



Tartalom

I Jogalkotási aktusok

IRÁNYELVEK

- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/40/EU irányelve (2014. április 3.) a tagállamoknak a dohánytermékek és kapcsolódó termékek gyártására, kiszerezésére és értékesítésére vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezései közelítéséről és a 2001/37/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről ⁽¹⁾ 1
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/42/EU irányelve (2014. április 3.) a bűncselekmény elkövetési eszközeinek és az abból származó jövedelemnek az Európai Unión belüli befagyasztásáról és elkobzásáról 39
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/45/EU irányelve (2014. április 3.) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről ⁽¹⁾ 51
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/46/EU irányelve (2014. április 3.) a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló 1999/37/EK tanácsi irányelv módosításáról 129
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/47/EU irányelve (2014. április 3.) az Unió területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről és a 2000/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről ⁽¹⁾ 134

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

I

(Jogalkotási aktusok)

IRÁNYELVEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2014/40/EU IRÁNYELVE

(2014. április 3.)

a tagállamoknak a dohánytermékek és kapcsolódó termékek gyártására, kiserelésére és értékesítésére vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezései közelítéséről és a 2001/37/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 53. cikke (1) bekezdésére, 62. cikkére és 114. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

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

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A tagállamoknak a 2001/37/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ uniós szinten meghatározza a dohánytermékekre vonatkozó szabályokat. A tudományos, piaci és nemzetközi fejlemények figyelembevétele érdekében szükséges jelentősen változtatni az említett irányelven, így azt hatályon kívül kell helyezni, és új irányelvvel kell felváltani.
- (2) A Bizottság a 2001/37/EK irányelv alkalmazásáról szóló, 2005., illetve 2007. évi jelentésében meghatározta, hogy mely területeken tartja hasznosnak a további fellépést a belső piac zavartalan működése érdekében. 2008-ban és 2010-ben az új és újonnan azonosított egészségügyi kockázatok tudományos bizottsága (SCENIHR) tudományos szakvéleményt adott a Bizottságnak a füst nélküli dohánytermékek és a dohány-adalékanyagok tekintetében. 2010-ben az érdekeltekkel széles körű konzultációra került sor, amelyet a velük folytatott célzott konzultációk követtek, valamint külső tanácsadók által készített tanulmányok kísérték. A tagállamokkal a folyamat teljes egésze során konzultációt folytattak. Az Európai Parlament és a Tanács többször is felszólította a Bizottságot, hogy vizsgálja felül és aktualizálja a 2001/37/EK irányelvet.
- (3) A 2001/37/EK irányelv hatálya alá tartozó egyes területeken a tagállamok jogi okokból vagy ténylegesen nem tudják jogszabályaikat az új fejleményekhez igazítani. Ez különösen a címkézési szabályokra igaz, ahol a tagállamoknak az irányelv nem engedte meg, hogy növeljék az egészségvédő figyelmeztetések méretét, megváltoztassák azok elhelyezését az egyes csomagokon (a továbbiakban: csomagolási egység), vagy kicseréeljék a kátrány-, nikotin- és szén-monoxid-kibocsátási szintekre vonatkozó megtévesztő figyelmeztetéseket.

⁽¹⁾ HL C 327., 2013.11.12., 65. o.

⁽²⁾ HL C 280., 2013.9.27., 57. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2014. február 26-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2014. március 14-i határozata.

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2001. június 5-i 2001/37/EK irányelve a tagállamoknak a dohánytermékek gyártására, kiserelésére és árusítására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezései közelítéséről (HL L 194., 2001.7.18., 26. o.)

- (4) Más területeken még mindig jelentősek az eltérések a dohánytermékek és kapcsolódó termékek gyártására, kiszereelésére és értékesítésére vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések között, ami akadályozza a belső piac zavartalan működését. A tudományos, piaci és nemzetközi fejlődés, illetve fejlemények fényében e különbségek a jövőben várhatóan nőni fognak. Ez vonatkozik az elektronikus cigarettákra, az elektronikus cigarettához való utántöltő flakonokra (a továbbiakban: utántöltő flakonok), a dohányzási célú gyógynövénytermékekre, a dohánytermékek összetevőire és a dohánytermékből származó kibocsátásokra, a címkézés és csomagolás egyes szempontjaira, valamint a dohánytermékek határokon átnyúló távértékesítésére is.
- (5) Ezeket az akadályokat meg kell szüntetni, és e célból a dohány- és kapcsolódó termékek gyártására, kiszereelésére és értékesítésére vonatkozó szabályokat még inkább közelíteni kell.
- (6) A dohánytermékek és kapcsolódó termékek belső piacának mérete, a dohánytermékgyártók egyre jellemzőbb törekvése arra, hogy a termelést az Unió egészében csupán néhány unióbeli termelőüzemre összpontosítsák, valamint a dohánytermékeknek és a kapcsolódó termékeknek az ebből következő jelentős mértékű, határokon átnyúló kereskedelme erőteljesebb uniós – nem pedig nemzeti szintű – jogalkotási fellépést tesz szükségessé azért, hogy a dohánytermékek belső piaca zavartalanul működjön.
- (7) Az uniós szintű jogalkotási fellépés a WHO 2003. májusi Dohányzás-ellenőrzési Keretegyezményének (a továbbiakban: keretegyezmény) a végrehajtásához is szükséges, amelynek rendelkezései az Unióra és tagállamaira nézve kötelezőek. A keretegyezménynek a dohánytermékek összetételének szabályozására, a dohánytermékek adatai nyilvánosságra hozatalának szabályozására, a dohánytermékek csomagolására és címkézésére, a reklámozásra és a dohánytermékek tiltott kereskedelmére vonatkozó rendelkezései különösen relevánsak. A keretegyezmény részes felei, így az Unió és tagállamai, a keretegyezmény végrehajtására vonatkozó iránymutatásokat különböző konferenciák során konszenzussal fogadták el.
- (8) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 114. cikkének (3) bekezdése szerint a jogalkotási javaslatokban az egészség védelmének magas szintjét kell alapul venni, különös figyelemmel a tudományos tényeken alapuló új fejleményekre. A dohánytermékek nem közönséges árucikkek, és figyelembe véve a dohánynak az emberi egészségre gyakorolt különösen káros hatásait, az egészségvédelem kérdését kiemelt jelentőségű kérdésként kell kezelni, mindeneleképp a fiatalok körében előforduló dohányzás arányának visszaszorítása érdekében.
- (9) Számos fogalmat szükséges meghatározni annak érdekében, hogy a tagállamok egységesen hajtsák végre az irányelvet. Amennyiben különböző termékkategóriára vonatkoznak az ezen irányelvben megállapított kötelezettségek, és az adott termék ezek közül több kategóriába is besorolható (pl. pipa, cigarettadohány), a szigorúbb kötelezettség alkalmazandó.
- (10) A 2001/37/EK irányelv maximális határértékeket állapított meg a cigarettánkénti kátrány-, nikotin- és szén-monoxid-hozamra, amelyek az Unióból exportált cigarettákra is alkalmazandók. E maximális határértékek és e megközelítés érvényesek maradnak.
- (11) A cigaretták kátrány-, nikotin- és szén-monoxid-hozamának (a továbbiakban: kibocsátási szintek) mérésekor a vonatkozó, nemzetközileg elismert ISO-szabványokra kell hivatkozni. Az ellenőrzési eljárást független laboratóriumok – többek között állami laboratóriumok – igénybevétele révén óvni kell a dohányágazat befolyásától. A tagállamoknak lehetővé kell tenni, hogy más uniós tagállamban található laboratóriumot is igénybe vehessenek. A dohánytermékekből származó más kibocsátások esetében nincsenek nemzetközileg megállapított szabványok vagy tesztek a legmagasabb szintek mennyiségi meghatározására. Az ilyen szabványok és tesztek kidolgozására irányuló, folyamatban lévő nemzetközi erőfeszítéseket ösztönözni kell.
- (12) A legmagasabb kibocsátási szintek meghatározása tekintetében egy későbbi időpontban szükséges és helyénvaló lehet a kátrányra, nikotinja és szénmonoxidra vonatkozó, legmagasabb kibocsátási szintek csökkentése vagy a dohánytermékekből származó kibocsátásokra vonatkozó legmagasabb szintek meghatározása, figyelembe véve toxicitásukat vagy függőséget okozó tulajdonságukat.

- (13) A tagállamoknak és a Bizottságnak – annak érdekében, hogy szabályozási feladatukat ellássák– az összetevőkkel és a dohánytermékekből származó kibocsátásokkal kapcsolatos átfogó információkra van szükségük, hogy felmérhessék a dohánytermékek vonzerejét, függőséget okozó tulajdonságait, toxicitását, valamint az ilyen termékek fogyasztásával összefüggő egészségi kockázatokat. Ebből a célból az összetevőkre és a kibocsátásokra vonatkozó meglévő jelentéstételi kötelezettségeket meg kell erősíteni. További, fokozott jelentéstételi kötelezettségeket kell előírni a prioritási listán szereplő adalékanyagok tekintetében, többek között toxicitásuk, függőséget okozó tulajdonságaik, valamint rákkeltő, mutagén vagy reprodukciót károsító tulajdonságaik (a továbbiakban: CMR tulajdonságok) felmérése érdekében, elégetett formában is. A fokozott jelentéstételi kötelezettség miatt a kv-kre háruló terhek a lehető legkisebbre kell korlátozni. A szigorított jelentéstételi kötelezettség összhangban van az emberi egészség nagyfokú védelmének biztosítására vonatkozó uniós kötelezettséggel.
- (14) A jelenlegi különböző jelentéstételi formátumok használata megnehezíti a gyártók és az importőrök számára, hogy teljesítsék jelentéstételi kötelezettségeiket, a tagállamok és a Bizottság számára pedig megterhelő a kapott információk összehasonlítása, elemzése és a következtetések levonása. Ezért az összetevők és a kibocsátások jelentésére közös kötelező formátumot kell bevezetni. A nyilvánosság számára biztosítani kell a termékekre vonatkozó információ lehető legnagyobb átláthatóságát, miközben gondoskodni kell arról, hogy a dohánytermékgyártók üzleti titkait is megfelelően figyelembe vegyék. Az összetevők bejelentésére szolgáló, már meglévő rendszereket figyelembe kell venni.
- (15) A dohánytermékek összetevőinek szabályozására vonatkozó harmonizált megközelítés hiánya hatással van a belső piac zavartalan működésére, valamint hátrányosan érinti az áruk Unión belüli szabad mozgását. Egyes tagállamok egyes összetevőket engedélyező vagy betiltó jogszabályokat fogadtak el, illetve ilyen értelmű, kötelező jellegű megállapodásokat kötöttek az ágazattal. Ennek eredményeként egyes összetevők egyes tagállamokban szabályozás alá tartoznak, míg másokban nem. A tagállamok emellett különböző megközelítést alkalmaznak a cigarettafilterben található adalékanyagok, valamint a dohányfüstöt színező adalékanyagok tekintetében. Harmonizáció nélkül a belső piac zavartalan működését gátló akadályok száma várhatóan nőni fog a következő években, figyelembe véve a keretegyezmény és a vonatkozó iránymutatásai végrehajtását az Unió egészében, valamint az Unión kívüli jogrendszerekben szerzett tapasztalatokat. A keretegyezménynek a dohánytermékek összetételének szabályozására és a dohánytermékek nyilvánosságra hozatalának szabályozására vonatkozó iránymutatásai különösen arra szólítanak fel, hogy a dohánytermékekben ne legyenek felhasználhatók olyan összetevők, amelyek izfokozó hatásúak, azt a benyomást keltik, hogy a dohánytermékek kedvező hatást gyakorolnak az egészségre, az energikussággal vagy a vitalitással hozhatók kapcsolatba, vagy színező tulajdonságaik vannak.
- (16) Az eltérő szabályozás valószínűségét tovább növelik az azokkal a dohánytermékekkel kapcsolatos aggályok, amelyek a dohány mellett más, jellegzetes ízesítést tartalmaznak, és amelyek így hozzájárulhatnak a dohányzásra való rászokáshoz, vagy befolyásolhatják a dohányfogyasztási szokásokat. El kell kerülni az olyan intézkedéseket, amelyek indokolatlan különbséget tesznek a különböző fajtájú ízesített cigaretták között. A nagyobb értékesítési volumenű, jellegzetes ízesítésű dohánytermékeket azonban hosszabb idő alatt, fokozatosan kell kivezetni azért, hogy a fogyasztóknak kellő idő álljon a rendelkezésére a más termékekre történő átálláshoz.
- (17) A jellegzetes ízesítésű dohánytermékek betiltása nem jelenti az egyes adalékanyagok használatának teljes kizárását, viszont kötelezi a gyártót, hogy olyan mértékben csökkentse az adalékanyagokat vagy az adalékanyagok kombinációját, hogy használatuk ne eredményezzen jellegzetes ízt. A dohánytermékek gyártásához szükséges adalékanyagok – például az érelési folyamat során elveszett cukortartalmat pótló cukor – használatát meg kell engedni, amennyiben nem eredményeznek jellegzetes ízt, illetve nem növelik a termék függőséget okozó tulajdonságait, toxicitását vagy rákkeltő, mutagén vagy reprodukciót károsító (CMR) tulajdonságait. Független uniós tanácsadó testületnek szükséges segítséget nyújtania az ilyen ügyekkel kapcsolatos döntéshozatal során. Az irányelv alkalmazása nem vezethet diszkriminációhoz az egyes dohányfajták között, és a termék differenciálást sem akadályozhatja.
- (18) Egyes adalékanyagokat azért alkalmaznak, hogy azt a benyomást keltsék, mintha a dohánytermékek kedvező hatással lennének az egészségre, kisebb egészségi kockázatot jelentenének, fokoznák a szellemi frissességet és a fizikai teljesítőképességet. Ezeket az adalékanyagokat, valamint az el nem égetett formában CMR tulajdonságokkal rendelkező adalékanyagokat az egész Unióra érvényes egységes szabályok biztosítása és az emberi egészség védelmének magas szintje érdekében be kell tiltani. A függőséget okozó hatást és a toxicitást növelő adalékanyagokat szintén be kell tiltani.

- (19) Figyelembe véve, hogy ez az irányelv elsősorban a fiatalokra összpontosít, a cigarettától és a cigarettadohánytól eltérő dohánytermékek számára az összetevőkre vonatkozó bizonyos követelmények alól mentességet kell biztosítani, amennyiben a fiatalok körében nem változnak meg jelentősen a körülmények az értékesítési volumen vagy a fogyasztási szokások tekintetében.
- (20) Tekintve, hogy a szájon át fogyasztott dohánytermékek értékesítésére az Unión belül általános tilalom vonatkozik, az ilyen dohánytermékek összetételének szabályozása – amelyhez az adott termékek sajátos jellemzőinek és fogyasztási szokásainak alapos ismerete szükséges – a szubszidiaritás elvének megfelelően továbbra is Svédország hatáskörébe kell, hogy tartozzon, ahol e dohánytermékek értékesítése Ausztria, Finnország és Svédország csatlakozási okmányának 151. cikke alapján megengedett.
- (21) Összhangban ezen irányelv céljával, miszerint elő kell segíteni a dohány- és kapcsolódó termékek belső piacának zavartalan működését, az egészség védelmének magas szintjét alapul véve, különösen a fiatalok tekintetében, továbbá összhangban a 2003/54/EK tanácsi ajánlással ⁽¹⁾, a tagállamokat arra kell ösztönözni, hogy korhatárokat megállapító és érvényre juttató megfelelő intézkedések elfogadása révén akadályozzák meg az említett termékek gyermek- és fiatalkorúak részére történő értékesítését.
- (22) A dohánytermékek címkézése tekintetében továbbra is léteznek különbségek a tagállami szintű szabályozásban, különösen a kombinált – képből és szövegből álló – egészségvédő figyelmeztetések, a leszokást segítő szolgálatok és a csomagban és a csomagolási egységen megjelenített promóciós elemek tekintetében.
- (23) Az ilyen különbségek akadályozzák a kereskedelmet, valamint hátráltatják a dohánytermékek belső piacának zavartalan működését, ezért azokat fel kell számolni. Előfordulhat továbbá, hogy egyes tagállamokban a fogyasztók tájékozottabbak a dohánytermékek okozta egészségi kockázatokkal kapcsolatban, mint más tagállamokban. Valószínű, hogy uniós szintű további fellépés nélkül a meglévő különbségek az elkövetkező években nőni fognak.
- (24) A címkézésre vonatkozó rendelkezések kiigazítása az Unió szintjén alkalmazandó szabályoknak a nemzetközi fejleményeknek megfelelő összehangolása érdekében is szükséges. A keretegyezménynek a dohánytermékek csomagolására és címkézésére vonatkozó iránymutatásai például a doboz mindkét legfőbb megjelenítésre alkalmas felületén nagyméretű, képes figyelmeztetés feltüntetését, továbbá a dohányzásról való leszokással kapcsolatos információk kötelező megadását írják elő, és a megtévesztő információk vonatkozásában szigorú szabályozásra szólítanak fel. A megtévesztő információkra vonatkozó rendelkezések kiegészítik a belső piacon a 2005/29/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽²⁾ foglalt, az üzleti vállalkozások fogyasztókkal szemben folytatott megtévesztő kereskedelmi gyakorlataira vonatkozó általános tilalmat.

