Bayern | Österreich | Rottal-Inn | Hr. Weidinger | Ringstraße 4 D - 84347 Pfarrkirchen | +49.(0)8561.20 830 | +49.(0)8561.20 832 | ronald.weidinger@rottal-inn.de |
| Bayern | Österreich | Passau | Hr. Hofbauer | Domplatz 11 D - 94032 Passau | +49.(0)851.397 374 | +49.(0)851.49 05 95 374 | josef.hofbauer@landkreis-passau.de |
| Bayern | Österreich | STV Passau | Fr. Zajic | Rathausplatz 2 und 3 D - 94032 Passau | +49.(0)851.396 389 | +49.(0)851.396 -386 | petra.zajic@passau.de |
| Bayern | Österreich und Tchechien | Freyung-Grafenau | Hr. Duschl | Wolfkerstraße 3 D - 94078 Freyung | +49.(0)8551.57 182 | +49.(0)8551.57 244 | max.duschl@lra.landkreis-frg.de |
| Bayern | Tchechien | Regen | Hr. Huy | Poschetsrieder Straße 16 D - 94209 Regen | +49.(0)9921.601 328 | +49.(0)9921.97 00 23 28 | verkehr@lra.landkreis-regen.de |
| Bayern | Tchechien | Cham | Hr. Ederer | Rachelstraße 6 D - 94314 Cham | +49.(0)9971.78 247 | +49.(0)9971.78 443 | verkehrsbehoerde@lra.landkreis-cham.de |
| Bayern | Tchechien | Schwandorf | Fr. Stopfer Fr. Gotzler | Rachelstraße 6 D - 92421 Schwandorf | +49.(0)9431.471 259 | +49.(0)9431.471 134 | barbara.stopfer@landkreis-schwandorf.de doris.gotzler@landkreis-schwandorf.de |
| Bayern | | Neustadt a. d. Waldnaab | Hr. Rauch | Wernberger Straße 12 D - 92648 Vohenstrauß | +49.(0)9651.3202 | +49.(0)9651.3791 | jrauch@neustadt.de |
| Bayern | Tchechien | Tirschenreuth | Hr. Land | Mehringer Straße 7 D - 95643 Tirschenreuth | +49.(0)9631.88 255 | +49.(0)9631.88 304 | juergen.land@tirschenreuth.de |
| Bayern | Tchechien | Wunsiedel i. F. | Hr. Molle | Jean-Paul-Straße 9 D - 95632 Wunsiedel i. F. | +49.(0)9232.80 217 | +49.(0)9232.80 214 +49.(0)9232.80 9 217 | bernd.molle@landkreis-wunsiedel.de |
| Bayern | Tchechien | Hof | Hr. Kemnitzer | Schaumberger Straße 14 D - 95032 Hof | +49.(0)9281.57 210 | +49.(0)9281.57 466 | Albrecht.Kemnitzer@lra-hof.bayern.de |
| Brandenburg | | Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen | | Lindenallee 51 D - 15366 Dahlewitz-Hoppegarten | | | |

| Bundesland | Grenzübergang | Zuständige Straßenverkehrsbehörde | Ansprechpartner | Anschrift | Tel. | Fax. | Email |
|-------------------------------|----------------------------|---|--------------------------|--|--|--|--|
| Mecklenburg-Vorpommern | Polen | Landesamt für Straßenbau und Verkehr | | Erich-Schlesinger-Straße 35 18059 Rostock | +49.(0)381.122 3314 | +49.(0).381.122 3500 | ismv@mvnet.de |
| Niedersachsen | | Stadt Emden | Herr de Boer | Frickesteinplatz 2 26721 Emden | +49.(0)4921.871250 | +49.(0)4921.871701 | stdeboer@emden.de |
| Niedersachsen | | Landkreis Emsland Straßenverkehrsamt | Herr Egbrings | Ordeniederung 1 49716 Meppen | +49.(0)5931.44 2148 | +49.(0)5931.44 3640 | rainer.egbring@emsland.de |
| Niedersachsen | | Landkreis Friesland | Herr Hinrichs | Postfach 12 14 26436 Jever | +49.(0)4461.919 8730 | +49.(0)4461.919 8800 | transport@friesland.de t.hinrichs@friesland.de |
| Niedersachsen | | Landkreis Grafschaft Bad Bentheim Straßenverkehrsabteilung | Frau Poschmann- Matos | van-Delden-Straße 1-7 48529 Nordhorn | +49.(0)5921.961131 | +49.(0)5921.961146 | andrea.poschmann@grafschaf.de |
| Niedersachsen | | Landkreis Leer Straßenverkehrsamt | Herr Backer | | +49.(0)491.926 1404 | +49.(0)491.926 1169 | johann.backer@lkleer.de |
| Niedersachsen | | Landkreis Leer, Außenst. Bunde | Frau Zeunert | Kirchring 2 26831 Bunde | +49.(0)4953.9235 13 | +49.(0)4953.9235 35 | zeunert@lkleer-svabunde.de |
| Niedersachsen | | Stadt Nordenham | Herr Guhse | | +49.(0)4731.84334 | +49.(0)4731.84305 | stadt@nordenham.de |
| Niedersachsen | | Bez.Reg. Weser - Ems Dezernat 209 | Herr Pundsack | | +49.(0)441.799 2216 | +49.(0)441.799 2174 | richard.pundsack@br-we.niedersachsen.de |
| Niedersachsen | | Stadt Wilhelmshaven Bürgerangelegenheiten/öff. Sicherheit und Ordnung | Herr Braje | | +49.(0)4421.161415 | +49.(0)4421.161531 | haben keine E - Mail |
| Niedersachsen | | Landkreis Wittmund Ordnungsamt | Herr Ottmanns | | +49.(0)4462.861212 | +49.(0)4462.861229 | werner.ottmanns@lk.wittmund.de |
| Nordrhein-Westfalen | Niederlande | Kreis Steinfurt Ordnungsamt | | Tecklenburgerstrasse 10 48565 Steinfurt | +49.(0)2551.69 2365 +49.(0)2551.69 2072 | +49.(0)2551.69 2369 | |
| Nordrhein-Westfalen | Niederlande | Kreis Borken Fachbereich Verkehr | | Burloerstr. 93 46325 Borken | +49.(0)2861.82 2027 +49.(0)2861.82 2031 | +49.(0)2861.82 2016 | |
| Nordrhein-Westfalen | Niederlande | Kreis Kleve 3.2 Straßenverkehr | | Nassauer Allee 15 – 23 47533 Kleve | +49.(0)2821.85 372 +49.(0)2821.85 378 | +49.(0)2821.85 360 +49.(0)2821.85 708 | |
| Nordrhein-Westfalen | Niederlande | Kreis Viersen Straßenverkehrsamt | | Rathausmarkt 3 41747 Viersen | +49.(0)2162.39 1548 | +49.(0)2162.39 1556 | |
| Nordrhein-Westfalen | Niederlande | Kreis Heinsberg Straßenverkehrsamt | | Valkenburgerstr. 45 52525 Heinsberg | +49.(0)2452.1336 47 | +49.(0)2452.1336 96 | |
| Nordrhein-Westfalen | Niederlande und Belgien | Kreis Aachen Straßenverkehrsamt | | Würselen Carlo-Schmid-Strasse 4 52146 Würselen | +49.(0)2405.697 253 +49.(0)2405.697 254 | +49.(0)2405.697 174 | |
| Nordrhein-Westfalen | Belgien | Kreis Euskirchen Straßenverkehrsamt | | Jülicher Ring 32 538770 Euskirchen | +49.(0)2251.15 287 | +49.(0)2251.15 494 | |
| Rheinland-Pfalz | | Kreisverwaltung Trier-Saarburg | | Willy-Brandt-Platz 1 54290 Trier | +49.(0)651.715 0 | +49.(0)651 / 715 201 | kv@trier-saarburg.de |
| Rheinland-Pfalz | | Kreisverwaltung Daun | | Mainzer Straße 25 54550 Daun | +49.(0)6592.933 0 | +49.(0)6592.985033 | kv-daun@vulkaneifel.de |