Azoknak a tagállamoknak, amelyek a dohánytermékek csomagolásán adójegyeket, illetve adózási célú nemzeti azonosító jeleket alkalmaznak, bizonyos esetekben rendelkezniük szükséges ezen adójegyek és azonosító jelek áthelyezéséről a csomagolási egységeken, hogy ezen irányelvnek és a keretegyezmény iránymutatásainak megfelelően a kombinált egészségvédő figyelmeztetések a megjelenítésre alkalmas fő felületek tetején szerepelhessenek. Átmeneti rendelkezéseket kell megállapítani annak érdekében, hogy a tagállamok ezen irányelv átültetését követően még egy bizonyos ideig a csomagolási egységek tetején helyezhessék el az adójegyeiket, illetve adózási célú nemzeti azonosító jeleiket.

- (25) A címkézésre vonatkozó rendelkezéseket szintén ki kell igazítani az új tudományos eredmények tükrében. Például, a cigarettás csomagolási egységeken megadott, a kátrány-, nikotin- és szén-monoxid-kibocsátási szintre vonatkozó adatok feltüntetése megtévesztőnek bizonyult, mivel a fogyasztók ez alapján úgy vélik, hogy egyes termékek kevésbé károsak. A bizonyítékok alapján a nagy, kombinált egészségvédő figyelmeztetések – amelyek szöveges figyelmeztetésből és hozzá illő színes fényképből állnak – hatékonyabbak, mint a csak szöveges figyelmeztetések. Következésképpen a kombinált egészségvédő figyelmeztetéseket az egész Unióban kötelezővé kell tenni, és a figyelmeztetéseket a csomagolási egység felületének jelentős részére kiterjedően és jól látható módon kell feltüntetni. Minden egészségvédő figyelmeztetés esetében meg kell határozni a minimális méreteket a láthatóság és a hatékonyság biztosítása érdekében.

⁽¹⁾ A Tanács 2002. december 2-i 2003/54/EK ajánlása a dohányzás megelőzéséről és a dohánytermékek ellenőrzésének javítására irányuló kezdeményezésekről (HL L 22., 2003.1.25., 31. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2005. május 11-i 2005/29/EK irányelve a belső piacon az üzleti vállalkozások fogyasztókkal szemben folytatott tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatairól, valamint a 84/450/EGK tanácsi irányelv, a 97/7/EK, a 98/27/EK és a 2002/65/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvek, valamint a 2006/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról („Irányelv a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatokról”) (HL L 149., 2005.6.11., 22. o.).

- (26) Azok a dohányzásra szánt – a cigarettától és a cigarettadohánytól eltérő – dohánytermékek esetében, amelyeket elsősorban idősebb fogyasztók és a lakosság kis csoportjai használnak, továbbra is lehetővé kell tenni, hogy egyes címkézési követelmények alól mentességet élvezzenek, amennyiben a fiatalok körében nem változnak meg jelentősen a körülmények az értékesítési volumen vagy a fogyasztási szokások tekintetében. Ezen egyéb dohánytermékek címkézésére egyedi szabályoknak kell vonatkozniuk. A füst nélküli dohánytermékeken elhelyezett egészségvédő figyelmeztetések láthatóságát biztosítani kell. Az egészségvédő figyelmeztetéseket ezért a füst nélküli dohánytermék csomagolásának két fő felületén kell elhelyezni. A vízpipadohányra – amelyről gyakran úgy gondolják, hogy kevésbé káros, mint a dohányzásra szánt hagyományos dohánytermékek – a teljes címkézési követelményrendszernek vonatkoznia kell a fogyasztók megtévesztésének elkerülése érdekében.
- (27) A dohánytermékek vagy csomagolásuk megtévesztők lehetnek a fogyasztók, különösen a fiatalok számára, ha azt a benyomást keltik, hogy ezek a termékek a ténylegesnél kevésbé károsak. Ez igaz például bizonyos olyan szövegek vagy elemek használata esetében, mint amilyenek például az „alacsony kátránytartalmú”, „könnyű (light)”, „ultra-könnyű (ultra light)”, „enyhe (mild)”, „természetes”, „bio-”, „adalékanyagok nélkül”, „ízesítők nélkül”, vagy „slim”, valamint bizonyos nevek, képek, képi vagy egyéb jelek. Az egyéb megtévesztő elemek közé tartozhatnak – a teljesség igénye nélkül – a belső tájékoztatók vagy az egyéb kiegészítő anyagok, például öntapadós címkék, matricák, külső tájékoztatók, lekaparható elemek és tokok, illetve magának a dohányterméknek az alakjával kapcsolatos elemek. Egyes csomagolások vagy dohánytermékek megtéveszthetik a fogyasztókat azzal is, hogy azt sugallják, hogy kedvező hatás érhető el velük a fogyás, a nemi vonzerő, a társadalmi státusz, a társadalmi élet vagy az olyan tulajdonságok, mint a nőiesség, a férfiaság vagy az elegancia terén. Hasonlóképpen az egyes cigaretták mérete és megjelenése is megtévesztheti a fogyasztót, mert azt a benyomást kelti, hogy e termékek kevésbé ártalmasak. A dohánytermékek csomagolási egységei és gyújtócsomagjaik nem tartalmazhatnak olyan nyomtatott kupont, kedvezményes ajánlatot, ingyenes terjesztésre való utalást, illetve „egyet fizet, kettőt kap” vagy más hasonló jellegű ajánlatot, amely azt sugallhatja, hogy a fogyasztók gazdasági előnyökhöz juthatnak, ezzel ösztönözve őket az adott dohánytermékek megvásárlására.
- (28) Az egészségvédő figyelmeztetések sértetlenségének és láthatóságának biztosítása, valamint hatékonyságának maximalizálása érdekében rendelkezni kell az egészségvédő figyelmeztetések méretéről és a dohánytermék csomagolási egységének megjelenéséhez kapcsolódó bizonyos vonatkozásokról, beleértve a csomag alakját és a felbontás módját is. Téglatest alakú csomag előírása esetén elfogadhatónak kell tekinteni a szélek lekerekítését vagy levágását, feltéve, hogy az egészségvédő figyelmeztetések ugyanakkora felületet fednek le, mint a nem ilyen szélekkel rendelkező csomagolási egységeken. A tagállamok különböző szabályokat alkalmaznak annak tekintetében, hogy egy csomagolási egység minimum hány cigarettát tartalmazzon. E szabályokat az érintett termékek szabad mozgásának biztosítása céljából össze kell hangolni.
- (29) A 2001/37/EK irányelvben foglalt követelményeknek nem megfelelő, tiltott termékekből jelentős mennyiséget hoznak forgalomba, és a jelek szerint e volumen nőhet. Az ilyen tiltott termékek veszélyeztetik a követelményeknek megfelelő termékek szabad mozgását, valamint a dohányzás-ellenőrzési jogszabályok által nyújtott védelmet. Emellett a keretegyezmény az átfogó dohányzás-ellenőrzési uniós politika részeként előírja az Unió számára, hogy küzdjön a tiltott dohánytermékek – ezen belül az Unióba illegális úton behozott dohánytermékek – ellen. Ezért rendelkezni kell arról, hogy a dohánytermékek csomagolási egységeit egyedi és biztonságos módon jelöljék meg, hogy mozgásukat úgy regisztrálják, hogy az ilyen termékek árukövetése és nyomon követése az Unió egészén belül lehetséges legyen, az ezen irányelv követelményeinek való megfelelésük pedig ellenőrizhető és jobban érvényesíthető legyen. Emellett rendelkezni kell olyan biztonsági elemek bevezetéséről, amelyek megkönnyítik annak ellenőrzését, hogy a dohánytermék eredeti-e, vagy sem.
- (30) Egy interoperábilis árukövető és nyomon követési rendszert kell kifejleszteni, valamint közös biztonsági elemeket kell uniós szinten kialakítani. A kezdeti időszakban csak a cigaretta és a cigarettadohány esetében kell alkalmazni az árukövető és nyomon követési rendszert, valamint a biztonsági elemeket. Ez lehetővé tenné más dohánytermékek gyártói számára a szerzett tapasztalatok hasznosítását, amíg az árukövető és nyomon követési rendszer, valamint a biztonsági elemek ezen egyéb dohánytermékekre is alkalmazhatóvá válnak.
- (31) Az árukövető és nyomon követési rendszer függetlensége és az átláthatósága biztosítása érdekében a dohánytermékek gyártóinak független harmadik felekkel adattárolási szerződést kell kötniük. E független harmadik felek megfelelőségét a Bizottságnak kell jóváhagynia, és azokat külső könyvvizsgálónak kell ellenőriznie. Az árukövető és nyomon követési rendszerrel kapcsolatos adatokat a vállalattal kapcsolatos más adatoktól külön kell tárolni, azoknak a tagállamok illetékes hatóságai és a Bizottság ellenőrzése alá kell tartozniuk, és számukra mindenkor hozzáférhetőnek kell lenniük.

- (32) A 89/622/EGK tanácsi irányelv⁽¹⁾ megtiltotta egyes szájon át fogyasztott dohánytermékek értékesítését a tagállamokban. A 2001/37/EK irányelv megerősítette ezt a tilalmat. Ausztria, Finnország és Svédország csatlakozási okmányának 151. cikke felhatalmazza Svédországot, hogy eltérjen e tilalomtól. A szájon át fogyasztott dohánytermékek árusításának tilalmát fenn kell tartani annak megakadályozása érdekében, hogy az Unióba (Svédországtól eltekintve) olyan termék kerülhessen, amely függőséget okoz és káros hatást gyakorol az egészségre. Más füst nélküli dohánytermékek esetében, amelyeket nem tömegpiacra gyártanak, a szigorú címkézési rendelkezések és az összetevőkre vonatkozó bizonyos rendelkezések meglete elegendőnek tekinthető ahhoz, hogy e termékek a piacon ne terjedjenek túl hagyományos felhasználásuk keretein.
- (33) A dohánytermékek határokon átnyúló távértékesítése elősegítheti az ezen irányelvnek nem megfelelő dohánytermékekhez való hozzájutást. Emellett növeli a fiatalok dohánytermékekhez való hozzájutásának kockázatát is. Következésképpen fennáll annak a veszélye, hogy sérül a dohánytermékek ellenőrzéséről szóló jogszabályok érvényesülése. A tagállamoknak ezért meg kell engedni, hogy megtilthassák a határokon átnyúló távértékesítést. Ahol nem tiltott a dohánytermékek határokon átnyúló távértékesítése, indokolt közös szabályokat megállapítani az efféle értékesítéssel foglalkozó kiskereskedelmi egységek bejegyzésére vonatkozóan, hogy biztosítani lehessen ezen irányelv hatékony érvényesülését. A tagállamoknak az Európai Unióról szóló szerződés (EUSZ) 4. cikkének (3) bekezdésével összhangban együtt kell működniük egymással ezen irányelv végrehajtásának elősegítése érdekében, különös tekintettel a dohánytermékek határokon átnyúló távértékesítésére vonatkozóan hozott intézkedésekre.
- (34) Valamennyi dohánytermék képes halált, betegséget és fogyatékosságot okozni, és gyártásukat, forgalmazásukat és fogyasztásukat szabályozni kell. Fontos ezért, hogy az új dohánytermék-kategóriák tekintetében figyelemmel kövessük a fejleményeket. Az új dohánytermék-kategóriák tekintetében értesítési kötelezettséget kell előírni a gyártók és az importőrök számára, a tagállamok ezen új termékek betiltására vagy engedélyezésére vonatkozó hatáskörének sérelme nélkül.
- (35) Az egyenlő feltételek biztosítása érdekében azon új dohánytermék-kategóriáknak, amelyek ezen irányelv dohánytermékeként határoz meg, meg kell felelniük az ezen irányelvben előírt követelményeknek.
- (36) Az elektronikus cigarettákra és az utántöltő flakonokra vonatkozó szabályokat helyénvaló ebben az irányelvben megállapítani, kivéve ha ezek a kiszerezésük vagy funkciójuk miatt a 2001/83/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽²⁾ vagy a 93/42/EGK tanácsi irányelv⁽³⁾ hatálya alá tartoznak. A tagállamok e termékekre vonatkozó jogszabályai és gyakorlati eltérnek egymástól, többek között a biztonsági követelmények tekintetében, ezért uniós szintű fellépésre van szükség a belső piac zavartalan működésének javítása érdekében. Az e termékekre vonatkozó szabályok kialakítása során a közegészség védelmének magas szintjét kell figyelembe venni. Annak érdekében, hogy a tagállamok elláthassák felügyeleti és ellenőrzési feladataikat, az elektronikus cigaretták és utántöltő flakonok gyártói és importőrei számára helyénvaló előírni, hogy az érintett termékekről a forgalomba hozatal megelőzően értesítést nyújtsanak be.
- (37) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az elektronikus cigaretták és az utántöltő flakonok megfeleljenek ezen irányelv követelményeinek. Amennyiben az érintett termék gyártója nem letelepedett az Unióban, az említett termékeknek az ezen irányelv követelményeinek való megfeleléséért a termék importőrét kell, hogy terhelje felelősség.
- (38) A nikotintartalmú folyadékok forgalomba hozatalát ezen irányelv értelmében csak abban az esetben lehet megengedni, ha a nikotinkoncentráció nem haladja meg a 20 mg/ml-t. Ez a koncentráció olyan nikotinleadást tesz lehetővé, amely hasonló a hagyományos cigaretta elszívásához szükséges időtartam során a cigarettából a szervezetbe bejutó megengedett nikotinmennyiséghez. A nikotinnal kapcsolatos kockázatok korlátozása érdekében meg kell állapítani az utántöltő flakonok, a tartályok és patronok legnagyobb megengedett méretét.
- (39) Ezen irányelv alapján csak olyan elektronikus cigaretták lehetnek forgalomba hozhatók, amelyek egyenletesen bocsátják ki a nikotinmennyiséget. Egészségvédelmi, biztonsági és minőségi okokból szükséges, hogy rendes használati körülmények között kibocsátott nikotin mennyisége egyenletes legyen, többek között annak elkerülése érdekében, hogy véletlenszerűen nagy mennyiség jusson a szervezetbe.
- (40) Az elektronikus cigaretták és az utántöltő flakonok egészségügyi veszélyt jelenthetnek, ha gyermekek kezébe kerülnek. Ezért biztosítani kell, hogy az ilyen termékek gyermek- és manipulációbiztosak legyenek, ideértve többek között a gyermekek szempontjából biztonságos címkézést, rögzítéseket és a nyitási módokat.

(1) A Tanács 1989. november 13-i 89/622/EGK irányelve a dohánytermékek címkézésére és az egyes szájon át fogyasztott dohányfajták árusításának tilalmára vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről (HL L 359., 1989.12.8., 1. o.).

(2) Az Európai Parlament és a Tanács 2001. november 6-i 2001/83/EK irányelve az emberi felhasználásra szánt gyógyszerek közösségi kódexéről (HL L 311., 2001.11.28., 67. o.).

(3) A Tanács 1993. június 14-i 93/42/EGK irányelve az orvostechnikai eszközökről (HL L 169., 1993.7.12., 1. o.)

- (41) Tekintettel arra, hogy a nikotin mérgező anyag és egészségügyi és biztonsági veszélyt jelenthet azon személyek számára is, akiknek a termék használatát nem szánták, a nikotintartalmú folyadékokat csak olyan elektronikus cigarettákban vagy utántöltő flakonokban lehet forgalomba hozni, amelyek megfelelnek bizonyos biztonsági és minőségi követelményeknek. Fontos biztosítani, hogy az elektronikus cigaretták használat és utántöltés során ne törjenek és ne szivárognak.
- (42) E termékek címkéjén és csomagolásán kellő és megfelelő tájékoztatást kell nyújtani biztonságos használatukról az emberi egészség védelme és a biztonság érdekében, azokon megfelelő egészségvédő figyelmeztetéseket kell feltüntetni, és nem szerepelhetnek rajtuk félrevezető elemek vagy ábrák.
- (43) Az elektronikus cigarettával kapcsolatos reklámozásra és szponzorálásra vonatkozó nemzeti jogszabályok és gyakorlatok közötti eltérések akadályozzák az áruk szabad mozgását és a szolgáltatásnyújtás szabadságát, és a verseny torzulásának érzékelhető mértékű kockázatát idézik elő. Uniós szintű fellépés hiányában a meglévő eltérések vélhetően tovább növekednek az elkövetkező évek során, tekintettel az elektronikus cigaretták és utántöltő flakonok piacának növekedésére is. Ezért közelíteni szükséges e termékek határokon átnyúló hatású reklámozására és az ezen termékekkel kapcsolatos szponzorálásra vonatkozó nemzeti rendelkezéseket, amihez az emberi egészség magas szintű védelmét kell alapul venni. Az elektronikus cigaretták megnyithatják az utat a nikotinfüggőség, és végső soron a hagyományos dohányfogyasztás előtt, mivel utánozzák és hétköznapivá teszik a dohányzás műveletét. Ennélfogva helyénvaló korlátozó megközelítést alkalmazni az elektronikus cigaretták és az utántöltő flakonok reklámozása tekintetében.
- (44) Ahhoz, hogy szabályozási feladataikat elláthassák, a Bizottságnak és a tagállamoknak átfogó információkra van szükségük az elektronikus cigaretták és utántöltő flakonok piacán bekövetkezett fejleményekről. Ebből a célból helyénvaló jelentéstételi kötelezettségeket megállapítani e termékek gyártói és importőrei számára az eladási mennyiségeket, a különböző fogyasztói csoportok preferenciáit és az értékesítési módokat illetően. Biztosítani kell ezen információk hozzáférhetőségét a nyilvánosság számára, kellő figyelmet fordítva az üzleti titkok védelmének szükségességére.
- (45) A tagállamok általi megfelelő piacfelügyelet biztosítása érdekében szükséges, hogy a gyártók, az importőrök és a terjesztők megfelelő rendszert működtessenek a vélt káros hatások nyomon követése, nyilvántartásba vétele és az illetékes hatóságok részére történő bejelentése céljából, hogy megfelelő intézkedéseket lehessen tenni. Indokolt egy védzáradék alkalmazása, amely lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy fellépjenek a súlyos közegészségügyi veszélyekkel szemben.
- (46) Az elektronikus cigaretták kialakuló piacának összefüggésében lehetséges, hogy valamely, forgalomba hozott, meghatározott elektronikus cigaretta vagy utántöltő flakon, illetve adott típusú elektronikus cigaretta vagy utántöltő flakon, noha megfelel ezen irányelv rendelkezéseinek, előre nem látott veszélyt jelent az emberi egészségre. Ennélfogva ajánlatos az e veszély kezelésére szolgáló olyan eljárásról rendelkezni, amelynek keretében a tagállamok többek között megfelelő ideiglenes intézkedéseket fogadhatnak el. Az ilyen megfelelő ideiglenes intézkedések közé tartozhatna valamely adott elektronikus cigaretta vagy utántöltő flakon, illetve adott típusú elektronikus cigaretta vagy utántöltő flakon forgalomba hozatalának a tilalma. Ezzel összefüggésben a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el valamely adott elektronikus cigaretta vagy utántöltő flakon, illetve adott típusú elektronikus cigaretta vagy utántöltő flakon forgalmazásának betiltása céljából. Erre a Bizottságot kell felhatalmazni abban az esetben, ha legalább három tagállam kellően megalapozott indokok alapján már betiltotta az érintett termékeket, és ezt a tilalmat szükséges kiterjeszteni minden tagállamra annak érdekében, hogy biztosított legyen a belső piac zavartalan működése azon termékek tekintetében, amelyek megfelelnek ezen irányelv előírásainak, és nem jelentenek ugyanolyan egészségügyi veszélyeket. Helyénvaló, hogy a Bizottság 2016. május 20-ig jelentést tegyen az újratölthető elektronikus cigarettákkal kapcsolatos potenciális veszélyekről.
- (47) Ezen irányelv nem harmonizálja az elektronikus cigarettákkal és az utántöltő flakonokkal kapcsolatos valamennyi szabályozást. Így például az ízesítést továbbra is a tagállamok szabályozzák. Hasznos lehet, ha a tagállamok fontolóra veszik az ízesített termékek forgalomba hozatalának a megengedését. Ennek során szem előtt kell tartaniuk, hogy ez növelheti e termékek vonzerejét a fiatalok és a nemdohányzók körében. Az ilyen ízesített termékek bármely tilalmát a 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek⁽¹⁾ megfelelően meg kell indokolni, és arról értesítést kell benyújtani.

(¹) Az Európai Parlament és a Tanács 1998. június 22-i 98/34/EK irányelve a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról (HL L 204., 1998.7.21., 37. o.).

- (48) Ez az irányelv nem harmonizálja továbbá a dohányfüstmentes környezetre, a belföldi értékesítés módozataira, a belföldi reklámozásra és a márkaépítésre vonatkozó szabályokat, és nem vezet be korhatárt az elektronikus cigaretták és az utántöltő flakonok tekintetében. A termékek kiszérése és reklámozása semmi esetre sem vezethet a dohányfogyasztás népszerűsítéséhez, és nem idézheti elő azok összetévesztését a dohánytermékekkel. A tagállamok saját joghatóságukon belül szabadon szabályozhatják ezeket a kérdéseket, és ez kívánatos is.
- (49) A dohányzási célú gyógynövénytermékekre vonatkozó szabályozás tagállamonként különbözik, és e termékeket gyakran ártalmatlannak vagy kevésbé károsnak tekintik, az égésük által okozott egészségi kockázat ellenére. A fogyasztók előtt számos esetben nem ismert ezeknek a termékeknek az összetétele. A belső piac zavartalan működésének biztosítása és a fogyasztók jobb tájékoztatása érdekében uniós szinten közös címkézési szabályokat és az e termékek összetevőiről való jelentéstételt kell bevezetni.
- (50) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni az alábbiak vonatkozásában: a szigorított jelentéstételi kötelezettség hatálya alá tartozó adalékanyagok elsőbbségi listájának összeállítása és naprakésszé tétele, az összetevők bejelentése és az erre vonatkozó információ terjesztése formátumának naprakésszé tétele, annak meghatározása, hogy egy dohánytermék jellegzetes ízesítésű vagy fokozott toxicitású, fokozott mértékben függőséget okozó, vagy CMR tulajdonságokkal rendelkezik-e, annak meghatározására irányuló módszer megállapítása, hogy egy dohánytermék jellegzetes ízesítésű-e, a jellegzetes ízesítésű dohánytermékeket meghatározó független tanácsadó testület létrehozására és működésére vonatkozó eljárások, az egészségvédő figyelmeztetésnek a tasakos kiszérésselű cigarettadohány esetében való pontos elhelyezés, az összetett egészségvédő figyelmeztetések tervezésére, kialakítására és formájára, vonatkozó műszaki előírások, az egyedi azonosítókhoz és a biztonsági elemhez használt rendszerekkel való összeegyeztethetőség érdekében az árukövető és nyomon követési rendszer létrehozására és működésére vonatkozó műszaki előírások, továbbá az elektronikus cigarettákról és az utántöltő flakonokról szóló értesítés egységes formátumának, valamint az azok utántöltési módszereire vonatkozó műszaki szabványoknak a meghatározása. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽¹⁾ megfelelően kell gyakorolni.
- (51) Annak biztosítása érdekében, hogy az irányelv teljes mértékben működőképes legyen, és a dohánygyártásban, -fogyasztásban és -szabályozásban bekövetkező technikai, tudományos és nemzetközi fejleményekhez való igazítása érdekében a Bizottságnak felhatalmazást kell kapnia arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktust fogadjon el a következőkről: a legmagasabb kibocsátási szint elfogadása és kiigazítása, valamint a kibocsátásra vonatkozó mérési módszerek, a jellegzetes ízt eredményező, a toxicitást fokozó, a függőséget vagy a termék vonzerejét növelő adalékanyagok legmagasabb megengedett szintjének meghatározása, a cigarettától és a cigarettadohánytól eltérő dohánytermékekre vonatkozó egyes mentességek visszavonása, az egészségvédő figyelmeztetések kiigazítása, a képtár létrehozása és kiigazítása, az árukövető és nyomon követési rendszerrel összefüggésben megkötendő adattárolási szerződések legfontosabb elemeinek meghatározása, valamint az egy adott vagy adott típusú elektronikus cigarettával vagy utántöltő flakkonnal kapcsolatos tagállami intézkedések kiterjesztése. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat végezzen, többek között szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elkészítésekor és szövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról.
- (52) A Bizottságnak figyelemmel kell kísérnie ezen irányelv végrehajtásával és hatásával kapcsolatos fejleményeket, és 2021. május 21-ig – és szükség esetén azt követően is – jelentést kell benyújtania, hogy felmérje, szükséges-e az irányelv módosítása. A jelentésnek információkat kell tartalmaznia a következőkre vonatkozóan: az ezen irányelv által nem szabályozott csomagolási egységek felületei, az új dohánytermék-kategóriák piacán bekövetkezett fejlemények, a körülmények jelentős változását előidéző piaci fejlemények, a slim cigaretták, a vízpipadohány, valamint az elektronikus cigaretták és az utántöltő flakonok piacán bekövetkezett fejlemények és e termékek fogyasztói megítélése.

A Bizottságnak el kell készítenie a dohánytermékek összetevőinek szabályozását célzó európai rendszer megvalósíthatóságára, előnyeire és hatásaira így a dohánytermékekben felhasználható, azokban megengedett vagy azokhoz hozzáadható összetevőket tartalmazó uniós szintű lista (ún. „pozitív lista”) összeállításának megvalósíthatósága és

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-i 182/2011/EU rendelete a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

előnyeire is –vonatkozó jelentést. Az említett jelentés elkészítésekor a Bizottságnak értékelnie kell többek között az összetevők toxikus vagy függőséget okozó hatásaival kapcsolatban rendelkezésre álló tudományos bizonyítékokat.

- (53) Az ezen irányelvnek megfelelő dohánytermékekre és kapcsolódó termékekre alkalmazni kell az áruk szabad mozgásának elvét. Az ezen irányelv révén megvalósuló különböző fokú harmonizációra tekintettel azonban helyénvaló, hogy a tagállamok bizonyos feltételek mellett megőrizték arra vonatkozó hatáskörüket, hogy a közegészség védelme érdekében egyes szempontok tekintetében további követelményeket állapítsanak meg. Ez érvényes a dohánytermékek kiszerezésére és csomagolására, többek között a színhasználatra, az egészségvédő figyelmeztetések kivételével, amelyek tekintetében ez az irányelv az alapvető közös szabályok első körét. Ennek megfelelően a tagállamok például bevezethetnek a dohánytermékek csomagolásának további szabványosítását előíró rendelkezéseket, amennyiben ezek összeegyeztethetők az EUMSZ-szel, a WTO-kötelezettségekkel, és nem érintik ezen irányelv teljes körű alkalmazását.
- (54) Ezenfelül a piac lehetséges jövőbeli alakulásának figyelembevétele érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni a dohány- és kapcsolódó termékek bizonyos kategóriáinak betiltását is az adott tagállam sajátos helyzetéhez kapcsolódó alapon és feltéve, hogy e rendelkezést a közegészség védelmének szükségessége indokolja, figyelembe véve az egészségvédelem ezen irányelv révén megvalósuló magas szintjét. A tagállamoknak a szigorúbb nemzeti rendelkezésekről értesíteniük kell a Bizottságot.
- (55) A tagállamok szabadon fenntarthatnak vagy bevezethetnek a nemzeti piacon forgalomba hozott összes termékre egyaránt alkalmazandó nemzeti jogszabályokat az irányelv által nem szabályozott szempontok tekintetében, amennyiben ezek összeegyeztethetők az EUMSZ-szel, és nem veszélyeztetik az irányelv teljes körű alkalmazását. Ennek megfelelően és e feltételek mellett a tagállamok többek között szabályozhatják vagy betilthatják a dohánytermékekhez (ideértve a vízpipákat is) és a dohányzási célú gyógynövénytermékekhez használt tartozékokat, valamint szabályozhatják és betilthatják a dohány- vagy kapcsolódó termékek bizonyos típusaihoz megjelenésükben hasonló termékeket. A nemzeti műszaki szabályok vonatkozásában 98/34/EK irányelv szerint előzetes értesítés szükséges.
- (56) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a személyes adatokat kizárólag a 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽¹⁾ foglalt szabályoknak és biztosítékoknak megfelelően dolgozzák fel.
- (57) Ezen irányelv nem érinti az Uniónak a géntechnológiával módosított szervezetek (GMO) alkalmazására és címkézésére vonatkozó jogszabályait.
- (58) A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával ⁽²⁾ összhangban a tagállamok vállalták, hogy az áttüztető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben mellékelnek egy vagy több olyan dokumentumot, amely megmagyarázza az irányelv elemei és az azt áttüztető nemzeti jogi eszköz megfelelő részeti közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli meg, hogy ilyen dokumentumok átadása indokolt.
- (59) Az Európai Unió Alapjogi Chartájában foglalt alapvető jogok és jogi elvek tiszteletben tartásának kötelezettségén ez az irányelv nem változtat. Ez az irányelv több alapvető jogot érint. Ennélfogva szükséges biztosítani, hogy a dohánytermékek és kapcsolódó termékek gyártóira, importőreire és terjesztőire vonatkozó kötelezettségek az egészség- és fogyasztóvédelem magas szintjének garantálása mellett védjenek minden egyéb alapvető jogot is, továbbá arányosak legyenek a belső piac zavartalan működésének tekintetében. Az irányelv alkalmazása során tiszteletben kell tartani az uniós jogot és a releváns nemzetközi kötelezettségeket.
- (60) Mivel ezen irányelv célját, nevezetesen a dohánytermékek és kapcsolódó termékek gyártására, kiszerezésére és értékesítésére vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítését a tagállamok

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 95/46/EK irányelve (1995. október 24.) a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról (HL L 281., 1995.11.23., 31. o.).