| Bundesland | Grenzübergang | Zuständige Straßenverkehrsbehörde | Ansprechpartner | Anschrift | Tel. | Fax. | Email |
|--------------------|---------------------------------------|--|------------------|--|---------------------|--|--|
| Rheinland-Pfalz | | Kreisverwaltung Südwestpfalz | | Unterer Sommerwaldweg 40 – 42 66953 Pirmasens | +49.(0)6331.809 0 | +49.(0)6331.809 300 | kv@lksuedwestpfalz.de |
| Rheinland-Pfalz | | Kreisverwaltung Südliche Weinstraße | | An der Kreuzmühle 2 76829 Landau in der Pfalz | +49.(0)6341.940 0 | +49.(0)6341.940 500 | kreisverwaltung@suedliche-weinstrasse.de |
| Rheinland-Pfalz | | Kreisverwaltung Bitburg-Prüm | | Trierer Str. 1 54634 Bitburg | +49.(0)6561.15 0 | +49.(0)6561.15 247 | webmaster@bitburg-pruem.de |
| Rheinland-Pfalz | | Kreisverwaltung Germersheim | | Luitpoldplatz 1 76726 Germersheim | +49.(0)7274.53 0 | +49.(0)7274.53 229 | kreisverwaltung@kreis-germersheim.de |
| Saarland | | Landeshauptstadt Saarbrücken - Straßenverkehrsbehörde – | | Großherzog-Friedrich- Straße 111 66121 Saarbrücken | | | |
| Saarland | | Stadtverband Saarbrücken - Straßenverkehrsbehörde | | Schlossplatz 6 – 7 66119 Saarbrücken | | | |
| Saarland | | Landkreis Saarlouis - Straßenverkehrsbehörde – | | Kaiser-Wilhelm-Straße 4 – 6 66740 Saarlouis | | | |
| Saarland | | Mittelstadt Völklingen - Straßenverkehrsbehörde – | | Postfach 10 20 40 66310 Völklingen | | | |
| Saarland | | Landkreis Merzig-Wadern - Straßenverkehrsbehörde – | | Bahnhofstraße 44 66630 Merzig | | | |
| Sachsen | Tschechien (GÜG Schönberg) | Landratsamt Vogtlandkreis | Herr Fickenscher | | +49.(0)3765.53244 | +49.(0)3765.53339 | |
| Sachsen | Tschechien (GÜG Reitzenhain) | Landratsamt Mittlerer Erzgebirgskreis | Frau Baumann | | +49.(0)3735.601 531 | +49.(0)3735.22241 +49.(0)3735.601 533 | |
| Sachsen | Tschechien (GÜG Oberwiesenthal) | Landratsamt Annaberg-Buchholz | Herr Hofmann | | +49.(0)3733.832290 | +49.(0)3733.832481 | <i>(nur mit Ausnahmegenehmigung vom Zollamt)</i> |
| Sachsen | Tschechien (GÜG Zinnwald) | Landratsamt Weißeritzkreis | Herr Pohl | | +49.(0)3504.6201331 | +49.(0)3504.6201308 | |
| Sachsen | Tschechien (GÜG Neugersdorf) | Landratsamt Löbau-Zittau | Herr Springer | | +49.(0)3583.722316 | +49.(0)3583.722338 | |
| Sachsen | Polen (GÜG Ludwigsdorf) | Stadtverwaltung Görlitz | Frau Pache | | +49.(0)3581.671883 | +49.(0)3581.672134 | |
| Schleswig-Holstein | | Landeshauptstadt Kiel | | Postfach 11 52 24099 Kiel | +49.(0)431.901 0 | +49.(0)431.62008 | |
| Schleswig-Holstein | | Hansestadt Lübeck | | Mühlendamm 12 23539 Lübeck | +49.(0)451.122 0 | +49.(0)451.122 3388 | |
| Schleswig-Holstein | | Kreis Dithmarschen | | Stettiner Straße 30 25746 Heide | +49.(0)481.97 0 | +49.(0)481.97 1499 | |
| Schleswig-Holstein | | Kreis Ostholstein | | Lübecker Straße 41 23701 Eutin | +49.(0)4521.788 0 | +49.(0)4521.788 600 | |
| Schleswig-Holstein | | Kreis Schleswig-Flensburg | | Flensburger Straße 7 24837 Schleswig | +49.(0)4621.87 0 | +49.(0)4621.87 337 | |

| Bundesland | Grenzübergang | Zuständige Straßenverkehrsbehörde | Ansprechpartner | Anschrift | Tel. | Fax. | Email |
|--------------------|---------------|--------------------------------------|-----------------|------------------------------|------------------|--------------------|-------|
| Schleswig-Holstein | | Kreis Nordfriesland | | Marktstraße 6 25813 Husum | +49.(0)4841.67 0 | +49.(0)4841.67 457 | |

7. DK - Dánia

<http://www.trafikken.dk> (a közúti igazgatóság [erhvervstransport] portálja).
<http://www.politiet.dk> (rendőrségi portál).

8. EE - Észtország

nincs adat

9. ES - Spanyolország

<http://www.dgt.es>

10. FI - Finnország

A finn közútkezelő hivatalnál (*Tiehallinto*) 3 különböző nyelvű változatban található meg a nem szokványos közúti szállítmányokhoz kapcsolódó internetes oldalak:

Finn változat <http://www.tiehallinto.fi/erikoiskuljetukset>
Svéd változat <http://www.tiehallinto.fi/specialtransporter>
Angol változat <http://www.tiehallinto.fi/abnormaltransports>

11. FR - Franciaország

<http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/infos-ref/route/transp-excep/index.html>
(az építésügyi minisztérium nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó portálja)

12. GR - Görögország

nincs adat

13. HU - Magyarország

nincs adat

14. IE - Írország

nincs adat

15. IT - Olaszország

ANAS s.p.a

A nemzeti közutak kezelésében illetékes hivatal

| Igazgatóság | | Cím | Tel | Fax |
|----------------------------|---------------------|--|---------------|---|
| Direzione | | V. Monzambano, 10 - 00185 | 06/44461 | 06/4456224 06/4454956 06/4454948 06/44700852 |
| Részleg | Alrészleg | | | |
| Ancona | | V. Isonzo, 15 - 60124 | 071/5091 | 071/201559 |
| Aosta | | V. Grand Eyvia, 12 - 11100 | 0165/215311 | 0165/215331 |
| Bari | | V. Luigi Einaudi, 15 - 70125 | 080/5091111 | 080/5091437 |
| | Foggia | Via Vittime Civili, 83 - 71100 | 0881/711341-2 | 0881/741433 |
| | Lecce | V.le Gallipoli - 73100 | 0832/308119 | 0832/308119 |
| Bologna | | V.le Masini, 8 - 40126 | 051/6301111 | 051/244970 |
| US Bologna | | V.le Masini, 8 - 40126 Bologna | 051/6089411 | 051/243996 |
| | Trento - Autostrade | V.Amba Alagi, 24 - 39100 BZ | 0471/289181 | 0471/282533 |
| Cagliari | | Via Biasi, 27 - 09131 | 070/52971 | 070/5297268 |
| | Sassari | V. Carlo Felice, 1 - 07100 | 079/2830800 | 079/2830800 |
| Campobasso | | V. Genova, 54 - 86100 | 0874/772566 | 0874/96794 |
| Catanzaro | | V. E.De Riso, 2 - 88100 | 0961/531011 | 0961/725106 |
| US Cosenza | | Contrada Ligiuri - 87100 | 0984/308311 | 0984/36500 |
| | Reggio Calabria | C.Racc. al Porto - 89100 | 0965/47991 | 0965/48421 |
| | Salerno | Fratte loc. Matierno - 84100 | 089/484111 | 089/481420 |
| | SA-RC | C.Racc. al Porto - 89100 | 0965/367111 | 0965/43816 |
| Firenze | | V.le dei Mille, 36 - 50131 | 055/56401 | 055/573497 |
| Genova | | V. Savona, 3 - 16129 | 010/54771 | 010/5477238 |
| US Genova | | V. Savona, 3 - 16129 | 010/594485 | 010/587355 |
| L`Aquila | | V. XX Settembre, 131 - 67100 | 0862/4351 | 0862/61983 |
| | Pescara | V. Raffaello, 44 - 65124 | 085/42601 | 085/28429 |
| Milano | | P.zza Sraffa, 11 - 20136 | 02/582821 | 02/58313685 |
| | Sondrio | V. Stelvio, 35 - 23100 | 0342/511096 | 0342/512335 |
| Napoli | | V.le Kennedy, 25 - 80125 | 081/7356111 | 081/7356312 |
| | Salerno | Via Matierno, 6 - 84100 | 089/480221 | 089/274938 |
| Palermo | | V.le A De Gasperi, 247 - 90146 | 091/379111 | 091/521722 |
| | Catania | Via Basilicata, 29 - 95045 Misterbianco (Catania) | 095/7564111 | 095/7564234 |
| | Catania | Via Basilicata, 29 - 95045 Misterbianco (Catania) | 095/7564300 | |

| | | | | |
|-------------------------|-----------|-----------------------------------|-------------|-------------|
| | Trapani | V.M.Torre, 36 - 91100 | 0923/543503 | 0923/560436 |
| | Enna | Contrada di Rupello - 94100 | 0935/26088 | 0935/26088 |
| | Agrigento | V.le dei Templi - 92100 | 0922/401653 | 0922/24353 |
| Perugia | | V. XX Settembre, 33 - 06124 | 075/57491 | 075/5722929 |
| Potenza | | V. Nazario Sauro - 85100 | 0971/608111 | 0971/56531 |
| Roma | | V. B.Rizzieri, 142 - 00173 | 06/722911 | 06/72291452 |
| Torino | | V. Talucchi, 7 - 10143 | 011/473711 | 011/7420257 |
| | Novara | V.S.Francesco, 8 - 28100 | 0321/622134 | 0321/622134 |
| Trieste | | V. Fabio Severo, 52 - 34127 | 040/5602111 | 040/577225 |
| | Pordenone | V.Borgo San Antonio, 17 - 33170 | 0434/21176 | 0434/522153 |
| | Udine | V.della Posta, 6 - 33100 | 0432/275711 | 0432/502356 |
| Venezia | | V. Millosevich, 49 - 30173 Mestre | 041/2911411 | 041/5317321 |
| | Belluno | V.le Europa, 71 - 32100 | 0437/9101 | 0437/942479 |

Autostrade per l'Italia S.p.A.⁴

| Hely | Cím | Tel | Fax |
|-------------------------|--------------------------|-------------|----------------------------|
| Roma | V. Bergamini, 50 - 00159 | 06/43631 | 06/43634089 06/43634090 |
| Firenze | C.P. 2310 - 50100 | 055/4202111 | 055/4202734 |

16. LT - Litvánia

nincs adat

17. LU - Luxemburg

nincs adat

18. LV - Lettország

nincs adat

19. MT - Málta

nincs adat

⁴ Olaszországban 24 autópálya-vállalat működik, ezek képviselői szerve az **AISCAT** (a címek megtalálhatóak a <http://www.aiscat.it> lapon). Az **Autostrade per l'Italia S.p.A** a legfontosabb autópálya-vállalat (a teljes autópálya-hálózat 50%-ával).