⁽²⁾ HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban léptéke és hatása miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

I. CÍM

KÖZÖS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy

Ezen irányelv célja a tagállamok azon törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseinek közelítése, amelyek a következőkre vonatkoznak:

- a) a dohánytermékek összetevői és kibocsátásai, valamint az ezekhez kapcsolódó jelentéstételi kötelezettségek, beleértve a cigarettánkénti legmagasabb kátrány-, nikotin- és szén-monoxid-kibocsátási szintet is;
- b) a dohánytermékek címkézésének és csomagolásának egyes vonatkozásai, beleértve a csomagolási egységen és bármely gyűjtőcsomagon megjelenő egészségvédő figyelmeztetéseket, valamint a dohánytermékeknek az ezen irányelvnek való megfelelése biztosítására szolgáló, e termékekre alkalmazandó nyomon követhetőségi és biztonsági elemeket;
- c) a szájon át fogyasztott dohánytermékek forgalomba hozatalának tilalma;
- d) a dohánytermékek határokon átnyúló távértékesítése;
- e) az új dohánytermék-kategóriákra vonatkozó értesítés benyújtására vonatkozó kötelezettség;
- f) a dohánytermékekhez kapcsolódó egyes termékek – nevezetesen az elektronikus cigaretták és az utántöltő flakonok, valamint a dohányzási célú gyógynövénytermékek – forgalomba hozatala és címkézése;

a dohány- és a kapcsolódó termékek belső piaca zavartalan működésének elősegítése érdekében, kiindulásként az emberi egészség védelmének magas szintjét alapul véve, különös tekintettel a fiatalok egészségének védelmére, valamint az Uniónak az Egészségügyi Világszervezet Dohányzás-ellenőrzési Keretegyezménye (a továbbiakban: „keretegyezmény”) szerinti kötelezettségeinek való megfelelés céljából.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „dohány”: a dohánynövény levelei és más, feldolgozott vagy feldolgozatlan természetes részei, beleértve az expandált és a visszanyert dohányt is;
2. „pipadohány”: égési folyamat során fogyasztható dohány, amelyet kizárólag pipában való felhasználásra szántak;
3. „cigarettadohány”: olyan dohány, amelyet a fogyasztók vagy a kiskereskedelmi egységek cigarettakészítésre használhatnak;
4. „dohánytermék”: fogyasztható termék, amely akár csak részben is –géntechnológiával módosított vagy módosítatlan formában – dohányt tartalmaz;
5. „füst nélküli dohánytermék”: olyan dohánytermék, amelynek a felhasználása nem jár égési folyamattal, beleértve a rágódohányt, a tüszentésre szolgáló dohányterméket és a szájon át fogyasztott dohányterméket;
6. „rágódohány”: kizárólag rágásra szánt, füst nélküli dohánytermék;
7. „tüszentésre szolgáló dohánytermék”: az orron át fogyasztható, füst nélküli dohánytermék;
8. „szájon át fogyasztott dohánytermék”: a belelegzésre vagy rágásra szánt dohánytermékeken kívül minden szájon át való használatra szánt, teljes egészében vagy részben dohányból készült, porított vagy szemcsés, illetve e formák bármely kombinációja révén előállított dohánytermék, különösen a zacskóban vagy likacsos szerkezetű zacskóban kiszerezelt dohánytermék;
9. „dohányzásra szánt dohánytermék”: a füst nélküli dohányterméktől eltérő dohánytermék;

10. „cigaretta”: égési folyamat során fogyasztható dohányrúd, amelynek részletesebb meghatározását a 2011/64/EU tanácsi irányelv ⁽¹⁾ 3. cikkének (1) bekezdése tartalmazza;
11. „szivar”: égési folyamat során fogyasztható dohányrúd, amelynek részletesebb meghatározását a 2011/64/EU irányelv 4. cikkének (1) bekezdése tartalmazza;
12. „szivarka”: kisebb méretű szivar, amelynek részletesebb meghatározását a 2007/74/EK tanácsi irányelv ⁽²⁾ 8. cikkének (1) bekezdése tartalmazza;
13. „vízipipadohány”: olyan dohánytermék, amely vízipipával fogyasztható. Ezen irányelv alkalmazásában a vízipipadohány dohányzásra szánt dohányterméknek minősül. Amennyiben egy termék vízipipa útján és cigarettadohányként is használható, a cigarettadohánynak kell tekinteni;
14. „új dohánytermék-kategóriák”: olyan dohánytermék,
 - a) amely nem tartozik az alábbi kategóriák egyikébe sem: cigaretta, cigarettadohány, pipadohány, vízipipadohány, szivar, szivarka, rágódohány, tüsszentésre szolgáló dohánytermék vagy szájon át fogyasztott dohánytermék; és
 - b) amelyet 2014. május 19. után hoznak forgalomba;
15. „dohányzási célú gyógynövénytermék”: növény-, gyógynövény- vagy gyümölcsalapú termék, amely nem tartalmaz dohányt, és égési folyamat során fogyasztható;
16. „elektronikus cigaretta”: olyan termék, amely szopókán keresztül nikotintartalmú pára fogyasztását teszi lehetővé, vagy annak bármely alkatrésze, beleértve a patronokat, a tartályokat és a patron vagy tartály nélküli készüléket is. Az elektronikus cigaretta lehet eldobható, utántölthető (tartály révén, vagy egyszer használatos patronokkal újratölthető);
17. „utántöltő flakon”: az elektronikus cigaretta utántöltésére szolgáló, nikotintartalmú folyadékot tartalmazó tartály;
18. „összetevő”: dohány, adalékanyag, valamint a kész dohánytermékben vagy kapcsolódó termékben jelen lévő anyagok vagy alkotóelemek beleértve a papírt, a füstszűrőt, a nyomdafestéket, a kapszulákat és a ragasztóanyagokat is;
19. „nikotin”: a nikotinalkaloid-tartalom;
20. „kátrány”: nikotinmentes száraz füstkonzenzárum;
21. „kibocsátások”: olyan anyagok, amelyek a dohánytermék vagy kapcsolódó termék rendeltetésszerű felhasználása során szabadulnak fel, mint például a füstben előforduló anyagok vagy a füst nélküli dohánytermékek felhasználása során felszabaduló anyagok;
22. „legmagasabb szint” vagy „legmagasabb kibocsátási szint”: egy adott anyagnak a dohánytermékben található, milligrammban mért maximális tartalma vagy kibocsátása (beleértve a nullát is);
23. „adalékanyag”: a dohánytermékhez, annak csomagolási egységéhez vagy bármely gyűjtőcsomaghoz hozzáadott, dohánytól eltérő anyag;
24. „ízésítés”: illatot és/vagy ízt kölcsönző adalékanyag;
25. „jellegzetes ízésítés”: a dohánytól eltérő, adalékanyag vagy adalékanyagok kombinációjának használatából adódó, egyértelműen észlelhető – többek között gyümölcs, fűszer, gyógynövény, alkohol, cukorka, mentol vagy vanília – illat vagy íz, amely a dohánytermék fogyasztása előtt vagy során érzékelhető;
26. „függőséget okozó tulajdonság”: valamely anyag azon farmakológiai potenciálja, amellyel függőséget alakít ki, vagyis olyan állapotot, amely befolyásolja az egyén viselkedésének kontrollálására irányuló képességét, jellemzően valamilyen jutalom vagy a megvonási tünetek megszűnése következtében érzett megkönnyebbülés, illetve mindkettő által;

⁽¹⁾ A Tanács 2011. június 21-i 2011/64/EU irányelve a dohánygyártmányokra alkalmazott jövedéki adó szerkezetéről és adókulcsáról (HL L 176., 2011.7.5., 24. o.).

⁽²⁾ A Tanács 2007. december 20-i 2007/74/EK irányelve a harmadik országokból beutazó személyek által importált termékek után fizetendő hozzáadottérték-adó és jövedéki adó alóli mentesítéséről (HL L 346., 2007.12.29., 6. o.).

27. „toxicitás”: az adott anyag által az emberi szervezetben potenciálisan okozott káros hatás mértéke, beleértve a bizonyos idő bekövetkeztével, megismételt vagy folyamatos fogyasztás vagy expozíció folyamán okozott hatásokat;
28. „a körülmények jelentős megváltozása”: valamely termék kategória értékesítési volumenében bekövetkezett, legalább 10 %-os növekedés, amely legalább öt tagállamban megfigyelhető, az 5. cikk (6) bekezdésének megfelelően továbbított értékesítési adatok alapján, vagy pedig az adott termék kategóriában a 25 évesnél fiatalabb fogyasztói csoport körében a használat elterjedtségi szintjének legalább 5 százalékpontos növekedése legalább öt tagállamban, az Eurobarométer 2012. májusi 385. számú különjelentése vagy azzal egyenértékű, az elterjedtségre vonatkozó tanulmányok alapján; mindenesetre úgy tekintendő, hogy a körülmények jelentős megváltozása nem áll fenn, amennyiben az adott termék kategória kiskereskedelmi szintű értékesítési volumene nem haladja meg a dohánytermékek uniós összéértékesítésének 2,5 %-át;
29. „gyűjtőcsomag”: olyan csomag, amelyben a dohányterméket vagy kapcsolódó termékeket forgalomba hozzák, és amely egy vagy több csomagolási egységet tartalmaz; az átlátszó csomagolóanyagok nem tekinthetők gyűjtőcsomagoknak;
30. „csomagolási egység”: a forgalomba hozott dohánytermék vagy kapcsolódó termék legkisebb egyedi csomagolása;
31. „tasak”: a cigarettadohány csomagolási egysége, amelynek formája vagy téglalap alakú zseb a nyílást eltakaró füffel, vagy pedig álló tasak;
32. „egészségvédő figyelmeztetés”: az ezen irányelvben előírt, a termék emberi egészségre gyakorolt káros hatására vagy a termék fogyasztásának nemkívánatos következményeire való figyelmeztetés, beleértve a szöveges figyelmeztetést, a kombinált egészségvédő figyelmeztetést, az általános figyelmeztetést és a tájékoztatást;
33. „kombinált egészségvédő figyelmeztetés”: az ezen irányelvben előírt olyan egészségvédő figyelmeztetés, amely szöveges figyelmeztetés és annak megfelelő fénykép vagy illusztráció kombinációjából áll;
34. „határokon átnyúló távértékesítés”: fogyasztók részére történő távértékesítés, amelynek során a fogyasztó a termék kiskereskedelmi egységből való megrendelésének időpontjában egy olyan tagállamban tartózkodik, amely nem a kiskereskedelmi egység letelepedése szerinti tagállam vagy harmadik ország; egy kiskereskedelmi egység akkor tekinthető egy adott tagállamban letelepedett kiskereskedelmi egységnek:
- a) természetes személy esetében: ha a természetes személy vállalkozásának telephelye az adott tagállamban található;
 - b) más esetben: ha a kiskereskedelmi egység létesítő okirat szerinti székhelye, központi ügyintézésének helye vagy telephelye – beleértve a fióktelepet, az ügynökséget vagy bármely más létesítményt – az adott tagállamban található;
35. „fogyasztó”: az a természetes személy, aki olyan célból jár el, amely kívül esik kereskedelmi, ipari, kézműipari vagy szakmai tevékenysége körén;
36. „életkor-ellenőrző rendszer”: olyan számítógépes rendszer, amely elektronikus formában, a nemzeti követelményeknek megfelelően egyértelműen megerősíti a fogyasztó életkorát;
37. „gyártó”: az a természetes vagy jogi személy, amely terméket gyárt, illetve amely az adott terméket tervezeti vagy legyártatja, és a saját neve vagy kereskedelmi védjegye alatt forgalomba hozza;
38. „dohány- vagy kapcsolódó termékek importja”: ilyen termékeknek az Unió területére történő belépése, kivéve, ha e termékeket az Unióba történő belépésük során vámfelfüggesztési eljárás vagy intézkedés hatálya helyezik, valamint a rájuk vonatkozó vámfelfüggesztési eljárás vagy intézkedés hatályának megszűnése;

39. „dohány- vagy kapcsolódó termékek importőre”: az Unió területére behozott dohány- vagy kapcsolódó termékek tulajdonosa vagy az azok felett rendelkezési jogokkal bíró személy;
40. „forgalomba hozatal”: a termék – fizetés melletti vagy fizetés nélküli – hozzáférhetővé tétele az unióbeli fogyasztók számára, többek között távértékesítéssel is, tekintet nélkül a termék gyártásának helyére; határokon átnyúló távértékesítés esetében a terméket abban a tagállamban forgalomba hozott terméknek tekintik, ahol a fogyasztó tartózkodik;
41. „kiskereskedelmi egység”: olyan kereskedelmi egység, amelyben a dohánytermékeket – akár természetes személy által – forgalomba hozzák.

II. CÍM

DOHÁNYTERMÉKEK

I. FEJEZET

Összetevők és kibocsátások

3. cikk

Kátrányra, nikotinra, szén-monoxidra és egyéb anyagokra vonatkozó legmagasabb kibocsátási szintek

- (1) A tagállamok területén forgalomba hozott vagy gyártott cigaretták kibocsátási szintje (a továbbiakban: legmagasabb kibocsátási szint) nem lehet több, mint:
 - a) cigarettánként 10 milligramm kátrány,
 - b) cigarettánként 1 milligramm nikotin,
 - c) cigarettánként 10 milligramm szén-monoxid.
- (2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 27. cikk szerint felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el az (1) bekezdésben foglalt legmagasabb kibocsátási szintek csökkentésére, amennyiben ez a nemzetközileg elfogadott szabványok alapján szükséges.
- (3) A tagállamok értesítik a Bizottságot a cigarettákból származó, az (1) bekezdésben említettektől eltérő egyéb kibocsátásokra megállapított valamennyi legmagasabb kibocsátási szintről és a cigarettától eltérő dohánytermékekből származó kibocsátásokra megállapított valamennyi legmagasabb kibocsátási szintről.
- (4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 27. cikk szerint felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el annak érdekében, hogy beépítse az uniós jogba a keretegyezmény részes felei vagy a WHO által a cigarettákból származó, az (1) bekezdésben említettektől eltérő egyéb kibocsátásokra és a cigarettától eltérő dohánytermékekből származó kibocsátásokra vonatkozó legmagasabb kibocsátási szintekre vonatkozóan elfogadott szabványokat.

4. cikk

Mérési módszerek

- (1) A cigaretta kátránykibocsátását az ISO 4387, nikotinkibocsátását az ISO 10315, míg szén-monoxid-kibocsátását az ISO 8454 szabvány alapján kell mérni.

A kátrány-, nikotin- és szén-monoxid-mérés pontosságát az ISO 8243 szabványnak megfelelően kell meghatározni.

- (2) Az (1) bekezdésben említett mérést az illetékes tagállami hatóságok által engedélyezett és felügyelt laboratóriumokban kell hitelesíteni.

Az említett laboratóriumok nem lehetnek a dohányágazat közvetlen vagy közvetett tulajdonában, illetve nem állhatnak a közvetlen vagy közvetett ellenőrzése alatt.

A tagállamok megküldik a Bizottságnak az általuk engedélyezett laboratóriumok listáját, meghatározva azt is, hogy milyen kritériumokat alkalmaztak azok engedélyezése során, milyen módszerrel felügyelik azokat, és változás esetén a listát aktualizálják. A Bizottság a jóváhagyott laboratóriumok listáját nyilvánosan hozzáférhetővé teszi.

- (3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 27. cikk szerint felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el a kátrány-, a nikotin- és a szén-monoxid-kibocsátás mérési módszerének kiigazítására, amennyiben ez a tudományos és műszaki fejlemények vagy a nemzetközileg elfogadott szabványok alapján szükséges.

(4) A tagállamok értesítik a Bizottságot a cigarettáknak a (3) bekezdésben említett kibocsátásaitól eltérő egyéb kibocsátásainak és a cigarettától eltérő dohánytermékek kibocsátásainak mérésére alkalmazott valamennyi módszerről.

(5) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 27. cikk szerint felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el, hogy beépítse az uniós jogba a keretegyezmény részes felei vagy a WHO által a mérési módszerekre vonatkozóan elfogadott szabványokat.

(6) A tagállamok arányos díjakat számíthatnak fel a dohánytermékek gyártóinak és importőreinek az e cikk (1) bekezdésében említett mérések ellenőrzéséért.

5. cikk

Az összetevők és a kibocsátások bejelentése

(1) A tagállamok a dohánytermékek gyártóit és importőröit arra kötelezik, hogy márkanevenként és típusonként, a dohánytermékben található egyes összetevők súlyának csökkenő sorrendjében, nyújtsák be a következő információkat az illetékes hatóságaihoz,:

- a) listát a dohánytermékek gyártásában felhasznált valamennyi összetevőről és azok mennyiségéről;
- b) a 3. cikk (1) és (4) bekezdésében említett kibocsátási szinteket;
- c) ha rendelkezésre áll, az egyéb kibocsátásokkal és azok szintjeivel kapcsolatos információkat;

A már forgalomba hozott termékek esetében az információkat 2016. november 20-ig kell rendelkezésre bocsátani.

A gyártóknak és importőröknek arról is tájékoztatniuk kell az érintett tagállamok illetékes hatóságait, ha valamely termék összetétele akként módosul, hogy az befolyásolja az e cikk alapján szolgáltatott információkat.

Az új vagy módosított dohánytermék esetén az e cikkben előírt információkat az említett termékek forgalomba hozatalát megelőzően kell benyújtani.

(2) Az (1) bekezdés a) pontja szerinti összetevők listáját nyilatkoztatniuk kell kísérnie, amely megindokolja, miért kell az egyes összetevőket az adott dohánytermékekhez adni. A lista továbbá megadja az összetevők státuszát – beleértve azt, hogy az 1907/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁾ szerinti regisztráltak-e –, valamint az 1272/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽²⁾ szerinti besorolását.

(3) Az (1) bekezdés a) pontjában említett felsoroláshoz mellékelni kell ezeknek az összetevőknek az elégetett vagy nem elégetett formáira vonatkozó releváns toxikológiai adatokat is, különös tekintettel azoknak a fogyasztók egészségére gyakorolt hatására, figyelembe véve többek között bármely, függőséget okozó hatást.

Ezenkívül a cigaretta és a cigarettadohány esetében a gyártónak vagy az importőrnek a felhasznált adalékanyagokat és tulajdonságaikat általánosan ismertető technikai dokumentumot kell benyújtania.

A kátrányra, a nikotinra és a szén-monoxidra vonatkozó adatok, valamint a 4. cikk (4) bekezdésében említett kibocsátási adatok kivételével a gyártóknak és az importőröknek meg kell adniuk az alkalmazott kibocsátásmérési módszereket. A tagállamok emellett előírhatják a gyártók vagy az importőrök számára, hogy az illetékes hatóság által meghatározott vizsgálatokat végezzenek annak érdekében, hogy értékeljék az összetevőknek az egészségre gyakorolt hatását, figyelembe véve többek között függőséget okozó tulajdonságukat és toxicitásukat.

(4) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az e cikk (1) bekezdésében és a 6. cikkben foglaltak szerint benyújtott információk weboldalon keresztül a nyilvánosság számára hozzáférhetők legyenek. Az információ nyilvánosságra hozatala során a tagállamok kellő mértékben figyelembe veszik az üzleti titok védelmének szükségességét. A tagállamok arra kötelezik a gyártókat és az importőröket, hogy az e cikk (1) bekezdése és a 6. cikk alapján benyújtott információk között jelöljék meg azokat az információkat, amelyek megítélésük szerint üzleti titoknak számítanak.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2006. december 18-i 1907/2006/EK rendelete a vegyi anyagok regisztrálásáról, értékeléséről, engedélyezéséről és korlátozásáról (REACH), az Európai Vegyianyag-ügynökség létrehozásáról, az 1999/45/EK irányelv módosításáról, valamint a 793/93/EK tanácsi rendelet, az 1488/94/EK bizottsági rendelet, a 76/769/EK tanácsi irányelv, a 91/155/EKG, a 93/67/EKG, a 93/105/EK és a 2000/21/EK bizottsági irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 396., 2006.12.30., 1. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2008. december 16-i 1272/2008/EK rendelete az anyagok és keverékek osztályozásáról, címkézéséről és csomagolásáról, a 67/548/EKG és az 1999/45/EK irányelv módosításáról és hatályon kívül helyezéséről, valamint az 1907/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 353., 2008.12.31., 1. o.).

(5) A Bizottság végrehajtási aktusok révén megállapítja és szükség esetén aktualizálja az e cikk (1) és (6) bekezdésében és a 6. cikkben meghatározott információk benyújtásának és nyilvánossá tételének formátumát. E végrehajtási jogi aktusokat a 25. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(6) A tagállamok előírják a gyártók és az importőrök számára, hogy nyújtsák be a piackutatásra és a különböző fogyasztói csoportok – beleértve a fiatalokat és az aktív dohányosokat – preferenciáira vonatkozó, az összetevőkkel és a kibocsátásokkal kapcsolatos, rendelkezésre álló belső és külső tanulmányokat, valamint az új termékek bevezetése előtt végzett piackutatásaik összefoglalóit. A tagállamok előírják továbbá a gyártók és az importőrök számára, hogy márkánkénti és típusonkénti és tagállami bontásban tegyenek évente jelentést az értékesítési volumenről (szálanként vagy kg-ban) 2015. január 1-jétől kezdődően. A tagállamok az értékesítési volumenre vonatkozóan minden rendelkezésre álló adatot megadnak.

(7) A tagállamok részére, illetve a tagállamok által e cikk és a 6. cikk szerint benyújtandó minden adatot és információt elektronikus formában kell megadni. A tagállamok elektronikus formában tárolják az információkat, és biztosítják, hogy azokhoz a Bizottság és a többi tagállam ezen irányelv alkalmazása céljából hozzáférjen. A tagállamok és a Bizottság biztosítja az üzleti titkok és más, bizalmas jellegű információk bizalmas kezelését.

(8) A tagállamok a részükre e cikk értelmében benyújtott információk kézhezvételéért, tárolásáért, kezeléséért, elemzéséért és közzétételéért arányos díjakat számíthatnak fel a dohánytermékek gyártóinak és importőreinek.

6. cikk

A prioritási listán szereplő adalékanyagok és fokozott jelentéstételi kötelezettségek

(1) Az 5. cikk szerinti jelentéstételi kötelezettség mellett a prioritási listán szereplő, cigarettában és cigarettadohányban megtalálható bizonyos adalékanyagokra fokozott jelentéstételi kötelezettség vonatkozik. A Bizottság végrehajtási aktusokat fogad el, amelyben meghatározza, illetve ezt követően aktualizálja ezen adalékanyagok prioritási listáját. Ezen a listán azokat az adalékanyagokat kell feltüntetni:

- a) amelyek esetében olyan előzetes információk, kutatások vagy más joghatóságok által hozott szabályozások léteznek, amelyek arra engednek következtetni, hogy a szóban forgó adalékanyagok az e cikk (2) bekezdésének a)–d) pontjában említett tulajdonságok valamelyikével rendelkeznek; és
- b) amelyek az 5. cikk (1) és (3) bekezdése alapján az összetevőkre vonatkozó jelentéstétel figyelembevételével a súlyuk vagy a számuk alapján a legszélesebb körben alkalmazott adalékanyagok számítanak.

E végrehajtási jogi aktusokat a 25. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni. Az adalékanyagok első listáját 2016. május 20-ig kell elfogadni, és abban legalább 15 adalékanyagot kell feltüntetni.

(2) A prioritási listán szereplő minden egyes adalékanyag esetében a tagállamok előírják az (1) bekezdés szerinti prioritási listán szereplő adalékanyagokat tartalmazó cigaretta és cigarettadohány gyártói és importőrei számára, hogy végezzenek átfogó tanulmányokat, amelyekben minden egyes érintett adalékanyag vonatkozásában meg kell vizsgálni, hogy az adalékanyag:

- a) hozzájárul-e az érintett termékek toxicitásához vagy függőséget okozó tulajdonságához, valamint hogy az adalékanyag hatása következtében növekszik-e jelentős vagy mérhető mértékben bármely érintett termék toxicitása vagy függőséget okozó tulajdonsága;
- b) eredményez-e jellegzetes ízt;
- c) elősegíti-e az inhalációt vagy a nikotinfelvételt; vagy
- d) hatására keletkeznek-e CMR tulajdonságokkal rendelkező anyagok, ezek mennyiségét, valamint hogy az adalékanyag hatása következtében fokozódik-e jelentős vagy mérhető mértékben bármely érintett termék CMR tulajdonsága.

(3) A tanulmányokban figyelembe kell venni az érintett termékek rendeltetését, és meg kell vizsgálni különösen az érintett adalékanyag jelenléte mellett lezajló égési folyamat során keletkező kibocsátásokat. A tanulmányokban továbbá azt is meg kell vizsgálni, hogy milyen interakció alakul ki az összetevő és az érintett termékekben megtalálható egyéb összetevők között. A dohánytermékekben ugyanazt az adalékanyagot használó gyártók vagy importőrök végezhetnek közös vizsgálatot abban az esetben, ha a szóban forgó adalékanyagot hasonló termékösszetételben alkalmazzák.

(4) A gyártókat vagy az importőröket kötelezni kell arra, hogy a szóban forgó tanulmányok eredményeiről készítsenek jelentést. A jelentésben fel kell tüntetni a tanulmányok összefoglalóját, valamint adjanak átfogó áttekintést a szóban forgó adalékanyagról megjelent tudományos publikációkról és az adott adalékanyag hatásaira vonatkozó belső adatokról.

A gyártóknak vagy az importőröknek – legkésőbb 18 hónappal azt követően, hogy a szóban forgó adalékanyag felkerült az (1) bekezdés szerinti prioritási listára – be kell nyújtaniuk a jelentéseket a Bizottsághoz, valamint annak egy példányát meg kell küldeniük azon tagállamok illetékes hatóságainak, amelyekben a szóban forgó adalékanyagot tartalmazó terméket hoztak forgalomba. A Bizottság és az érintett tagállamok továbbá, a gyártóktól vagy az importőröktől kiegészítő információt kérhetnek a szóban forgó adalékanyagról. Ez a kiegészítő információ a jelentés részét képezi.

A Bizottság és az érintett tagállamok kérhetik, hogy független tudományos szervek végezzék el a szóban forgó jelentések szakértői értékelését, különös tekintettel arra, hogy azok kiterjedtek-e minden lényeges kérdésre, milyen módszert alkalmaztak és mely következtetésekre jutottak. A beérkezett információknak elő kell segíteniük a Bizottság és a tagállamok számára a 7. cikk szerinti döntések meghozatalát. A tagállamok és a Bizottság arányos díjakat számíthatnak fel a dohánytermékek gyártóinak és importőreinek a szakértői értékelésekért.

(5) A 2003/361/EK bizottsági ajánlásban ⁽¹⁾ meghatározottak szerinti kis- és középvállalkozásokat mentesíteni kell az e cikk szerinti kötelezettségek alól abban az esetben, ha a szóban forgó adalékanyagról másik gyártó vagy importőr készíti a jelentést.

7. cikk

Az összetevőkre vonatkozó szabályozás

(1) A tagállamok megtiltják a jellegzetes ízesítésű dohánytermékek forgalomba hozatalát.

A tagállamok nem tilthatják meg a dohánytermékek előállításához nélkülözhetetlen adalékanyagok – például az érlelési folyamat során elveszett cukortartalmat pótló cukor – használatát, amennyiben az adalékanyagok nem eredményeznek jellegzetes ízesítésű terméket, és nem növelik jelentős vagy mérhető módon a dohánytermék függőséget okozó hatását, toxicitását, vagy CMR tulajdonságait.

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

(2) A Bizottság végrehajtási aktusok útján valamely tagállam kérelmére meghatározza vagy saját kezdeményezésére meghatározhatja, hogy egy dohánytermék az (1) bekezdés hatálya alá tartozik-e. E végrehajtási aktusokat a 25. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

(3) A Bizottság végrehajtási aktusok útján egységes szabályokat fogad el az annak meghatározására szolgáló eljárásokra vonatkozóan, hogy egy dohánytermék az (1) bekezdés hatálya alá tartozik-e. E végrehajtási aktusokat a 25. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

(4) Uniós szintű független tanácsadó testületet kell létrehozni. A tagállamok és a Bizottság az e cikk (1) és (2) bekezdése szerinti intézkedések meghozatala előtt konzultálhatnak a testülettel. A Bizottság végrehajtási aktusok útján eljárásokat fogad el a testület létrehozására és működésére vonatkozóan.

E végrehajtási aktusokat a 25. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

(5) Arra az esetre, ha bizonyos adalékanyagoknak vagy azok kombinációjának szintje vagy koncentrációja e cikk (1) bekezdése szerint tilalmakat eredményez legalább három tagállamban, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 27. cikk szerint felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a jellegzetes ízt eredményező adalékanyagok vagy adalékanyagok kombinációja megengedett legmagasabb szintjének megállapítására.

(6) A tagállamok megtiltják a következő adalékanyagokat tartalmazó dohánytermékek forgalomba hozatalát:

- a) vitaminok vagy egyéb olyan adalékanyagok, amelyek azt a benyomást keltik, hogy a dohányterméknek kedvező élettani hatása van, vagy az egészséget kevésbé veszélyezteti;
- b) koffein, taurin, vagy egyéb olyan adalékanyagok és élénkítő hatású vegyületek, amelyekhez az energikusság és a vitalitás képzete társul;
- c) a kibocsátásokat elszínező tulajdonságú adalékanyagok;

⁽¹⁾ A Bizottság 2003. május 6-i 2003/361/EK ajánlása a mikro-, kis- és középvállalkozások meghatározásáról (HL L 124., 2003.5.20., 36. o.).

d) a dohányzásra szánt dohánytermékek esetében az inhalációt vagy a nikotinfelvételt megkönnyítő adalékanyagok; valamint

e) az el nem égetett formában CMR tulajdonságokkal rendelkező adalékanyagok.

(7) A tagállamok megtiltják az alkotóelemeikben – például a szűrőben, a papírban, a csomagolásban, a kapszulában, illetve az érintett dohánytermék illatát vagy az ízét vagy füstintenzitásának megváltoztatását lehetővé tevő minden technikai megoldásban – ízesítést tartalmazó dohánytermékek forgalomba hozatalát. A szűrő, a papír és a kapszula nem tartalmazhat dohányt vagy nikotint.

(8) A tagállamok biztosítják, hogy az 1907/2006/EK rendeletben foglalt rendelkezéseket és feltételeket a dohánytermékekre megfelelően alkalmazzák.

(9) A tagállamok – tudományos bizonyítékok alapján – megtiltják az adalékanyagokat olyan mennyiségben tartalmazó dohánytermékek forgalomba hozatalát, amelyek a fogyasztás szakaszában a dohánytermék mérgező vagy függőséget okozó hatását, vagy CMR tulajdonságait jelentős vagy mérhető módon megnövelik.

A tagállamok értesítik a Bizottságot az e bekezdés alapján általuk meghozott intézkedésekről.

(10) A Bizottság végrehajtási aktusok útján valamely tagállam kérelmére meghatározza vagy saját kezdeményezésére meghatározhatja, hogy egy dohánytermék a (9) bekezdés hatálya alá tartozik-e. E végrehajtási aktusokat – amelyeknek a legújabb tudományos bizonyítékokon kell alapulniuk – a 25. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

(11) Arra az esetre, ha egy adalékanyagról vagy annak bizonyos mennyiségéről bebizonyosodik, hogy a dohánytermék mérgező vagy függőséget okozó hatását megnöveli, és ez legalább három tagállamban az e cikk (9) bekezdése szerinti tilalmat eredményezi, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 27. cikk szerint felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az említett adalékanyagok megengedett legmagasabb szintjének megállapítására. Ebben az esetben a legmagasabb szintet valamely, e bekezdés szerinti nemzeti tilalom alapjául szolgáló legmagasabb szintek közül a legalacsonyabb mértékében kell meghatározni.

(12) A cigarettától és a cigarettadohánytól eltérő dohánytermékek mentesülnek az (1) és a (7) bekezdésben foglalt tilalmak alól. A Bizottság a 27. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el e mentesség meghatározott termék kategória tekintetében történő visszavonására, amennyiben a Bizottság jelentése megállapítja, hogy a körülményekben jelentős változást történt.