20. NL - Hollandia

<http://www.rdw.nl/tet>

21. PL - Lengyelország

nincs adat

22. PT - Portugália

nincs adatt

23. RO - Románia

nincs adatt

24. SE - Svédország

- a) <http://www.vv.se/> (a közútkezelő hivatal [Vägverket] portálja)
- b) http://www.vv.se/yrkestraf/regler/gods/vikt_dimension/transportdispens.htm
- c) http://www.vv.se/templates/page3_8666.aspx

Thomas Holmstrand

Országos koordinátor – Nem szokványos szállítmányok / tömegközlekedés és kereskedelmi közúti forgalom

Közvetlen: +46 31 63 52 48

Mobil: +46 70 513 52 08

Swedish Road Administration

781 87 Borlänge

Sweden

Röda vägen 1

Phone: +46 771 119 119

Fax: +46 243 758 25

25. SI - Szlovénia

nincs adat

26. SK - Szlovákia

nincs adat

27. UK - Nagy-Britannia

<http://www.highways.gov.uk/business/>

www.esdal.co.uk

MÁS ORSZÁGOK

1. CH - Svájc

nincs adat

2. NO - Norvégia

<http://www.vegvesen.no/donnadiesel/> (Nem kifejezetten a nem szokványos közúti szállítmányokkal foglalkozik; kereskedelmi közúti forgalommal kapcsolatos ügyek).

3. TR - Törökország

nincs adat

**2. MELLÉKLET: A MEGENGEDETTE NAGYOBB HOSSZÚSÁGÚ JÁRMŰSZERELVÉNYEK
ESETÉBEN ALKALMAZHATÓ, FORDULÁSI JELLEMZŐKRE VONATKOZÓ MÉRÉSEK
ÁTFOGÓ MEGJEGYZÉSEK**

A fordulási jellemzőkre vonatkozó mérések alkalmazhatók olyan rakomány nélküli járműszerelvényekre, amelyeket nem szokványos, oszthatatlan rakományok szállítására kívánnak használni, és az alábbi kategóriák valamelyikébe esnek.

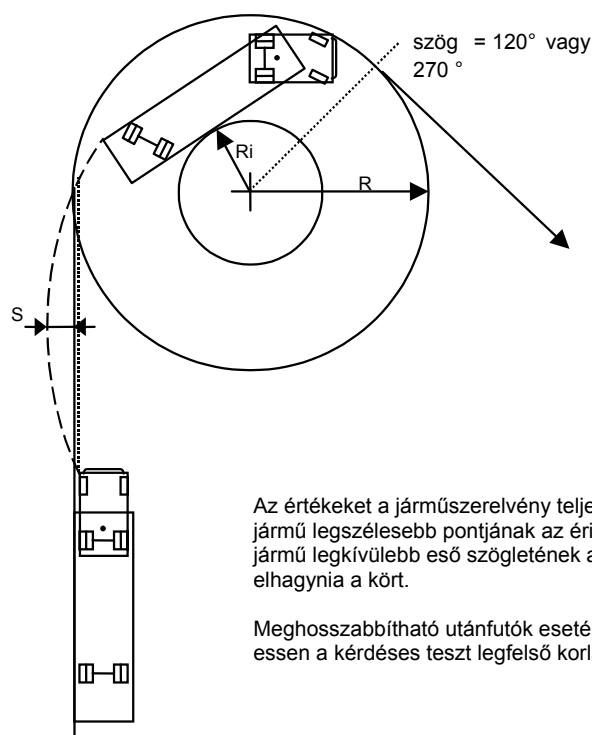
| Kategória | Járműszerelvény hossza meghosszabbítás nélkül | Járműszerelvény hossza meghosszabbítva |
|------------------|--|---|
| 1 | ≤ engedélyezett maximális érték | > 22,00 m |
| 2 | > engedélyezett maximális érték | |

KÖVETELMÉNYEK

| Mérés | Járműszerelvény hossza (JH) | R | Lefedett sáv (= R - Ri) | Ri | S | Megtett szög |
|--------------|--|----------|--------------------------------|-----------|----------|---------------------|
| I | $JH \leq 17m$ | 12,5 m | ≤ 7,2 m | ≥ 5,3 m | ≤ 0,8 m | 270° |
| II | $17m < JH \leq 20m$ | 12,5 m | ≤ 7,2 m | ≥ 5,3 m | ≤ 1,2 m | 120° |
| III | $20m < JH \leq 23m$ | 14,5 m | ≤ 8 m | ≥ 6,5 m | ≤ 1,4 m | 120° |
| IV | $23m < JH \leq 27m$ | 16,5 m | ≤ 9 m | ≥ 7,5 m | ≤ 1,7 m | 120° |
| V | 27m < JH ≤ 30m Kézi kormányzás használata megengedett | 16,5 m | ≤ 9 m | ≥ 7,5 m | ≤ 1,7 m | 120° |

A 30 m-nél hosszabb túlméretes járműszerelvényekhez nem áll rendelkezésre mérési teszt. A fenti követelményeknek megfelelő járműszerelvények hosszú távú engedélyt kaphatnak.

VÉGREHAJTÁS



A rövidítések magyarázata

R = külső fordulókör sugara

R_i = belső fordulókör sugara

S = farsöprés

Az értékeket a járműszerelvény teljes jelzett útján számolni kell. Amíg a jármű közelít a körhöz, a jármű legszélesebb pontjának az érintő vonalon kell haladnia. Amikor belép a körbe, a vontató jármű legkívülből eső szögletének a kör sugarán kell haladnia, majd az érintő vonalon kell elhagynia a kört.

Meghosszabbítható utánfutók esetén a mérést úgy kell elvégezni, hogy a JH minél közelebb essen a kérdéses teszt legfelső korlátjához.

3. MELLÉKLET: INFORMÁCIÓS ÉS KOMMUNIKÁCIÓS TECHNOLÓGIÁK HASZNÁLATA

Nagy-Britannia példája

1. Az információs és kommunikációs technológiák (IKT) használata egyre javítja az adatokhoz való hozzáférést és gyorsabbá teszi az adminisztrációt, a kormányzati tevékenység modernizálásának részeként. A nem szokványos közúti szállítmányok terén sem lehet ez másképp. A tagállamok már most is jobb hozzáférést biztosítanak a dokumentumokhoz, valamint az arra vonatkozó információkhoz, hogy kihez kell fordulni az interneten keresztül az engedélykérelemmel.
2. Egyes tagállamok ezen túllépve még kiterjedtebben használják a technológiát az ügyintézés tökéletesítése, illetve a szállítási és gyáripar gyorsabb kiszolgálása érdekében. Nagy-Britanniában folyamatban van egy projekt, amelynek célja elektronikus szolgáltatások nyújtása nem szokványos rakományokkal kapcsolatban (Electronic Service Delivery of Abnormal Loads - ESDAL). Ez a projekt segíteni fogja a nem szokványos közúti szállítmányok lebonyolítását az útvonaltervezésben, és az interneten keresztüli automatikus értesítő rendszer kiépítését is magában foglalja.
3. Nagy-Britanniában az ügyintézés jelenleg teljesen kézzel történik, az információk cseréje és egyeztetése pedig jórészt fax útján zajlik. Az IKT (információs és kommunikációs technológiák) használatával e folyamat jelentős része automatizálható, ami jelentős előnyökkel jár a nagyszámú érdekeltséggel bíró fél számára és az évente szállított tekintélyes számú nem szokványos közúti szállítmány tekintetében. Az érdekeltséggel bíró felek között szerepelnek azon központi és helyi kormányzati szervek, amelyek a közútszervezetek tulajdonosai, továbbá a magántulajdonban levő szervezetek tulajdonosai, a rendőrség, a gyártók, illetve a szállító ipar. Az ő bevonásuk lényeges elemét képezi az ESDAL projekt sikerének.
4. Nagy-Britannia előírja, hogy aki legfeljebb 150 tonna terhelt tömegű, 6,1 méter széles és 30 méter hosszú járművel bonyolít le nem szokványos közúti szállítást, az tervezze meg az

útvonalat, és értesítse az útvonalról, valamint a jármű és rakomány tulajdonságairól az útvonalhoz tartozó összes közúti hatóságot és rendőri szervet. Az értesítésre legalább 2-5 nappal a szállítás előtt sort kell keríteni. Aki az említetteknel nagyobb tömegű vagy méretű nem szokványos közúti szállítmányt kíván szállítani (ezeket Nagy-Britanniában "Special Order" rakománynak hívják), annak a szállítás megkezdése előtt a kormánytól kell engedélyt kérnie. Ha a fuvarozó megkapja az engedélyt a nem szokványos közúti szállításra, megtörténik az útvonal tervezése és az engedély kiadása.

5. Az ESDAL szerződést — amely két részből áll: tervezés/kiépítés, majd két évig üzemeltetés — Nagy-Britannia kormánya kötötte egy magán céggel 2004. április 30-án. A tervezési és fejlesztési rész négy fázisra tagolódik, és előreláthatólag 2006 végén fog lezárulni.
6. Az, hogy szakaszosan ismertetik meg a rendszert a fuvarozókkal, könnyebbséget jelent a változásmenedzsment szempontjából is, amely szükséges a projekt sikeres teljesítéséhez a több száz érdekeltséggel bíró kormányzati szerv és több ezer fuvarozó felé. Ezzel párhuzamosan a jelenlegi papír alapú rendszer is tovább működik majd, azok számára, akiknek nincs internet-hozzáférésük.
 - **1. fázis – 2005. tél** – web alapú útvonaltervező rendszer felállítása, amely megadja az összes, a nem szokványos közúti szállításról értesítendő közúti hatóság és rendőri szerv elérhetőségét. Az elérhetőségi adatok átfogóak lesznek, és rendszeresen frissítik őket. Szintén az 1. fázisban hozzák létre a későbbi három fázis szoftver- és hardverhátterét. A fuvarozó a webszájton található térképen megtervezheti az útvonalat, amelyen megjelenik minden értesítendő hatóság elérhetősége is. Ezt követően a fuvarozó a jelenlegi fax alapú rendszert használva jelzi a nem szokványos közúti szállítást az ESDAL rendszer által megadott hatóságok felé.
 - **2. fázis** – speciális segédeszközöket bocsát a kormányzati szervek azon munkatársainak rendelkezésére, akik a nehezebb „Special Order” típusú nem szokványos közúti szállítmányok ügyintézését látják el. Ehhez hozzátartozik a létező rendszer áramvonalasítása jobb adatforrások és IT-eszközök, pl. elektronikus térképek segítségével. Ez a szakasz a 4. fázis előkészítését is szolgálja.
 - **3. fázis** – a fuvarozók egyetlen email-portált használva elküldhetik az értesítéseket a tervezett útvonalukra eső összes nem szokványos közúti szállításról. A fuvarozók elmenthetik az útvonalról és a járműről szóló adatokat, majd az útvonal véglegesítésekor a rendszer összeállít egy listát az összes értesítendő hatóságról. Ez a fázis teljesen automatikus rendszer lesz, ami csökkenteni fogja az elküldött faxok számát, és ezáltal időt és pénzt takarít meg.
 - **4. fázis** – tovább bővíti a funkciók körét: a fuvarozók a hídszerkezetek országos adatbázisa alapján tájékoztató jellegű útvonalbecslést végezhetnek. A közúti és rendőri hatóságok információkat szolgáltatnak a hidak teherbírásáról és más korlátozó tényezőkről, mint pl. útépitésekről. A funkciók körének bővülése ebben a fázisban egyre több fuvarozót fog arra ösztönözni, hogy használja a rendszert, és lehetővé fogja tenni a számukra, hogy az útvonaluk tervezése során figyelembe vegyenek bizonyos korlátozó tényezőket. Ezáltal csökkenni fog az értesítések száma, ugyanis kevesebb elutasításra és ismételt kérelmezésre kerül majd sor.

Az ESDAL tervezésének és fejlesztésének lezárulása után a magánkézben lévő rendszerfejlesztő két éven keresztül fogja üzemeltetni az ESDAL-t, majd ezt követően újra pályázatot nyújthat be a működtetésről szóló tenderen.

Azok számára, akiknek nincs internet-hozzáférése, tovább fog működni a jelenlegi papír alapú rendszer. Azonban mivel az ESDAL ingyenesen használható, arra számítanak, hogy a közeli jövőben minden nem szokványos közúti szállítást az ESDAL segítségével fognak megtervezni. További információk a <http://www.esdal.co.uk> szájton található.

Hollandia példája

Hollandia a CROS (Centraal Routeer- en Ontheffings Systeem) nevű IKT alapú központi útvonaltervező és engedélyező rendszer fejlesztésén dolgozik. Amikor teljesen működőképesé válik, a CROS az összes (kb. 500) közúti hatóságra vonatkozó adatot tartalmazni fogja.

A CROS a bevitt paraméterek (kiinduló- és érkezési pont, a szállításban részt vevő járművek tömege és méretei) függvényében ki fogja jelölni az útvonalat, és jelezni fogja, hogy mely közúti hatóságot kell megkeresni a jóváhagyásért. A rendszer a közeljövőben, az egyablakos rendszer törvényileg előírt bevezetésével egyidejűleg, lép majd életbe Hollandiában, és ebből következően az RDW (a holland közútkezelő hivatal) fogja intézni a nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó összes kérelmet.

Végső szakaszában a CROS lehetővé fogja tenni, hogy a kérelmezők ellenőrzött módon hozzáférjenek a rendszerhez, amelynek segítségével elő tudják készíteni az engedélyüket.

**4. MELLÉKLET:
A NEM SZOKVÁNYOS KÖZÚTI SZÁLLÍTMÁNYRA VONATKOZÓ IGÉNYLŐLAP**

{TAGÁLLAM NEVE}

Európai zászló és a tagállam zászlója
NEM SZOKVÁNYOS KÖZÚTI SZÁLLÍTMÁNYRA VONATKOZÓ IGÉNYLŐLAP**1. Általános információk**

| | | |
|---|-------------------|---|
| ÜGYINTÉZŐ TÖLTI KI | | |
| Ügyfélszám* | : | |
| Iktatási/hivatkozási szám* | : | |
| A KÉRELMEZŐ TÖLTI KI | | |
| A kérelmező neve | : | A fuvarozó neve |
| Utca, házszám | : | Utca, házszám |
| Település | : | Település |
| Irányítószám | : | Irányítószám |
| Ország | : | Ország |
| Telefon: | : | Telefon: |
| Fax: | : | Fax: |
| E-mail: | : | E-mail: |
| A jármű forgalmi engedélyét kibocsátó ország (ha eltér) | | |
| Szállítás dátuma: | -tól (nn/hh/éééé) | -ig (nn/hh/éééé) |
| A valóságnak megfelelően kitöltötte Kelt (nn/hh/éééé): | A kérelmező neve: | A kérelmező aláírása (nem szükséges, ha e-mailben küldik): |

2. A szállítmánnyal kapcsolatos információ

| | Jármű rakomány nélkül | Rakomány | Jármű rakománnyal |
|-------------------------------|----------------------------|--------------|-------------------|
| Hosszúság (m) | | | |
| Szélesség (m) | | | |
| Magasság (m) | (teljes / rakfelület) / | | |
| Tömeg (tonna) | | | |
| Túlnyúlás hátul (m) | xxxxxxxxxxxx | xxxxxxxxxxxx | |
| Túlnyúlás elől (gépjármű) (m) | xxxxxxxxxxxx | xxxxxxxxxxxx | |
| Túlnyúlás elől (vonórúd) (m) | xxxxxxxxxxxx | xxxxxxxxxxxx | |

Ha a tömeg túllépi a maximális engedélyezett értéket, töltsse ki a 3. táblázatot, ellenkező esetben folytassa a 4. táblázattal.

3. Tengelyinformációk

| Tengely száma | Tengelytávolság | Tengelyterhelés | Tengely száma | Tengelytávolság | Tengelyterhelés |
|---------------|-----------------|-----------------|---------------|-----------------|-----------------|
| 1 | mm | tonna | 10 | mm | tonna |
| 2 | mm | tonna | 11 | mm | tonna |
| 3 | mm | tonna | 12 | mm | tonna |
| 4 | mm | tonna | 13 | mm | tonna |
| 5 | mm | tonna | 14 | mm | tonna |
| 6 | mm | tonna | 15 | mm | tonna |
| 7 | mm | tonna | 16 | mm | tonna |
| 8 | mm | tonna | 17 | mm | tonna |
| 9 | mm | tonna | 18 | mm | tonna |

4. Járműinformációk

| Típus (1) | Rendszám | SERT szám (2) | Típus (1) | Rendszám | SERT szám (2) |
|---|----------|---------------|---|----------|---------------|
| <input type="checkbox"/> Vontató | | | <input type="checkbox"/> Félpótkocsi | | |
| <input type="checkbox"/> Tehergépjármű | | | <input type="checkbox"/> Vonórudas pótkocsi | | |
| <input type="checkbox"/> Nehezes vontató | | | <input type="checkbox"/> Dolly | | |
| <input type="checkbox"/> Saját meghajtással rendelkező munkagép | | | | | |

- (1) pipálja ki a megfelelő négyzetet
 (2) adja meg a SERT-számot a következő esetekben:
- a megengedettnél hosszabb szállítmány/jármű (járműszerelvény) és/vagy
 - meghosszabbítható pótkocsik
 - a szállítmányok túllépik a törvényileg engedélyezett maximális tömeget és tengelyterhelést és/vagy
 - moduláris szerkezetű jármű

Küldje ezt a kérelmet e-mailben részére
 A kérelmező felelős minden olyan hibáért, amely a nem egyértelmű kézírásból adódik.

5. Rakomány- és útvonal-információk

| | | |
|--|---|--|
| Rakomány | A rakomány rövid leírása | |
| <input type="checkbox"/> Osztható rakomány <input type="checkbox"/> Oszthatatlan rakomány | Igazolás arról, hogy a rakomány oszthatatlan: | |

| | | |
|---------|---|--|
| Útvonal | Rakodás helye | |
| | Útvonal Kilépési pont 1. ország Belépési pont 2. ország Kilépési pont 2. ország Belépési pont 3. ország Kilépési pont 3. ország Belépési pont 4. ország Kilépési pont 4. ország Belépési pont 5. ország | |
| | Lerakodás helye | |

Megjegyzés: Ha a rakodás és lerakodás helye közötti közvetlen távolság több mint 65 km, a kérelmezőnek meg kell erősítenie és meg kell indokolnia, hogy más szállítási módok nem lehetségesek vagy gazdaságossági szempontból nem járhatóak.

Rakomány nélküli visszaút esetén írja le annak útvonalát.

Küldje ezt a kérelmet e-mailben részére
 A kérelmező felelős minden olyan hibáért, amely a nem egyértelmű kézírásból adódik.

**5. MELLÉKLET:
SERT ŰRLAP**

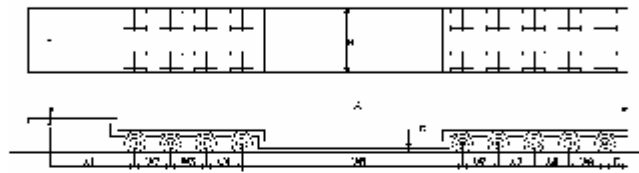
SERT
(Speciális Európai Regisztráció Pótkocsi részére)

SERT Special European Registration Trailer

IKS (Individueel Keuren Speciaal)
POSTBUS 777 – 2700 AT ZOETERMEER
Tel. +31 (0)79 345 8302 – Fax +31 (0)79 345 8034

SERT DOCUMENT NUMBER : **SERT 00042 NL**

Make : Scheuerle
Type/version : S0SEU1854R5
VIN : see annex



| | | | |
|---|-----------|-----------------------------------|------------|
| A Centre of kingpin/towing eye to rear of trailer | min. | 20360 max. | 36360 (mm) |
| B Width | min. | 3000 max. | 6600 (mm) |
| C Height of loading platform in riding position | min. | 740 max. | (mm) |
| D Overhang rear | min. | 950 max. | (mm) |
| Specific design of loading platform | vesselbed | extendible and telescopic (width) | |
| Total weight unladen trailer | min. | 49820 max. | 61940 (kg) |
| King pin | | | 3,5 inch |
| King pin D-value | | | 280 (kN) |
| Towing eye diameter | | N.A. | (mm) |
| Towing eye D-value | | N.A. | (kN) |

Turning behaviour

Vehicle meets RDW/TET regulation ONTH/N-03NL

Details :

Stroke of suspension = -325 / +325 mm

Width extendible vesselbed with loading possibility on the bottomflange of the beams.