(13) A tagállamok és a Bizottság a dohánytermékek gyártóinak és importőreinek arányos díjakat számíthatnak fel annak megvizsgálásáért, hogy az adott dohánytermék tartalmaz-e jellegzetes ízesítést, hogy felhasználtak-e tiltott adalékanyagokat vagy ízesítést, és hogy a dohánytermék olyan mennyiségben tartalmaz-e adalékanyagot, hogy az jelentős és mérhető módon megnöveli az érintett dohánytermék mérgező vagy függőséget okozó hatását, vagy CMR tulajdonságait.

(14) Az olyan jellegzetes ízesítésű dohánytermékek esetében, amelyeknek uniós szintű értékesítési volumene valamely termék kategóriában 3 %-os vagy azt meghaladó, e cikk rendelkezései 2020. május 20-i hatállyal alkalmazandók.

(15) E cikk nem vonatkozik a szájon át fogyasztott dohánytermékekre.

II. FEJEZET

Csomagolás és címkézés

8. cikk

Általános rendelkezések

(1) A dohánytermék minden csomagolási egységén és minden gyűjtőcsomagon az e fejezetben meghatározott egészségvédő figyelmeztetésnek kell szerepelnie annak a tagállamnak a hivatalos nyelvén vagy nyelvein, amelyben a terméket forgalomba hozzák.

(2) Az egészségvédő figyelmeztetéseknek a csomagon vagy gyűjtőcsomagon a számukra fenntartott teljes felületet el kell foglalniuk, és azokhoz nem lehet megjegyzést fűzni, azokat átfogalmazni vagy azokra bármely formában hivatkozni.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy az egészségvédő figyelmeztetések eltávolíthatatlan nyomtatással, letörölhetetlenül és teljes egészében látható módon szerepeljenek a csomagolási egységeken és minden gyűjtőcsomagon, ideértve azt is, hogy azokat részben vagy egészen semmilyen formában nem takarhatja el, illetve nem zavarhatja meg semmilyen adójeget,

árcédula, biztonsági elem, csomagolóanyag, tasak, doboz vagy egyéb eszköz, amikor a dohánytermék forgalomba kerül. A cigarettától, illetve a tasakos kiszerezésű cigarettadohánytól eltérő dohánytermékek csomagolási egységein az egészségvédő figyelmeztetések matrica felragasztásával is rögzíthetők, feltéve, hogy a matrica a felragasztás után nem távolítható el a csomagolásról. Az egészségvédő figyelmeztetésnek a csomagolási egység kinyitásakor érintetlennek kell maradnia, kivéve a felpattintható (flip-top) fedelű dobozok esetében, amelyekben az egészségvédő figyelmeztetés a kinyitáskor megbontható ugyan, de csak oly módon, hogy a szöveg, a képek és a leszokással kapcsolatos információk grafikai egységessége és láthatósága megmaradjon.

(4) Az egészségvédő figyelmeztetések semmilyen módon nem takarhatják el, illetve nem szakíthatják meg az adójegyet, árcédulákat, az árukövetésre és nyomon követésre szolgáló jeleket vagy biztonsági elemeket a csomagolási egységeken.

(5) Az egészségvédő figyelmeztetések 9., 10., 11. és 12. cikkben meghatározott méretét a csomag zárt állapotában az adott felület alapján kell kiszámítani.

(6) Az egészségvédő figyelmeztetést 1 milliméter vastagságú fekete szegéllyel kell körülvenni az annak fenntartott felületen belül, a 11. cikk szerinti egészségvédő figyelmeztetéseket kivéve.

(7) Az egészségvédő figyelmeztetésnek a 9. cikk (5) bekezdése, a 10. cikk (3) bekezdése és a 12. cikk (3) bekezdése szerinti módosításakor a Bizottság gondoskodik arról, hogy az tényszerű legyen, illetve hogy a tagállamok két figyelmeztetés közül választhassanak, amelyek közül az egyik tényszerű.

(8) A csomagolási egységeken és bármely gyűjtőcsomagon szereplő, az Unióban a fogyasztókhöz szóló képeknek meg kell felelniük e fejezet rendelkezéseinek.

9. cikk

Általános figyelmeztetések és tájékoztatás a dohányzásra szánt dohánytermékeken

(1) A dohányzásra szánt dohánytermékek valamennyi csomagolási egységén és gyűjtőcsomagján fel kell tüntetni az alábbi általános figyelmeztetések valamelyikét:

„A dohányzás halált okoz – szokjon le most!”

vagy

„A dohányzás halált okoz.”

A tagállamok döntenek el, hogy az első albekezdésben említett általános figyelmeztetések közül melyiket alkalmazzák.

(2) A dohányzásra szánt dohánytermékek valamennyi csomagolási egységén és gyűjtőcsomagján fel kell tüntetni az alábbi tájékoztatást:

„A dohányfüst több mint 70 rákkeltő anyagot tartalmaz.”

(3) A cigarettacsomagok és a cigarettadohányt tartalmazó, téglatest alakú tasakok esetében az általános figyelmeztetést a csomagolási egységek egyik oldalsó felületeinek alsó részén, a tájékoztatást a másik oldalsó felület alsó részén kell feltüntetni. Az egészségvédő figyelmeztetések szélességének legalább 20 mm-nek kell lennie.

A csapófedeles, oldalpántos doboz formájú csomagok esetében, amelyeknél az oldalsó felület két részre nyílik a csomag kinyitásakor, az általános figyelmeztetést és a tájékoztatást teljes egészében a két részre nyíló felület nagyobbik felén kell feltüntetni. Az általános figyelmeztetést a felső felületnek a doboz kinyitásakor látható belsején is fel kell tüntetni.

Az ilyen típusú csomag oldalsó felületének legalább 16 mm magasnak kell lennie.

A tasakos kiszerezésben forgalmazott cigarettadohány esetében az általános figyelmeztetést és a tájékoztatást azokon a felületeken kell feltüntetni, amelyekkel biztosítható, hogy az egészségvédő figyelmeztetés teljes egészében látható legyen. A henger alakú csomagban kiszerezelt cigarettadohány esetében az általános figyelmeztetést a fedél külső felületén, míg a tájékoztatást a fedél belső felületén kell feltüntetni.

Mind az általános figyelmeztetésnek, mind a tájékoztatásnak ki kell töltenie annak a felületnek az 50 %-át, amelyre azt nyomtatták.

- (4) Az (1) és a (2) bekezdésben említett általános figyelmeztetést és tájékoztatást:
- a) fehér háttérre, Helvetica bold betűtípussal, fekete színben, félkövéren szedve kell nyomtatni. A nyelvi követelményeknek való megfelelés érdekében a tagállamok meghatározhatják a betű méretét, feltéve, hogy a nemzeti jog által előírt betűmérettel a vonatkozó szöveg az egészségvédő figyelmeztetések számára fenntartott felületet a lehető legnagyobb arányban tölti ki; valamint
 - b) a részükre fenntartott felület közepére kell igazítani, a téglatest alakú csomagokon és minden gyűjtőcsomagon pedig a csomagolási egység vagy gyűjtőcsomag oldalsó szélével párhuzamosan kell elhelyezni.
- (5) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 27. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a (2) bekezdésben előírt tájékoztatás szövegének a tudományos fejleményekhez való hozzáigazítására.
- (6) A Bizottság végrehajtási aktusok révén – a tasakok különböző formáinak figyelembevételével – meghatározza az általános figyelmeztetésnek és a tájékoztatásnak a tasakban forgalmazott cigarettadohány esetében való pontos elhelyezését.

E végrehajtási aktusokat a 25. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

10. cikk

Kombinált egészségvédő figyelmeztetések a dohányzásra szánt dohánytermékkel kapcsolatban

- (1) A dohányzásra szánt dohánytermékek valamennyi csomagolási egységén és gyűjtőcsomagján kombinált egészségvédő figyelmeztetéseket kell feltüntetni. A kombinált egészségvédő figyelmeztetéseknek:
- a) egy, az I. mellékletben szereplő figyelmeztető feliratot és egy kapcsolódó, a II. mellékletben található képtárban szereplő színes fényképet kell tartalmazniuk;
 - b) a dohányzásról való leszokással kapcsolatos információkat kell tartalmazniuk, pl. olyan telefonszámokat, e-mail címeket vagy internetes oldalakat, amelyek célja a fogyasztók tájékoztatása a dohányzásról való leszokáshoz támogatást nyújtó programokról;
 - c) a csomagolási egység mind elülső, mind hátsó oldala külső felületének, valamint minden gyűjtőcsomag felületének 65 %-át ki kell tölteniük. A henger alakú csomagokon két kombinált egészségvédő figyelmeztetést kell elhelyezni egymástól azonos távolságra úgy, hogy azok mindegyike kitöltse az ívelt felület rá eső felének 65 %-át;
 - d) ugyanazt a figyelmeztető feliratot és a kapcsolódó színes fényképet a csomagolási egység és valamennyi gyűjtőcsomag mindkét oldalán meg kell jeleníteniük;
 - e) a csomagolási egység, illetve minden gyűjtőcsomag felső szélén kell elhelyezkedniük, ugyanabban az irányban, mint a csomag azon felületén megjelenő bármely más információ. Azon tagállamokban, amelyekben az adójegyek, illetve az adózási célú nemzeti azonosító jelek kötelezőek maradnak, átmeneti mentességek alkalmazhatók a kombinált egészségvédő figyelmeztetések elhelyezésére vonatkozó kötelezettség alól, a következők szerint:
 - i. abban az esetben, ha az adójegyeket, illetve az adózási célú nemzeti azonosító jeleket kartonanyagból készült csomagolási egység felső szélén helyezik el, a hátsó felületre nyomtatandó kombinált egészségvédő figyelmeztetés elhelyezhető közvetlenül az adójegy, illetve azonosító jel alatt;
 - ii. amennyiben a csomagolási egység puha anyagból készült, a tagállamok engedélyezhetik, hogy a csomag felső szélé és a kombinált egészségvédő figyelmeztetés teteje között legfeljebb 13 mm magasságú, téglalap alakú felület maradjon az adójegyek, illetve az adózási célú nemzeti azonosító jelek számára fenntartva.

Az i. és ii. pontban említett mentességek 2016. május 20-tól számított hároméves időtartamig alkalmazhatók. Márkanév és logó nem helyezhető az egészségvédő figyelmeztetések fölé.

- f) a Bizottság által a (3) bekezdés alapján meghatározott formátum, elrendezés, tervezés és arányok szerint reprodukálhatók;

g) a cigaretta csomagolási egységei esetében a következő méretűeknek kell lenniük:

i. magasság: legalább 44 mm;

ii. szélesség: legalább 52 mm.

(2) A kombinált egészségvédő figyelmeztetéseket három csoportra kell osztani a II. mellékletnek megfelelően, azzal, hogy egy csoport egy adott évben használható és a csoportok évente váltakoznak. A tagállamok biztosítják, hogy az adott évben használható kombinált egészségvédő figyelmeztetések a lehetőségekhez mérten egyenlő számban jelenjenek meg valamennyi dohánytermékmárka esetében.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 27. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következő célokból:

a) az I. mellékletben felsorolt figyelmeztető feliratok szövegének a tudományos és a piaci fejlemények figyelembevételével történő kiigazítása;

b) az e cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett képtárnak a tudományos és piaci fejlemények figyelembevételével történő létrehozása és aktualizálása.

(4) A Bizottság végrehajtási aktusok révén – a különböző csomagformák figyelembevételével – meghatározza a kombinált egészségvédő figyelmeztetések elrendezésére, tervezésére és alakjára vonatkozó műszaki előírásokat.

E végrehajtási aktusokat a 25. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

11. cikk

A cigarettától, a cigarettadohánytól és a vízpipadohánytól eltérő, dohányzásra szánt dohánytermékek címkézése

(1) A cigarettától, a cigarettadohánytól és a vízpipadohánytól eltérő, dohányzásra szánt dohánytermékek esetében a tagállamok mentességet adhatnak a 9. cikk (2) bekezdésében előírt tájékoztatás, valamint a 10. cikkben előírt kombinált egészségvédő figyelmeztetések feltüntetésének kötelezettsége alól. Ebben az esetben és a 9. cikk (1) bekezdésében meghatározott általános figyelmeztetés mellett az ilyen termékek minden csomagolási egységén és gyűjtőcsomagján az I. mellékletben felsorolt figyelmeztető feliratok valamelyikét kell elhelyezni. A 9. cikk (1) bekezdésében meghatározott általános figyelmeztetésnek hivatkozást kell tartalmaznia a 10. cikk (1) bekezdésének b) pontjában említett, a leszokást segítő szolgálatokra.

Az általános figyelmeztetést a csomagolási egység és minden gyűjtőcsomag legjobban látható felületén kell feltüntetni.

A tagállamok biztosítják, hogy minden figyelmeztető felirat a lehetőségekhez mérten egyenlő számban jelenjen meg e termékek valamennyi márkája esetében. Ezeket a figyelmeztető feliratokat a csomagolási egység és minden gyűjtőcsomag második legjobban látható felületén kell feltüntetni.

A csapófedelű csomagolási egységek esetében a második legjobban látható felület az a felület, amely a csomag kinyitásakor válik láthatóvá.

(2) Az (1) bekezdésben említett általános figyelmeztetésnek a csomagolási egység és minden gyűjtőcsomag megfelelő felületének 30 %-át kell kitöltenie. Ez az arány a két hivatalos nyelvvel rendelkező tagállamok esetében 32 %-ra, a kettőnél több hivatalos nyelvvel rendelkezők esetében pedig 35 %-ra növekedik.

(3) Az (1) bekezdésben említett figyelmeztető feliratnak a csomagolási egység és minden gyűjtőcsomag megfelelő felületének 40 %-át kell kitöltenie. Ez az arány a két hivatalos nyelvvel rendelkező tagállamok esetében 45 %-ra, a kettőnél több hivatalos nyelvvel rendelkezők esetében pedig 50 %-ra növekedik.

(4) Amennyiben az (1) bekezdésben említett egészségvédő figyelmeztetés egy 150 cm²-t meghaladó felületen jelenik meg, a figyelmeztetésnek egy 45 cm²-nyi területet kell kitöltenie. Ez a terület a két hivatalos nyelvvel rendelkező tagállamok esetében 48 cm²-re, a kettőnél több hivatalos nyelvvel rendelkezők esetében pedig 52,5 cm²-re növekedik.

(5) Az (1) bekezdésben említett egészségvédő figyelmeztetésnek meg kell felelnie a 9. cikk (4) bekezdésében szereplő követelményeknek. Az egészségvédő figyelmeztetés szövegének párhuzamosnak kell lennie az e figyelmeztetések számára fenntartott felületen található fő szöveggel.

Az egészségvédő figyelmeztetést 3 milliméternél nem vékonyabb és 4 milliméternél nem vastagabb fekete szegéllyel kell körülvenni. Ennek a szegélynek az egészségvédő figyelmeztetés számára fenntartott felületen kívül kell elhelyezkednie.

(6) A Bizottság a 27. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el az (1) bekezdésben említett mentesség lehetőségének bármely kategória esetében való visszavonásáról, amennyiben a Bizottság jelentése megállapítja, hogy az adott termék kategória tekintetében jelentős változás történt a körülményekben.

12. cikk

A füst nélküli dohánytermékek címkézése

(1) A füst nélküli dohánytermékek valamennyi csomagolási egységén és minden gyűjtőcsomagján fel kell tüntetni az alábbi egészségvédő figyelmeztetést:

„Ez a dohánytermék károsítja az Ön egészségét és függőséghez vezet.”

(2) Az (1) bekezdésben említett egészségvédő figyelmeztetésnek meg kell felelnie a 9. cikk (4) bekezdésében szereplő követelményeknek. Az egészségvédő figyelmeztetés szövegének párhuzamosnak kell lennie az e figyelmeztetések számára fenntartott felületen található fő szöveggel.