SERTAF2005E

Axle data

| Axle no | Axles | | | Tyres | | | Axle spacing W (mm) | |
|--------------|-------|--|-----|-------------|----------------|-----|---------------------|------------|
| | (1) | (2) | (3) | Size | LI | (4) | min | max |
| 1 | P2 | PS+M | H | 215/75R17.5 | 135/133J | D | W1 | 4500 |
| 2-4 | P2 | PS+M | H | 215/75R17.5 | 135/133J | D | W2-W4 | 1500 |
| 5 | P2 | PS+M | H | 215/75R17.5 | 135/133J | D | W5 | 4410 20410 |
| 6-9 | P2 | PS+M | H | 215/75R17.5 | 135/133J | D | W6-W9 | 1500 |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| (1) Type | B | Beam axle (continuous or split axle) | | | (3) Suspension | L | Leafspring | |
| | P2 | Two pendulum axles in 1 axle line (4 wheels in one line) | | | | A | Air | |
| (2) Steering | R | Rigid | | | | H | Hydraulic | |
| | ST | Self tracking | | | | U | Unsprung | |
| | PS | Power steering | | | (4) Mounting | S | Single mounting | |
| | PS+M | Power steering + manual steering | | | | D | Dual mounting | |

Technical weights

| Weights | Maximum weights (kg) at max indicated speed (km/h) | | | | | |
|--------------|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 80 | 60 | 50 | 40 | 30 | 20 |
| Coupling | 28200 | 28200 | 28200 | 28200 | 28200 | 32920 |
| axle 1-9 | 16000 | 16000 | 16000 | 16000 | 16000 | 25800 |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| Total | 172200 | 172200 | 172200 | 172200 | 172200 | 265120 |

Authorization RDW

This document is based on the information as given by the manufacturer or his authorized representative and is valid as long as the corresponding registration certificate(s) is (are) valid and providing that no vehicle modifications have been made that affect the contents of this document. The data are meant to be used as an indication for applications for abnormal road transports. Acceptance of the maximum values is strictly dependent on the policy in force in the concerning Member State.

Date

The General Director of RDW
on his behalf,
Head of the Department Special Individual Approvals

M. Uttien

SERTAF2005E

SERT Special European Registration Trailer

Individueel Keuren Speciaal
 POSTBUS 777 – 2700 AT ZOETERMEER
 Tel. +31 (0)79 345 8302 – Fax +31 (0)79 345 8034

Appendix modulair vehicle

Only valid in connection to SERT document number : SERT 00042 NL

| Vehicle consists of the modules below | Identification numbers of permitted parts per module | | |
|---------------------------------------|--|------|-------------|
| Gooseneck/ drawbar | W09891XXC4PS17011, W09898XXC75PS17011 | | |
| Axle bogie | W09891XXC04PS17034, W09891XXC24PS17035 | | |
| Adapter | XMREUR01140000624 | | |
| Loading platform 2 optional | XMREUR01340000624 | 4400 | Weight (kg) |
| Loading platform 3 optional | XMREUR01440000624 | 1400 | Weight (kg) |
| Loading platform 4 optional | XMREUR01540000624 | 1680 | Weight (kg) |
| Loading platform 5 optional | XMREUR01640000624 | 2040 | Weight (kg) |
| Loading platform 6 optional | XMREUR01740000624 | 2600 | Weight (kg) |
| Adapter | XMREUR01240000624 | | |
| Axle bogie | W09891XXS4PS17031, W09891XX94PS17033, W09891XX74PS17032, W09891XX44PS17036 | | |

Conditions

- The use of the modular composed vehicle on public roads is only permitted if:
- in the accompanying, valid, permit the applicable SERT document number is denoted;
 - for each axle bogie a valid vehicle registration document is present;
 - the vehicle is composed according to the SERT drawing (optional parts may be left out)
 - each used vehicle module is mentioned in the summary of permitted parts above

Substitutes appendix dd.

Date : 25-10-2005

The General Director of RDW
 on his behalf,
 Head of the Department Special Individual Approval
 M. Uttien

SERTAF2005E

**6. MELLÉKLET:
NEM SZOKVÁNYOS KÖZÚTI SZÁLLÍTMÁNYOKRA VONATKOZÓ FOLYOSÓK:
AZ ÉSZAKI PÉLDÁK**

1. DÁNIA

1.1 A nehéz rakományokra vonatkozó dániai úthálózat

A dániai közúthálózat nagy részét az előzetes besorolása alapján használhatják nehéz szállítmányok. Ez azt jelenti, hogy a közúthálózatnak azon a részén megtörtént a hidak és útburkolatok besorolása, és hozzáférhető a nyilvánosság számára. A dániai közúthálózat fennmaradó részén az utak besorolásáról minden nem szokványos közúti szállítmányra vonatkozó kérelem esetében külön döntenek, amennyiben ez szükséges.

A nehéz rakományokra vonatkozó dániai úthálózat magába foglalja az összes állami közutat és a legtöbb megyei utat, viszont az önkormányzati kezelésben lévő közutak közül csak alig néhányat. A nehéz rakományokra vonatkozó dániai úthálózatot ábrázoló térkép elérhető a <http://www.trafikken.dk> lapon az „erhvervstransport” menüpont alatt. Ezt használja a rendőrség, mind az engedélykérelmek feldolgozásakor, mind a közúti ellenőrzések során, és a szállítmányozási vállalatok is, amikor a szállítmány útvonalát tervezik.

1.2. A nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó engedély kérelmezésére szolgáló eljárás

Azoknak a fuvarozóknak, akik nem szokványos közúti szállítmányt szándékoznak lebonyolítani, be kell nyújtaniuk egy szállítási engedélyre vonatkozó kérelmet. A kérelemnek a következőket kell tartalmaznia:

1. Igazolások a Dán Gépjárművizsgáló Hivataltól azokról a járművekről, amelyeket az áruk szállítására használni szándékoznak;
2. A Dán Közútkezelő Igazgatóság által kiállított igazolás a szállítmány besorolásáról. Ezeket a dokumentumokat mellékelni kell az igénylőlaphoz, amelyet a helyi dán rendőri hatósághoz kell továbbítani. A rendőrség feldolgozza a kérelmet, és mielőtt kiadná a szállítási engedélyeket, felveszi a kapcsolatot az összes érintett közúti hatósággal, ha
3. a szállítás tervezett útvonala tartalmaz olyan utakat, amelyek nem tartoznak a dániai nehéz rakományokra vonatkozó úthálózathoz;
4. a szállítmány besorolása a 100. osztály fölötti;
5. a tervezett utak nem alkalmasak a szállításra a szállítmány besorolását tekintve.

A kérelmek mintegy 90%-a esetében a rendőrség ki tudja adni az engedélyt a *nehéz rakományokra vonatkozó dániai úthálózat* térképén és az infrastruktúrára vonatkozó engedélyek jegyzékében megtalálható információk alapján, valamint az alapján, amit a kérelmezők maguk tudnak a szállítási útvonalról. A *nehéz rakományokra vonatkozó dániai úthálózat* használatára szolgáló általános engedélyeket a rendőrség mindig a közúti hatóságok megkeresése nélkül adja ki.

A nehéz szállítmány abban az esetben haladhat át egy hídon, ha a híd besorolása megegyezik a szállítmány hidakra vonatkozó besorolásával vagy magasabb annál.

A nehéz szállítmány úton való közlekedésének feltétele pedig az, hogy az út burkolatának besorolása egyezzen meg a szállítmány utakra vonatkozó besorolásával, vagy legyen magasabb annál.

A nehéz szállítmányokra vonatkozó általános engedélyeket csak olyan szállítmányok részére adják ki, amelyek besorolása legfeljebb 100 (ez mintegy 100 tonna össztömegnek felel meg), és

az engedély elsősorban csak a *nehéz rakományokra vonatkozó dániai úthálózaton* való közlekedésre jogosít.

A szállítási engedélyen a rendőrség megadja azokat a speciális feltételeket, amelyeknek teljesülniük kell a szállítmány lebonyolításához, pl. vezetés közben beiktatandó szünetek, hídörök értesítése, szállítási sebesség, a közutak igénybe veendő sávja, kísérő járművek, rendőri kíséret stb.

1.3. A dán közúti hatósság felelőssége

A szállítmányok besorolását a Dán Közútkezelő Igazgatóság adja ki a teljes közúti hálózatra vonatkozóan, amennyiben a fuvarozók kérelmezik ezt. A szállító járművek és a rakomány együttesének jellemzőit betáplálják egy számítógépes programba, amely kiszámítja a szállítmány hidakra és utakra vonatkozó besorolását. A besorolásról szóló igazolást faxon vagy e-mailben küldik el a kérelmezőnek.

A kérelmek egy munkanapon belül feldolgozásra kerülnek.

Az igénylőlapot le lehet tölteni vagy on-line is be lehet nyújtani egy internetes portálon keresztül (ennek címe: <http://www.trafikken.dk>).

Ajánlások a rendőrség számára

Abban az esetben, ha a rendőrség egyes kritériumok túllépése miatt nem tudja kiadni a szállítási engedélyeket, ajánlást kell kérnie minden érintett híd- és közútkezelő hatóságtól. Minden híd- és közútkezelő hatóság a közúthálózatnak csak a saját felelősségi körébe tartozó részére vonatkozó kérdéseket válaszolja meg; a Dán Közútkezelő Igazgatóság csak olyan kérdésekre válaszol, amelyek a dán *állami közúthálózathoz* tartozó hidakra és útburkolatokra vonatkoznak.

Az ajánlások kidolgozása során megvizsgálják a kritikus hidak besorolását az adott szállítmány függvényében. Ha szükséges, speciális feltételeket is lehet szabni, pl. sebességkorlátozást és/vagy az általános közúti forgalom korlátozását az áthaladás idején.