Ezenkívül:

a) azt a csomagolási egység és minden gyűjtőcsomag két legnagyobb felületén kell feltüntetni;

b) a csomagolási egység és minden gyűjtőcsomag megfelelő felületének 30 %-át kell kitöltenie. Ez az arány a két hivatalos nyelvvel rendelkező tagállamok esetében 32 %-ra, a kettőnél több hivatalos nyelvvel rendelkezők esetében pedig 35 %-ra növekedik.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 27. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az (1) bekezdésben előírt egészségvédő figyelmeztetések szövegének a tudományos fejleményekhez való hozzáigazítására.

13. cikk

Termékismertetés

(1) A csomagolási egység és a gyűjtőcsomagok címkézése, valamint maga a dohánytermék nem tartalmazhat olyan elemet vagy megoldást, amely:

a) a dohányterméket annak jellemzői, egészségügyi hatásai, veszélyei vagy a kibocsátások tekintetében téves benyomást keltő módon reklámozza, illetve ilyen módon annak fogyasztására ösztönöz; a címkék nem tartalmazhatnak a dohánytermék nikotin-, a kátrány- és a szén-monoxid-tartalmára vonatkozó információt;

b) azt sugallja, hogy egy adott dohánytermék kevésbé káros, mint más dohánytermékek, vagy a füst egyes káros összetevői hatásának csökkentését célozza, vagy annak vitalizáló, energizáló, gyógyító, fiatalító, természetes, organikus jellemzői vannak, vagy más egészségügyi vagy életmódbeli előnyökkel jár;

c) ízre, illatra, ízesítőanyagra vagy más adalékanyagra, illetve ezek hiányára utal;

d) élelmiszerre vagy kozmetikai termékre emlékeztet;

e) azt sugallja, hogy egyes dohánytermékek biológiai úton könnyebben lebomlanak, vagy más környezeti előnyökkel bírnak.

(2) A csomagolási egység és a gyűjtőcsomagok nem sugallhatnak gazdasági előnyt olyan nyomtatott kuponok alkalmazásával, amelyek kedvezményeket vagy ingyenes terjesztést kínálnak, illetve „egyet fizet, kettőt kap” vagy más hasonló jellegű ajánlatot tartalmaznak.

(3) Az (1) és (2) bekezdés alapján tiltott elemek és megoldások közé többek között, de nem kizárólag a következők tartozhatnak: szövegek, szimbólumok, nevek, védjegyek, képi vagy más megjelölések.

14. cikk

A csomagolási egységek megjelenése és tartalma

(1) A cigaretta csomagolási egysége téglatest alakú. A cigarettadohány csomagolási egysége téglatest vagy henger alakú, illetve tasak formájú. A cigaretta csomagolási egysége legalább 20 cigarettát tartalmaz. A cigarettadohány csomagolási egysége legalább 30 g dohányt tartalmaz.

(2) A cigaretta csomagolási egysége kartonból vagy puha anyagból készülhet, és a felpattintható (flip-top) fedélen, illetve az oldalpántos doboz csapófedelén kívül nem lehet rajta olyan nyílás, amely az első felnyitás után újrazárható. A felpattintható (flip-top), illetve csapófedelű csomagolási egységek esetében a fedél csak a doboz hátsó éléhez rögzíthető.

15. cikk

Nyomonkövethetőség

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a dohánytermékek minden csomagolási egységét egyedi azonosítóval jelöljék meg. Az egyedi azonosító sértetlenségének biztosítása érdekében azt eltávolíthatatlanul kell nyomtatni vagy rögzíteni, azoknak kitörölhetetleneknek kell lenniük, és azokat semmilyen módon nem lehet eltakarni vagy megszakítani, például adójegyek vagy árcédulák által, illetve a csomagolási egység felnyitásakor. Az Unión kívül előállított dohánytermékek esetében az e cikkben megállapított kötelezettségek kizárólag az uniós piacra szánt vagy az Unióban forgalomba hozott termékekre vonatkoznak.

(2) Az egyedi azonosítónak lehetővé kell tennie a következők meghatározását:

- a) a gyártás helye és időpontja;
- b) a gyártó létesítmény;
- c) a dohánytermék gyártásához használt gép;
- d) a gyártási műszak vagy a gyártás időpontja;
- e) a termék leírása;
- f) a kiskereskedelmi értékesítés célpiaca;
- g) a tervezett szállítási útvonal;
- h) adott esetben az uniós importőr;
- i) a tényleges szállítási útvonal a gyártástól az első kiskereskedelmi egységhez, beleértve valamennyi igénybe vett raktárt, valamint a szállítás időpontját, a szállítás rendeltetési helyét, a kiindulási helyet és a címzettet;
- j) a gyártástól az első kiskereskedelmi egységig valamennyi vásárló azonosítása; és
- k) a gyártástól az első kiskereskedelmi egységig valamennyi vásárló számlái, megrendelési számai és kifizetési bizonylatai.

(3) A (2) bekezdés a), b), c), d), e), f), g) és adott esetben a h) pontjában foglalt információk az egyedi azonosító részét képezik.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy a (2) bekezdés i), j) és k) pontjában említett információk az egyedi azonosítóhoz vezető linken keresztül elektronikusan hozzáférhetőek legyenek.

(5) A tagállamok biztosítják, hogy a dohánytermékek kereskedelmében részt vevő valamennyi gazdasági szereplő – a gyártótól kezdve az első kiskereskedelmi egység előtti utolsó gazdasági szereplőig – vezessen nyilvántartást a birtokába kerülő összes csomagolási egységről, valamint a csomagolási egységek minden közbenső mozgásáról és a birtokából való végleges kikerülésükről. Ez a kötelezettség teljesíthető gyűjtőcsomagolások – például karton, mesterkarton vagy raklap – megjelölésével és nyilvántartásával is, feltéve, hogy így is lehetséges minden csomagolási egység árukövetése és nyomon követése.

(6) A tagállamok biztosítják, hogy a dohánytermékek ellátási láncában részt vevő valamennyi természetes és jogi személy teljes körű és pontos nyilvántartást vezessen valamennyi vonatkozó ügyletről.

(7) A tagállamok biztosítják, hogy a dohánytermékek gyártói a dohánytermékek kereskedelmében részt vevő valamennyi gazdasági szereplő – a gyártótól kezdve az első kiskereskedelmi egység előtti utolsó gazdasági szereplőig, ideértve az importőröket, raktárakat és szállítási vállalatokat – rendelkezésére bocsássák a megvásárolt, eladott, tárolt, szállított vagy más módon kezelt dohánytermékek nyilvántartását lehetővé tevő eszközöket. Az eszköznek képesnek kell lennie a rögzített adatok elektronikus úton történő olvasására és azoknak a (8) bekezdésben említett adattároló rendszerhez való továbbítására.

(8) A tagállamok biztosítják, hogy a dohánytermékek gyártói és importőrei egy független harmadik féllel adattárolási szerződést kössenek tárhely biztosítása céljából valamennyi vonatkozó adat tárolásához. Az adattároló rendszert fizikailag az Unió területén kell elhelyezni. A harmadik fél alkalmasságát, különösen annak függetlenségét és technikai felkészültségét, valamint az adattárolási szerződést a Bizottság hagyja jóvá.

A harmadik személy tevékenységeit a dohánytermék gyártója által ajánlott és fizetett és a Bizottság által jóváhagyott külső ellenőr ellenőrzi. A külső ellenőrnek éves jelentést kell benyújtania az illetékes hatóságoknak és a Bizottságnak, amelyben különösen a hozzáféréssel kapcsolatos szabálytalanságokat értékeli.

A tagállamok biztosítják az adattároló rendszer teljes hozzáférhetőségét a tagállamok illetékes hatóságai, a Bizottság és a külső ellenőr számára. Kellően indokolt esetben a Bizottság vagy a tagállamok a gyártók vagy importőrök számára hozzáférést biztosítanak ezekhez a tárolt adatokhoz, feltéve, hogy a kereskedelmi szempontból érzékeny információk továbbra is a vonatkozó uniós és nemzeti jog által előírt megfelelő védelemben részesülnek.

(9) A rögzített adatokat a dohánytermékek kereskedelmében részt vevő gazdasági szereplő nem módosíthatja vagy törölheti.

(10) A tagállamok biztosítják, hogy a személyes adatok feldolgozása kizárólag a 95/46/EK irányelvben foglalt szabályoknak és biztosítékoknak megfelelően történjen.

(11) A Bizottság végrehajtási aktusok révén:

a) meghatározza az e cikkben előírt árukövető és nyomon követési rendszer kialakítására és működtetésére – többek között az egyedi azonosítóval való jelölésére, az adatok rögzítésére, továbbítására, feldolgozására és tárolására, valamint az azokhoz való hozzáférésre – vonatkozó műszaki előírásokat;

b) meghatározza azokat a műszaki előírásokat, amelyek biztosítják, hogy az egyedi azonosítók és a kapcsolódó funkciókhoz használt rendszerek teljesen kompatibilisek legyenek egymással az Unión belül.

E végrehajtási aktusokat a 25. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

(12) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 27. cikk szerint felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az e cikk (8) bekezdésében említett adattárolási szerződések kulcsfontosságú elemeinek – így az időtartamnak, a megújíthatóságnak, a szükséges szakértelemnek vagy a bizalmas jellegnek – a meghatározása érdekében, beleértve a szerződések rendszeres ellenőrzését és értékelését is.

(13) Az (1)–(10) bekezdés a cigaretta és a cigarettadohány tekintetében 2019. május 20-tól, az ezektől eltérő dohánytermékek tekintetében pedig 2024. május 20-tól alkalmazandó.

16 cikk

Biztonsági elem

(1) A 15. cikkben említett egyedi azonosítón kívül a tagállamok előírják, hogy a dohánytermékek minden forgalomba hozott csomagolási egysége látható és nem látható elemekből álló a termék bontatlanságát biztosító biztonsági elemet tartalmazzon, amely segítségével megállapítható, hogy a termék eredeti-e. A biztonsági elemet eltávolíthatatlan módon kell nyomtatni vagy rögzíteni, annak letörölhetetlennek kell lennie, és amely semmilyen módon nem takarható el vagy szakítható meg, például adójegyek, árcédulák vagy más, jogszabályban előírt elemek által.

Az adójegyeket, illetve adózási célú nemzeti azonosító jeleket előíró tagállamok megengedhetik, hogy ezeket biztonsági elemként használják, feltéve, hogy az adójegyek, illetve nemzeti azonosító jelek megfelelnek az e cikkben előírt valamennyi műszaki előírásnak és funkciónak.

(2) A Bizottság végrehajtási aktusok révén meghatározza a biztonsági elemre vonatkozó technikai előírásokat és azok lehetséges váltakozását, valamint azoknak a tudományos, piaci és technikai fejleményekhez történő igazítását.

E végrehajtási aktusokat a 25. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

(3) Az (1) bekezdés a cigaretta és a cigarettadohány tekintetében 2019. május 20-tól, a cigaretta és a cigarettadohánytól eltérő dohánytermékek tekintetében 2024. május 20-tól alkalmazandó.

III. FEJEZET

Szájon át fogyasztott dohánytermékek, a dohánytermékek határokon átnyúló távértékesítése, új dohánytermékek

17. cikk

Szájon át fogyasztott dohánytermékek

A tagállamok Ausztria, Finnország és Svédország csatlakozási okmánya 151. cikkének sérelme nélkül megtiltják a szájon át fogyasztható dohánytermékek forgalmazását.

18. cikk

Dohánytermékek határokon átnyúló távértékesítése

(1) A tagállamok megtilthatják a dohánytermékek fogyasztók részére történő, határokon átnyúló távértékesítését. A tagállamok együttműködnek egymással az ilyen értékesítés megakadályozása érdekében. Dohánytermékek határokon átnyúló távértékesítésével foglalkozó kiskereskedelmi egységek nem végezhetik e termékek értékesítését a fogyasztók részére azon tagállamokban, amelyekben tilos az ilyen értékesítés. Az ilyen értékesítést nem tiltó tagállamok kötelezik az unióbeli fogyasztók részére határokon átnyúló távértékesítést folytatni kívánó kiskereskedelmi egységeket, hogy abban a tagállamban, ahol a kiskereskedelmi egység székhellyel rendelkezik, valamint a tényleges vagy a potenciális fogyasztók helye szerinti tagállamában regisztrálják magukat az illetékes hatóságoknál. Az Unión kívüli székhellyel rendelkező kiskereskedelmi egységeknek a tényleges vagy a potenciális fogyasztók szerinti tagállam illetékes hatóságainál kötelesek regisztrálniuk magukat. A határokon átnyúló távértékesítést folytatni kívánó összes kiskereskedelmi egység legalább az alábbi információkat köteles benyújtani az illetékes hatóságoknak:

- a) név vagy cégnév és a tevékenység helyének állandó címe, ahonnan a dohánytermékeket szállítani fogják;
- b) az az időpont, amikor a kiskereskedelmi egység megkezdte a dohánytermékek fogyasztók részére történő, határokon átnyúló távértékesítését a 98/34/EK irányelv 1. cikkének 2. pontjában meghatározott információs társadalmi szolgáltatás útján;
- c) az e célra felhasznált weboldal(ak) címe és az azonosításukhoz szükséges összes lényeges információ.

(2) A tagállamok illetékes hatóságai gondoskodnak arról, hogy a fogyasztók hozzáférjenek a náluk nyilvántartásba vett összes kiskereskedelmi egység listájához. A listához való hozzáférés biztosításakor a tagállamoknak gondoskodni kell arról, hogy a 95/46/EK irányelvben megállapított szabályokat és biztosítékokat betartják. A kiskereskedelmi egységek a dohánytermékek határokon átnyúló távértékesítés formájában történő forgalomba hozatalát csak akkor kezdenek meg, ha visszaigazolást kaptak a megfelelő illetékes hatóság általi nyilvántartásba vételükről.

(3) A határokon átnyúló távértékesítés formájában értékesített dohánytermékek rendeltetési helye szerinti tagállamok megkövetelhetik, hogy a beszállító kiskereskedelmi egységek jelöljenek ki egy természetes személyt, aki a dohánytermékek fogyasztóhoz érkezése előtt annak ellenőrzéséért felel, hogy azok megfelelnek-e a rendeltetési hely szerinti tagállamban ezen irányelv értelmében elfogadott nemzeti rendelkezéseknek, amennyiben az ellenőrzésre a megfelelés biztosítása és a végrehajtás megkönnyítése érdekében szükség van.

(4) A határokon átnyúló távértékesítést folytató kiskereskedelmi egységeknek rendelkezniük kell egy életkor-ellenőrző rendszerrel, amellyel az értékesítés időpontjában ellenőrizni lehet, hogy a terméket vásárló fogyasztó eléri-e a rendeltetési hely szerinti tagállam nemzeti joga szerint meghatározott alsó korhatárt. A kiskereskedő vagy a (3) bekezdés szerint kijelölt természetes személy az életkor-ellenőrző rendszert és annak működését bemutató jelentést nyújt be az adott tagállam illetékes hatóságainak.

(5) A kiskereskedelmi egységek a fogyasztó személyes adatait csak a 95/46/EK irányelvnek megfelelően dolgozhatják fel, és azokat az adatokat a dohánytermékek gyártójával, a gyártó vállalatcsoporthoz tartozó vállalatokkal, illetve egyéb harmadik féllel nem lehet közölni. A személyes adatokat a tényleges vásárláson kívül nem lehet egyéb célra felhasználni vagy továbbadni. Ugyanez a követelmény a dohánytermékgyártók részét képező kiskereskedelmi egységekre is vonatkozik.