A helyzet hasonló az utak kapcsán is. Itt további tényezőként azt vizsgálják meg, hogy milyen mértékű elhasználódást okozhat az útburkolatban a szállítmány. Ennek az információnak szintén rendelkezésre kell állnia tematikus térképek formájában az imént említett internetes portálon <http://www.trafikken.dk>.

1.4. A dániai közúti szállítmányok besorolásának rendszere

Dániában a nehéz szállítmányok adminisztrációja, beleértve a szállítási engedélyek kiadását is, a besorolási rendszer alapján történik, amelyet az összes dán közúti hatóság használ, és amelyet a Dán Közútkezelő Igazgatóság fejlesztett ki az állami kezelésben lévő közutakra.

A dániai közúti szállítmányok besorolásának rendszere három részből áll:

6. hidak besorolása
7. útburkolatok besorolása
8. szállítmányok besorolása

A hidak besorolása az egyes hidak teherbíró képességének a mérése által történik. A hidakat normális esetben csak egyszer sorolják be, és a hidat kezelő hatóság felelős azért, hogy megtörténjen a besorolás.

Az a kitűzött cél, hogy a dán *állami közúti hálózat* minden hídjának legalább 100-as osztályú legyen a besorolása, ami azt jelenti, hogy a híd elbír összesen 100 tonna terhelést. A közúthálózat néhány hídjának még mindig alacsonyabb a besorolása; jelenleg vizsgálják, hogy ezek a hidak kaphatnak-e magasabb besorolást, fejlettebb számítási módok alkalmazása, a híd megerősítése, vagy esetleg kicserélése által.

Az összes olyan számítást, amelyen a hidak besorolása alapul, a Dán Hidkezelő Rendszerben, a DANBRO-ban tárolják, amelyet Dániában 1985 óta használnak, és amelyet most már számos hatóság alkalmaz Európában és a Távol-Keleten. Minden híd négy besorolást kaphat: az egyik általános besorolás, a többi három pedig választható. Ez utóbbiak olyan további feltételeket szabnak meg a hídon való áthaladásra, mint pl. sebességkorlátozás, sávkorlátozás, és a hídon egyidejűleg áthaladó további közúti forgalom korlátozása.

Az útburkolatok besorolása hagyományosan kötődik a közúti hálózatban található hidak besorolásához, így a dán *állami közúti hálózatban* az útburkolatok besorolása általában 100. Ez hozzávetőlegesen annak az útelhasználódásnak felel meg, amely 15 percre eső része annak az elhasználódásnak, amelyet átlagosan egy év alatt okoz a sűrű közúti forgalom munkanapokon, 10 tonnás tengelyterhelésekben kifejezve. Ha egy útszakasz általános közúti forgalma nagyobb az állami kezelésben lévő közúthálózatra jellemző átlagos értéknél, akkor egy választható besorolást számítanak ki az útburkolatra, amely magasabb besoroláshoz vezethet. Az útszakasz útburkolatának besorolása a két érték közül a magasabbik lesz.

A szállítmányok besorolása annak függvénye, hogy a szállítmány mennyire terheli meg a hidakat és milyen mértékű elhasználódását okozza az útburkolatnak.

Minden szállítmányra két besorolást számítanak ki, egyet hidakra és egyet útburkolatokra. A szállítmány besorolása a két érték magasabbika lesz. A rendőrség ezt használja akkor, amikor egy szállításra vonatkozó kérelmet dolgoz fel. Viszont mivel a tengelyelrendezések és a szállított áruk igen változatosak lehetnek, minden szállítmányra egyenként kell kiszámítani a szállítmány-besorolást.

2. FINNORSZÁG

2.1. A nagyon nagy nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó finn úthálózat.

A nagyon nagy nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó finn úthálózat olyan előre meghatározott része az úthálózatnak, amelyet úgy üzemeltetnek, hogy használható legyen a nagyon nagy nem szokványos közúti szállítmányok számára. Nem feltétlenül költséges előre figyelembe venni a nem szokványos közúti szállítmányok szükségleteit és követelményeit, utólag viszont gyakran nagyon költséges, sőt lehetetlen kijavítani a tervezési és építési szakaszokban elkövetett hibákat.

Nagyon fontos szem előtt tartani a nem szokványos közúti szállítmányok követelményeit, és azokat már az új utak és közlekedési rendszerek tervezése során is figyelembe kell venni. Az utak és közlekedési rendszerek tervezői sok esetben nem rendelkeznek ismeretekkel a nem szokványos közúti szállítmányok szükségleteiről és követelményeiről. Ezért Finnország standard értékeket és utasításokat dolgozott ki a közúti infrastruktúra méretezésére.

2.2. Elvek

A Finn Közútkezelő Hivatal az önkormányzatokkal együtt tartja fenn és fejleszti a nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó úthálózatot. A hálózaton található olyan akadályokat, amelyek korlátozták az áthaladó járművek magasságát vagy szélességét, magasabbra emelték vagy elmozdították, vagy átalakították úgy, hogy azokat átmenetileg könnyedén és gyorsan el lehessen távolítani, vagy egyszerűen ki lehessen kerülni. Ennek következtében a nagyon nagy nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó finn úthálózat lehetővé teszi, hogy könnyebben, gyorsabban, és az egyéb forgalmat kevésbé zavarva lehessen lebonyolítani a nem szokványos szállítmányokat.

Az akadálytalan szállítási magasság ebben a hálózatban 7,0 méter, az akadálytalan szélesség a közutakon és alapútvonalakon 7,0 méter, más utakon és magánutakon 6,0 méter. Szükség van nem szokványos közúti szállítmányra vonatkozó engedélyre, és a nem szokványos közúti szállítmányokra vonatkozó összes szabály és szabályozás érvényes, amíg a szállítmány a hálózatban halad.

2.3. Besorolás

Adminisztratív szempontból az úthálózat közutakból, önkormányzati utakból és magánutakból áll. Az agglomerációs központokon kívül a hálózat többnyire a főutak és velük párhuzamos utak mentén halad. Funkciók alapján az úthálózatot az alábbi négy kategória szerint osztják fel:

9. alapútvonalak: olyan útvonalak, amelyek a legnagyobb gyárakból a legfontosabb kikötőkbe vezetnek;

10. helyi útvonalak: olyan útvonalak, amelyek helyi ipari területekre vezetnek, vagy olyan más úti célokhoz, ahová nagy valószínűséggel indulnak nem szokványos közúti szállítmányok;

11. útvonalak nehéz transzformátorok számára: útvonalak a legközelebbi vasútállomás és egy transzformátor-alállomás között;

12. egyéb útvonalak.

**7. MELLÉKLET:
A RAKOMÁNY ÉS A KÍSÉRŐ
JÁRMŰVEK JELÖLÉSE**





- {} -



Forgalomterelő

8. MELLÉKLET: FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

Az e fejezetben található fogalom meghatározásokat a következő EK irányelvekkel és egyéb nemzetközi szabványokkal együtt kell olvasni:

A Tanács 96/53/EK irányelve (1996. július 25.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról. *Hivatalos Lap L 235, 1996. 09. 17. 0059 – 0075. oldal;*

Az Európai Parlament és a Tanács 97/27/EK irányelve (1997. július 22.) a gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáinak tömegéről és méreteiről, valamint a 70/156/EGK irányelv módosításáról. *Hivatalos Lap L 233, 1997. 08. 25. 0001 – 0031. oldal;*

Az Európai Parlament és a Tanács 97/68/EK irányelve (1997. december 16.) a nem közúti mozgó gépekbe és berendezésekbe szánt belső égésű motorok gáz- és szilárd halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről. *Hivatalos Lap L 059, 1998. 02. 27. 0001 – 0086. oldal;*

ISO 612-1978 szabvány, 1978.03.15. Közúti járművek — gépjárművek és vontatott járművek méretei — kifejezések és meghatározások.

Nem szokványos közúti szállítmány

Olyan jármű vagy járműszerelvény, amelynek nincs rakománya vagy oszthatatlan rakománya van, amely csak úgy szállítható, ha túllépi a 96/53/EK irányelv és a nemzeti jogszabályok által megengedett méretek közül legalább az egyiket vagy az egy tengelyre vagy futóműre eső engedélyezett tömeget vagy az engedélyezett össztömeget.

Nem szokványos jármű/túlméretes jármű

Olyan jármű, amely szerkezeténél fogva túllépi a 96/53/EK irányelv és a nemzeti jogszabályok által megengedett méretek közül legalább az egyiket vagy az egy tengelyre vagy futóműre eső engedélyezett tömeget vagy az engedélyezett össztömeget.

Tengely

Egy (vagy független felfüggesztés esetén több) tengelytest két kerékkel, amely egy egyenes mentén, a jármű hossz tengelyére merőlegesen helyezkedik el.

Tengelytávolság

Tengelyek közötti távolság a jármű hossz tengelyére merőlegesen mérve.

Nehezekes vontató

Olyan gépjármű, amely nehezsúlyokkal van megrakodva, és amely egy nehéz nem szokványos közúti szállítmány vonórudas pótkocsijának vontatására vagy tolására szolgál.

Konvoj

Legalább két közvetlenül egymás után közlekedő nem szokványos közúti szállítmányból álló csoport.

Dolly

A dolly olyan pótkocsi, amelyet a következőkre használhatnak:

- 1) félpótkocsi kapcsolása vontató gépjárműhöz. A dolly a félpótkocsi elülső részének a terhét hordozza. A dollyval összekapcsolt félpótkocsi vonórudas pótkocsinak minősül.
- 2) egy hosszú oszthatatlan rakomány hátsó (végére eső) részének a hordozása, amikor a rakomány az utánfutó alvázaként funkcionál.
- 3) nem szokványos közúti szállítmányhoz tartozó félpótkocsi kapcsolása vontató gépjárműhöz. A dolly elosztja a félpótkocsi terhét a vontató jármű ötödik keréktengelye és a dolly tengelye(i) között.

Vonórudas pótkocsi (97/27/EK irányelv)

Olyan vontatott jármű, amelynek legalább két tengelye van, és vonóberendezéssel van felszerelve, amely az első tengely(ek)et irányítja. A vonóberendezés el tud mozdulni függőlegesen a pótkocsihoz képest, és nem visz át jelentős függőleges erőket a vontató járműre.

Kísérő jármű

Olyan gépjármű, amely az útvonala mentén kíséri a nem szokványos közúti szállítmányt. Gondoskodnia kell arról, hogy a nem szokványos közúti szállítmány feltűnő legyen. Közvetlenül a szállítmány előtt vagy mögött halad, az út típusától függően.

A jármű legelső pontja

Amikor a jármű vízszintes útburkolaton helyezkedik el, az a pont, amelyen egy a jármű hossz tengelyére merőleges függőleges sík érinti a rakomány nélküli jármű elejét.

Túlnyúlás elől

Az a távolság, amelyet vízszintesen, a jármű hossz tengelyére párhuzamosan mérünk két haránt elhelyezkedő sík között, amelyek a jármű legelső pontját, illetve a rakomány legelső pontját metszik.

Jármű össztömege

Gépjármű esetén azon tömegek összege, amelyeket a jármű összes kereke visz át az út felületére. Pótkocsi esetén azon tömegek összege, amelyeket a pótkocsi összes kereke az út felületére visz át, valamint amelyeket a pótkocsi a vontató járműre helyez.

Tengelycsoport (97/27/EK irányelv)

Futómű részét képező két vagy több tengely kombinációja.

Oszthatatlan rakomány (96/53/EK irányelv)

Olyan rakomány, amely közúti fuvarozás céljából, aránytalan költségráfordítás vagy sérülés kockázata nélkül nem osztható két vagy több részre, és amely méretei vagy tömege miatt nem fuvarozható olyan járművön, amely megfelel a 96/53/EK irányelvnek vagy a nemzeti jogszabályoknak.

Maximális engedélyezett tömeg

A legnagyobb tömeg egy a nemzetközi forgalomban alkalmazott, rakománnyal ellátott járműnél.

Önjáró daru

Saját meghajtással rendelkező munkagép, amelyet kifejezetten terhek emelésére alakítottak ki.

Moduláris pótkocsi

Olyan vontatott jármű, amelynek közúti közlekedéséhez engedély szükséges, és amely egymáshoz kapcsolódó, kicserélhető modulokból áll. A modulokat különféle kombinációkban lehet egymáshoz kapcsolni.

Egyablakos ügyintézés (EAÜ)

Az EAÜ lehetővé teszi, hogy egy kérelmező a nem szokványos közúti szállítmányra vonatkozó engedélyt az útvonal teljes hosszára egyetlen helyen kérelmezhesse és szerezhesse meg.

Teljes magasság

A legnagyobb függőleges távolság az út felszíne és azon vízszintes sík között, amely a jármű-rakomány együttes legmagasabb pontját érinti.

Teljes hosszúság

Amikor a rakománnyal ellátott jármű vízszintes útburkolaton helyezkedik el, azon két függőleges, a jármű hossz tengelyére merőleges sík közötti távolság, amelyek a jármű és rakomány együttesének legelső és leghátsó pontját érintik.

Lengőtengely

Két vagy több tengelynek egy a jármű hossz tengelyére merőleges egyenes mentén történő elhelyezése, amely a kerekek között egyenlő mértékben osztja el a terhelést. (Megjegyzés: a párosával felszerelt kerekeket egy keréknek tekintjük).

Engedély

Közhatóság által kibocsátott dokumentum, amely felhatalmaz egy nem szokványos közúti szállítmányt arra, hogy közutakat használjon, illetve egyes tagállamokban magánutakat is.

Rendőri kíséret

Rendőri erő, amely nem szokványos közúti szállítmányt kísér az útvonala mentén.

Civil kíséret

Magánszemély, aki nem szokványos közúti szállítmányt kísér az útvonala mentén.

A jármű leghátsó pontja

Amikor a jármű vízszintes útburkolaton helyezkedik el, az a pont, amelyen egy a jármű hossz tengelyére merőleges függőleges sík érinti a rakomány nélküli jármű hátulját.

Túlnyúlás hátul

Az a távolság, amelyet vízszintesen, a jármű hossz tengelyére párhuzamosan mérünk két haránt elhelyezkedő sík között, amelyek a jármű leghátsó pontját, illetve a rakomány leghátsó pontját metszik.

Saját meghajtással rendelkező munkagép (97/68/EK irányelv)

Olyan mozgó gép, szállítható ipari berendezés, felépítménnyel rendelkező vagy nem rendelkező jármű, amely nem utasok vagy áruk közúti szállítására szolgál, és amelyet belső égésű motor hajt meg.

Saját meghajtással rendelkező moduláris pótkocsi

A saját meghajtással rendelkező moduláris pótkocsi modulokból áll, amelyek különféle kombinációkban kapcsolhatók egymáshoz, és oszthatatlan rakomány szállítására szolgál.

Félpótkocsi (97/27/EK irányelv)

Olyan jármű, amely úgy lett megtervezve, hogy gépjárműhöz vagy dollyhoz kapcsolódjon, és tömegének jelentős részét a gépjármű vagy a dolly viseli.

Túlnyúlás oldalt

A jármű legszélsőbb pontja és a rakomány legszélső pontja közötti távolság, a jármű kereszt tengelyével párhuzamosan mérve.

Vontatott munkagép

Olyan meghajtással nem rendelkező jármű, amely sem nem arra lett tervezve, sem nincs megfelelően felszerelve ahhoz, hogy árukat vagy személyeket szállítsanak vele.

Vontató egység

Félpótkocsit vontató jármű.

Forgalomirányító

Olyan magányszemély, aki elvégezte a nem szokványos közúti szállítmányt kísérő forgalomirányítói képzést, és forgalomirányítói engedélyt kapott a nemzeti hatóságoktól. A forgalomirányítónak törvényes joga van arra, hogy irányítsa és megállítsa a közúti forgalomban részt vevő egyéb járműveket, illetve utasításokat adjon azoknak.

Pótkocsi (vagy vontatott jármű) (97/27/EK irányelv)

Olyan saját meghajtással nem rendelkező jármű, amelyet arra terveztek és gyártottak, hogy más gépjármű vontassa.

Járműszerelvény (96/53/EK irányelv)

Közúti járműszerelvény vagy csuklós jármű, amely gépjárműből és egy pótkocsiból vagy gépjárműből és vontatott munkagépből áll. (Megjegyzés: Ez a Szakértő Csoport által adott meghatározás túllép az 96/53/EK irányelven, és magában foglalja a vontatott/saját meghajtással rendelkező munkagépeket is.)

A jármű magassága

A legnagyobb függőleges távolság az út felülete és egy a jármű legmagasabb pontját érintő vízszintes sík között.

A jármű hosszúsága

Amikor a jármű vízszintes útburkolaton helyezkedik el, azon két függőleges, a jármű hossz tengelyére merőleges sík közötti távolság, amelyek a jármű legelső és leghátsó pontját érintik.

A jármű szélessége

Amikor a jármű vízszintes útburkolaton helyezkedik el, azon két függőleges, a jármű hossz tengelyével párhuzamos sík közötti távolság, amelyek a jármű bal és jobb oldalát érintik, ha a jármű nyújtott helyzetben van.

Figyelmeztető lámpa

Villogó vagy forgó borostyánsárga jelzőfény, az egységes műszaki előírások alkalmazásáról szóló UNECE egyezmény 65. szabályzatának megfelelően.

Tengelytáv

Félpótkocsik esetén: a királycsap és a leghátsóbb tengelycsoport közötti távolság.

Más járművek esetén: a legelső és a leghátsó tengelycsoport közötti távolság.

**9. MELLÉKLET:
RÖVIDÍTÉSEK ÉS MOZAIKSZÓK JEGYZÉKE**

| | |
|--------|---|
| CROS | Centraal Routeer- en Ontheffings Systeem (Központi Útvonaltervező és -engedélyező Rendszer) |
| DANBRO | Dán Hídkezelő és -fenntartó Rendszer |
| ESDAL | Electronic Service Delivery of Abnormal Loads (elektronikus szolgáltatások nyújtása nem szokványos rakományokkal kapcsolatban) |
| ETRTO | European Tyre and Rim Technical Organisation (Európai Gumiabroncs- és Kerékpántgyártók Műszaki Szervezete) |
| EU | Európai Unió |
| PÖT | Pótkocsi összömege |
| JÖT | Jármű összömege |
| LED | Light Emitting Diode (fénykibocsátó dióda) |
| EAÜ | egyablakos ügyintézés |
| PDF | Portable Document Format (hordozható dokumentum-formátum) |
| RAL | Reichsausschuss für Lieferbedingungen (egy kereskedelmi szabványokat ellenőrző hatóság). A RAL táblázatban jelenleg mintegy 210 szín szerepel. A színek egy 4-jegyű számkóddal vannak meghatározva. Az első számjegy határozza meg, hogy a színspektrum mely részéhez tartozik az adott szín. |
| RDW | Holland Közútkezelő Hivatal |
| SERT | Special Registration of Trucks and Trailers (Tehergépjárművek és Pótkocsik Speciális Regisztrációja) |
| UNECE | United Nations Economic Commission for Europe (ENSZ Európai Gazdasági Bizottság) |
| VIN | Vehicle Identification Number (jármű azonosító száma) |

10. MELLÉKLET: MUTATÓ

| | |
|--|--|
| tanácsadó | |
| borostyánsárga | 20, 65 |
| kérelem | 7, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 25, 26, 27, 43, 44, 50, 51, 52, 53, |
| nyilak | 20 |
| csuklós | 23, 64 |
| hatóságok | 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 24, 49, 50, 51, 52, 64, |
| tengely | 62, 63, 64, 65 |
| tengelyterhelés (merev tengely, lengőtengely) | 10, 13, 14, 23, 24, 26, 53 |
| nehezék | |
| alap | |
| fényjelzés | |
| csapágy | |
| futómű | |
| fékek | |
| hidak | |
| izzók | |
| kapacitás | |
| igazolás | |
| csatorna | |
| alváz | |
| besorolás | |
| éghajlat, éghajlati szín | |
| bizottság | |
| kommunikáció | |
| kúpok | |
| feltűnőség | |
| konvoj | |
| folyosók | |
| tanács | |
| ellensúly | |
| daru | |
| DANBRO | |
| fogalommeghatározások | |
| méretek | |
| irányelv | |
| igazgatók | |
| dolly | |
| vonórúd | |
| vezetők | |
| duplex | |
| kibocsátások | |
| motorok | |
| kíséret | |
| ETRTO | |

E-utak
kizárás
tűzoltókészülék
tűz
villogó
elől
hattyúnyak
hálózat
GTW
magasság
közutak
azonosítás
oszthatatlan
infrastruktúrák
ellenőrzés
internet
ISO
útvonal
napló
királycsap
rakománnyal ellátott
nyelv
LED
hosszúság
engedély
emelés
lámpák
korlátozások
vonal
linkek
fényerő
munkagép(ek)
gyártmány
gyártó
térkép
jelölés
tömegek
moduláris
motor
autópályák
hálózat
hivatalos
egyablakos ügyintézés
túlnyúlás
előzés
csomag
parlament
részecskék
útburkolat
engedély (rövid távú, hosszú
távú)

tervezés

rakfelület
belépési pont
rendőri kíséret
erő
civil kíséret
eljárások
túlnyúlás, túlnyúló
hátsó
piros
fényvisszaverő
forgalmi engedély
szabályzat
kockázatok
közlekedésre való
alkalmasság
tető
forgó
szabályok
biztonság
saját meghajtással rendelkező
SERT
oldalak
jelzés
jelek
sebesség
szabványok
matricák
sávvezetés, sávok
szerkezetek
felfüggesztés
tesztek, mérések
vontatott
vontató
közúti forgalom
pótkocsik
közúti járműszerelvény
képzés
tehergépjárművek
alagutak
fordulási jellemzők
típus
gumiabroncs
UNECE
rakomány nélküli
jármű
VIN
figyelmeztetés
Watt (erő egysége)
tömegek
kerék
fehér
széles
szélesség
sárga

11. MELLÉKLET: KÖSZÖNETMONDÁS

A Bizottság köszönetet mond mindazoknak a szakértőknek, akik részt vettek a jelen iránymutatás kidolgozásában, és akiknek a területtel kapcsolatos mély tudása nélkülözhetetlen volt e dokumentum elkészítéséhez.

| Vezetéknév | Keresztnév | Szervezet vagy vállalat | Cím | Telefon | Fax | e-mail |
|------------------|------------|---|--|-----------------|-------------------|--|
| Ader | Tüt | Gazdasági és Hírközlési Minisztérium | Harju str. 11 EE-15072 Tallinn | +372 6256498 | +372 6256425 | tut.ader@mkm.ee |
| Berriochoa | Leonor | Dirección General de Tráfico (DGT) | c/ Josefa Valcárcel, 28 ES-28027 Madrid | +34 91 3018298 | +34 91 3018591 | leonor@dgt.es |
| Borsu | Mathias | Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières | Arche de la Défense, Paroi Sud FR-92055 La Défense | +33 1 40818107 | +33 1 40818199 | mathias.borsu@equipement.gouv.fr |
| Brites | Isabel | Direcção-Geral de Viação | av. Da Republica, 16 PT-060 055 Lisboa | +35 12 13 11 48 | +35 12 13 11 42 | ibrites@dgv.pt |
| Cahn | Carlo | TLN (Transport en Logistiek Nederland) | Boris Pasternaklaan 22 NL-2700 KS Zoetermeer | +31 079 3636232 | +31 079 3636269 | ccahn@tln.nl |
| Charalampopoulos | George | Közúti Biztonsági és Környezetvédelmi Igazgatóság | 2 Anastaseos and Tsigante Street EL-101 91 Holargos | +30 210 6508000 | +30 210 6508088 | g.charalampo@yme.gov.gr |
| Cook | Andrew | Közlekedési Minisztérium | 5 Broadway Broad Street UK-B15 1BL Birmingham | +44 121 6872531 | +44 (121) 6788569 | andrew.cook2@highways.gsi.gov.uk |
| Finn Engelbrecht | Ruby | Közúti Igazgatóság | Niels Juels Gade 13 DK-1059 Copenhagen K | +45 3341 3485 | +45 3315 0848 | fer@vd.dk |
| Gosiorovská | Mária | Közlekedési, Postaügyi és Távközlési Minisztérium | Namestie slobody 6 SK-810 05 Bratislava | +421 2 52494632 | +421 2 52494759 | maria.gosiorovska@telecom.gov.sk |
| Halcín | Ján | Közlekedési, Postaügyi és Távközlési Minisztérium | Námestie slobody 6 SK-810 05 Bratislava | +421 2 52494629 | +421 (2) 52442005 | jan.halcin@telecom.gov.sk |

| Vezetéknév | Keresztnév | Szervezet vagy vállalat | Cím | Telefon | Fax | e-mail |
|--------------|------------|---|---|-----------------------------------|-------------------------------------|--|
| Kalaitzis | Panicos | Hírközlési Minisztérium | 17 Vasileos Pavlou CY-1425 Nicosia | +357 99 400282 | +357 22 354030 | pkalaitzis@mcw.gov.cy |
| Kolettas | Soteris | Hírközlési Minisztérium | 17 Vasileos Pavlou CY-1425 Nicosia | +357 22 807000 | +357 22 807099 | skolettas@rtd.mcw.gov.cy |
| Kuusk | Harri | Maanteeamet (Közútkezelő Hivatal) | Pärnu mnt. 463a EE-10916 Tallinn | +372 611 9304 | +372 611 9360 | harri.kuusk@mnt.ee |
| Lundqvist | Anders | Svéd Országos Közútkezelő Hivatal | Röda vägen 1 SE-781 87 Borlänge | +46 243 75489 +46 706320779 | +46 243 75530 | anders.lundqvist@vv.se |
| Machtelinckx | Erwin | Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer | Résidence Palace Wetstraat 155, BE-1040 Brussels | +32 2 287.45.23 | +32 2 733.41.41 | erwin.machtelinckx@mobilit.fgov.be |
| Manolatou | Eleni | Közúti Biztonsági és Környezetvédelmi Igazgatóság | 2 Anastaseos and Tsigante Street EL-101 91 Holargos | +30 210 6508520 | +30 210 6508481 | e.manolatou@yme.gov.gr |
| Procházka | Miloš | Közlekedési, Postaügyi és Távközlési Minisztérium | Námestie slobody 6 SK-810 05 Bratislava | +421 2 52494636 | +421 2 52494759 | milos.prochazka@telecom.gov.sk |
| Richie | Wim | RDW Department TET | PO Box 777 NL-2700 AT Zoetermeer | +31 79 3458255 | +31 79 3458022 | wrichie@rdw.nl |
| Rocco | Luca | Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti | Via G. Caraci, 36 IT-00157 Roma | +39 0641586228 | +39 0641583253 | luca.rocco@infrastrutturetrasporti.it |
| Ruzgus | Gintautas | Közútkezelő Hivatal | J. Basanavicius g. 36/2 LT-03109 Vilnius | +370 52131361 | +370 52131362 | gintautas.ruzgus@lra.lt |
| Sarens | Marc | Sarens Csoport | Autoweg 10 / B BE-1861 Wolvertem | +32 52 319470 | +32 52 319329 | marc.sarens@sarens.com |
| Siegmann | Ernst Otto | Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen | Jasminweg 6, DE-30916 Isernhagen | +49 511 8118 384 +49 5136/5380 | +49 511 8118 373 +49 5136 896563 | ernst-otto.siegmann@nmbg.de |
| Surmont | Charles | Európai Bizottság Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság | 200 rue de la Loi, BE-1049 Bruxelles | +32 2 295.98.37 | +32 2 296.51.96 | charles.surmont@cec.eu.int |
| Thomas | Holmstrand | Svéd Országos Közútkezelő Hivatal | Röda vägen 1, SE-781 87 Borlänge | +46 31635248 | +46 31801171 | thomas.holmstrand@vv.se |
| Thrusholm | Frank | Közúti Biztonsági és Közlekedési Ügynökség | Adelgade 13 DK-1304 København K | +45 (33) 929100 | +45 (33) 381426 | fth@fstyr.dk |
| Vahlberg | Pepe | Finn Közútkezelő Hivatal | Opastinsilta 12 A P.O. Box 70 | +358 0 204222887 | +358 0 204222882 | pepe.vahlberg@tiehallinto.fi |

| Vezetéknév | Keresztnév | Szervezet vagy vállalat | Cím | Telefon | Fax | e-mail |
|-------------|------------|---|-------------------------------------|------------------|----------------|--|
| | | | FI-00521 Helsinki | | | |
| Vaikmaa | Siim | Maanteeamet (Közútkezelő Hivatal) | Pärnu mnt. 463a EE-10916 Tallinn | +372 611 9380 | +372 611 9362 | siim.vaikmaa@mnt.ee |
| Vaitužs | Zulizs | Közútkezelő Hivatal | 3 Gogola street LV-1743 Riga | +371 7028303 | +371 7028304 | vaituzs@sam.gov.lv |
| Winkelbauer | Martin | Osztrák Közúti Biztonsági Tanács / Vezetőoktatási és Járműtechnológiai Osztály | Ölzeltgasse 3, AT-1030 Vienna | +43 1 717 70 112 | +43 1 717 70 9 | martin.winkelbauer@kfv.at |
| Zalaiskalns | Maris | Közútkezelő Hivatal | 3 Gogola street LV-1743 Riga | +371 7028170 | +371 7028171 | marisz@lvceli.lv |