19. cikk

Értesítés új dohánytermékekről

(1) A tagállamok előírják, hogy a dohánytermékek gyártói és importőrei jelentsék be az illetékes tagállami hatóságoknak, amennyiben új dohánytermékeket kívánnak forgalomba hozni az adott belföldi piacon. A z értesítést elektronikus formában kell benyújtani hat hónappal a tervezett forgalomba hozatalt megelőzően. Az értesítéshez mellékelni kell az érintett új dohánytermék részletes leírását és egy használati útmutatót, valamint információkat kell szolgáltatni a termék összetevőiről és kibocsátásairól az 5. cikknek megfelelően. Az új dohánytermék-kategóriákról értesítést benyújtó gyártók és importőrök az illetékes hatóságnak az alábbiakat is benyújtják:

- a) a rendelkezésre álló tudományos tanulmányok az új dohánytermék toxicitásáról, függőséget okozó tulajdonságáról és vonzerejéről, különös tekintettel a termék összetevőire és kibocsátására;
- b) a rendelkezésre álló tanulmányok, azok összefoglalói és piackutatások különböző fogyasztói csoportok, köztük a fiatalok és az aktív dohányosok preferenciáiról;
- c) egyéb rendelkezésre álló és lényeges információk, ideértve a termék kockázat/haszon elemzését, a dohányzásról való leszokásra, a dohányzás elkezdésére és előre jelzett fogyasztói megítélésre gyakorolt várható hatásait.

(2) A tagállamoknak elő kell írni, hogy az új dohánytermékek gyártói és importőrei kötelesek az illetékes hatóságoknak benyújtani minden, az (1) bekezdés a)–c) pontjában említett tanulmánnyal vagy egyéb információval kapcsolatos új vagy frissített információt. A tagállamok előírhatják az új dohánytermékek gyártói vagy importőrei számára, hogy további vizsgálatokat végezzenek el, vagy további információkat nyújtsanak be. A tagállamok minden, e cikk alapján kapott információt a Bizottság rendelkezésére bocsátanak.

(3) A tagállamok jogosultak az új dohánytermékekre vonatkozó engedélyeztetési rendszert bevezetni. A tagállamok az engedélyezésért arányos díjakat szabhatnak ki a gyártókra és az importőrökre.

(4) A forgalomba hozott, új dohánytermékeknek meg kell felelniük az ezen irányelvben előírt követelményeknek. Az, hogy ennek az irányelvnek mely rendelkezései vonatkoznak az új dohánytermékekre attól függ, hogy az említett termékek a füst nélküli dohánytermékek, vagy a dohányzásra szánt dohánytermék meghatározása alá tartoznak-e.

III. CÍM

ELEKTRONIKUS CIGARETTA ÉS DOHÁNYZÁSI CÉLÚ GYÓGYNÖVÉNYTERMÉKEK

20. cikk

Elektronikus cigaretta

(1) A tagállamok biztosítják, hogy elektronikus cigaretták és utántöltő flakonok csak abban az esetben kerülhessenek forgalomba, ha megfelelnek ezen irányelvnek és minden egyéb vonatkozó uniós jogszabálynak.

Ez az irányelv nem alkalmazandó az olyan elektronikus cigarettákra és utántöltő flakonokra, amelyek a 2001/83/EK irányelv szerinti engedélyezési kötelezettség vagy a 93/42/EGK irányelv szerinti követelmények hatálya alá tartoznak.

(2) Az elektronikus cigaretták és utántöltő flakonok gyártói és importőrei kötelesek értesítést benyújtani a tagállamok illetékes hatóságainak minden olyan termékről, amelyet forgalomba kívánnak hozni. Az értesítést elektronikus formában, hat hónappal a tervezett forgalomba hozatal megelőzően kell benyújtani. Azon elektronikus cigaretták és utántöltő flakonok esetében, amelyek 2016. május 20-án már forgalomban voltak, az értesítés benyújtására előírt határidő az attól az időponttól számított hat hónap. Minden olyan alkalommal, amikor a terméken jelentős változtatást hajtanak végre, új értesítést kell benyújtani.

Az értesítésnek – attól függően, hogy a termék elektronikus cigaretta vagy utántöltő flakon-e – tartalmaznia kell a következő információkat:

- a) a gyártó, egy felelős természetes vagy jogi személy az Európai Unión belül, és adott esetben az Unióba való behozatal végző importőr neve és elérhetősége;
- b) a termék valamennyi összetevőjének, valamint a termék használata során keletkező kibocsátásoknak – és ezek mennyiségének – a felsorolása márkanevenként és típusonként;
- c) toxikológiai adatok a termék összetevőiről és a – többek között hő hatására – keletkező kibocsátásokról, megemlítve különösen a belélegzés útján a fogyasztók egészségére gyakorolt hatásukat és figyelembe véve egyebek mellett esetleges függőséget okozó hatásukat;
- d) információk a rendeltetésszerű, illetve az ésszerűen előrelátható körülmények között történő fogyasztás esetén érvényes nikotindózisról és nikotinfelvételről;
- e) a termék alkotórészeinek leírása, ideértve adott esetben az elektronikus cigaretta, illetve az utántöltő flakon felbontásának és utántöltésének mechanizmusát;
- f) a gyártási folyamat leírása – ezen belül kitérve arra, hogy az magában foglal-e sorozatgyártást is –, valamint nyilatkozat arról, hogy a gyártási eljárás biztosítja az e cikkben foglalt követelményeknek való megfelelést;
- g) nyilatkozat arról, hogy a gyártó és az importőr teljes felelősséget vállal a termék minőségéért és biztonságosságáért annak forgalomba hozatala és rendeltetésszerű, illetve ésszerűen előrelátható körülmények között történő felhasználása esetére.

Ha a tagállamok hiányosnak ítélik a benyújtott információkat, jogosultak kérni azok kiegészítését.

A tagállamok a részükre benyújtott információk kézhezvételéért, tárolásáért, kezeléséért és elemzéséért a dohánytermékek gyártóinak és importőreinek arányos díjakat számíthatnak fel.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy:

- a) nikotintartalmú folyadékot kizárólag kifejezetten erre a célra szolgáló, legfeljebb 10 ml űrtartalmú utántöltő flakonokban, eldobható elektronikus cigarettákban vagy egyszer használatos patronokban hozzanak forgalomba, és a patronok vagy a tartályok űrtartalma ne haladja meg a 2 ml-t;
- b) a nikotintartalmú folyadék legfeljebb 20 mg/ml nikotint tartalmazzon;
- c) a nikotintartalmú folyadék ne tartalmazzon olyan adalékanyagokat, amelyek a 7. cikk (6) bekezdésében szerepelnek;
- d) a nikotintartalmú folyadék előállítása során kizárólag magas tisztasági fokú összetevőket használjanak. A nikotintartalmú folyadék az e cikk (2) bekezdése második albekezdésének b) pontjában említett összetevőktől eltérő anyagokat csak nyomokban tartalmazzon, és csak abban az esetben, ha a nyomokban való előfordulás technikailag elkerülhetetlen a gyártás során;

- e) a nikotin kivételével a nikotintartalmú folyadék kizárólag olyan összetevőkből álljon, amelyek – sem melegítés hatására, sem anélkül – nem veszélyesek az emberi egészségre;
- f) az elektronikus cigaretták a nikotindózist rendes használati körülmények között egyenletesen adják le;
- g) az elektronikus cigaretták és az utántöltő flakonok gyermekzárások legyenek és ne legyenek manipulálhatók; legyenek védettek törés és szivárgás ellen, valamint olyan mechanizmussal működjenek, amely garantálja a szivárgásmentes utántöltést.

(4) A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy:

- a) az elektronikus cigaretták és az utántöltő flakonok csomagolási egységeihez mellékeljenek tájékoztatót, amely tartalmazza:
 - i. a termék használati és tárolási útmutatóját, ezenkívül felhívja a figyelmet arra, hogy a termék használata fiatalok és nemdohányzók számára nem ajánlott;
 - ii. az ellenjavallatokra vonatkozó tájékoztatót;
 - iii. konkrét kockázati csoportoknak szóló figyelmeztetéseket;
 - iv. a lehetséges káros hatásokra vonatkozó tájékoztatót;
 - v. a függőséget okozó tulajdonságokra és a toxicitásra vonatkozó tájékoztatót;
 - vi. a gyártó vagy az importőr, valamint egy Unión belüli természetes vagy jogi kapcsolattartó személy elérhetőségeit;
- b) az elektronikus cigaretták és az utántöltő flakonok csomagolási egységei és gyűjtőcsomagjai:
 - i. tartalmazzanak jegyzéket a termékben található valamennyi összetevőről tömeg szerint csökkenő sorrendben, adják meg a termék dózisonkénti nikotintartalmát és a nikotinkibocsátást, a gyártási tétel számát, valamint szerepeljen rajtuk ajánlás, miszerint a termék gyermekektől elzárva tartandó;
 - ii. az e pont i. alpontjában foglaltakat nem érintve, ne tartalmazzanak a 13. cikkben említett elemeket vagy jellemzőket, a 13. cikk (1) bekezdésének a) és c) pontjában említett nikotintartalomra és ízesítésre vonatkozó információ kivételével; és
 - iii. szerepeljen rajtuk az alábbi egészségvédő figyelmeztetések egyike:

„Ez a termék nikotint tartalmaz, amely erős függőséget okozó anyag. Fogyasztása nemdohányzók számára nem ajánlott.”

vagy

„Ez a termék nikotint tartalmaz, amely erős függőséget okozó anyag.”

A tagállamok határozzák meg, hogy a fenti figyelmeztetések közül melyiket kell alkalmazni;

- c) az egészségvédő figyelmeztetéseknek meg kell felelniük a 12. cikk (2) bekezdésében foglalt előírásoknak.

(5) A tagállamok biztosítják, hogy:

- a) tilos legyen a sajtóban és más nyomtatott kiadványokban minden olyan kereskedelmi közlemény információs társadalmi szolgáltatás keretében, amelynek célja, illetve közvetlen vagy közvetett hatása az elektronikus cigaretták és az utántöltő flakonok népszerűsítése, kivéve azokat a kiadványokat, amelyek kizárólag az elektronikus cigaretták és az utántöltő flakonok kereskedelmének szakmai képviselői részére szólnak, továbbá a harmadik országokban nyomtatott és kiadott kiadványokat, amennyiben azok alapvetően nem az uniós piacra készültek;
- b) tilos legyen minden olyan, a rádióban elhangzó kereskedelmi közlemény, amelynek célja, illetve közvetlen vagy közvetett hatása az elektronikus cigaretták és az utántöltő flakonok népszerűsítése;

- c) tilos legyen a rádiós műsorokhoz való bármilyen olyan nyilvános vagy magánjellegű hozzájárulás, amelynek célja, illetve közvetlen vagy közvetett hatása az elektronikus cigaretták és az utántöltő flakonok népszerűsítése;
- d) tilos legyen a rendezvényekhez és tevékenységekhez, valamint az egyének részére nyújtott bármilyen olyan nyilvános vagy magánjellegű hozzájárulás, amelynek célja, illetve közvetlen vagy közvetett hatása az elektronikus cigaretták és az utántöltő flakonok népszerűsítése, amennyiben azok több tagállamot érintenek, illetve több tagállamban zajlanak, vagy más módon határokon átnyúló hatással bírnak;
- e) tilosak legyenek a 2010/13/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ hatálya alá tartozó audiovizuális kereskedelmi közlemények az elektronikus cigaretták és az utántöltő flakonok tekintetében.

(6) Ezen irányelv 18. cikke vonatkozik az elektronikus cigaretták és az utántöltő flakonok határokon átnyúló távértékesítésére.

(7) A tagállamok kötelezik az elektronikus cigaretták és utántöltő flakonok gyártóit és importőreit, hogy az illetékes hatóságoknak évente nyújtsanak be:

- i. átfogó adatokat a márkanevenkénti és terméktípusonkénti értékesítési volumenekről;
- ii. tájékoztatást a különböző fogyasztói csoportoknak, köztük a fiataloknak, a nemdohányzóknak és az aktív dohányosok főbb típusainak preferenciáiról;
- iii. a termékek értékesítési módjáról; és
- iv. a fentiekkel kapcsolatban végzett esetleges piackutatások összefoglalóiról, mellékelve azok angol fordítását is.

A tagállamoknak figyelemmel kell kísérniük az elektronikus cigaretták és az utántöltő flakonok piacának alakulását, többek között az arra vonatkozó esetleges adatokat, hogy azok használata nikotinfüggőséghez vezethet vagy a hagyományos dohánytermékek fogyasztására indíthatja a fiatalokat és a nemdohányzókat.

(8) A tagállamok – biztosítják a (2) bekezdés értelmében kapott információk weboldalon történő közzétételét. A tagállamoknak az információ nyilvánossá tétele során megfelelően figyelembe kell venniük az üzleti titok védelmét.

A tagállamok – kérésre – a Bizottság és más tagállamok rendelkezésére bocsátják az e cikk alapján kapott információkat. A Bizottság és a tagállamok biztosítják az üzleti titok és más bizalmas jellegű információk bizalmas kezelését.

(9) A tagállamok kötelezik az elektronikus cigaretták és utántöltő flakonok gyártóit, importőreit és forgalmazóit, hogy adatgyűjtési rendszert alakítsanak ki és tartsanak fenn ezen termékeknek az emberi egészségre gyakorolt valamennyi vélelmezett káros hatásáról.

Amennyiben az említett gazdasági szereplők bármelyike úgy véli, vagy alapos okkal feltételezi, hogy a birtokában lévő, forgalomba hozni kívánt vagy forgalomba hozott elektronikus cigaretta vagy utántöltő flakon nem biztonságos vagy nem jó minőségű, vagy más szempontból nem felel meg ennek az irányelvnek, az adott gazdasági szereplő haladéktalanul megteszi – az esettől függően – az ahhoz szükséges korrekciós intézkedéseket, hogy az érintett termék megfeleljen ennek az irányelvnek, illetve hogy azt kivonják a forgalomból vagy visszahívják. Ilyen esetben a gazdasági szereplőket arra is kötelezni kell, hogy haladéktalanul tájékoztassák azon tagállamok piacfelügyeleti hatóságait, ahol a terméket forgalmazzák vagy forgalmazni kívánják, és ismertessék elsősorban az emberi egészségre gyakorolt kockázatokat és biztonsági kockázatokat, valamint az esetlegesen megtett korrekciós intézkedéseket és azok eredményét.

A tagállamok további információkat is kérhetnek az érintett gazdasági szereplőktől, például az elektronikus cigaretták és utántöltő flakonok biztonsági és minőségi szempontjaival vagy azok esetleges káros hatásával kapcsolatban.

(10) A Bizottság az újratölthető elektronikus cigaretták használatával összefüggő lehetséges közegészségügyi kockázatokról legkésőbb 2016. május 20-ig, azt követően pedig megfelelő esetben jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2010. március 10-i 2010/13/EU irányelve a tagállamok audiovizuális médiaszolgáltatások nyújtására vonatkozó egyes törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezéseinek összehangolásáról (Audiovizuális médiaszolgáltatásokról szóló irányelv) (HL L 95., 2010.4.15., 1. o.).

(11) Az e cikk követelményeinek megfelelő elektronikus cigaretta és utántöltő flakon esetében, amennyiben valamely illetékes hatóság megbizonyosodik arról, vagy alapos okkal feltételezi, hogy egy adott elektronikus cigaretta vagy utántöltő flakon, vagy egy adott típusú elektronikus cigaretta vagy utántöltő flakon súlyosan veszélyeztetheti az emberi egészséget, meghozhatja a megfelelő ideiglenes intézkedéseket. Az illetékes nemzeti hatóságnak továbbá haladéktalanul tájékoztatnia kell a Bizottságot és a többi tagállam illetékes hatóságát a meghozott intézkedésekről és az azok szükségességét alátámasztó adatokról. A Bizottság a tájékoztatás kézhezvételét követően a lehető leggyorsabban megállapítja, hogy az ideiglenes intézkedés indokolt-e. A Bizottság tájékoztatja az érintett tagállamot következtetéseiről, hogy a tagállam megtehesse az annak megfelelő intézkedéseket.

Amennyiben e bekezdés első albekezdésének alkalmazása nyomán egy adott elektronikus cigarettának vagy utántöltő flakonnak, vagy egy elektronikus cigaretta vagy utántöltő flakon típusának forgalomba hozatalát megalapozott indokok alapján legalább három tagállamban megtiltják, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 27. cikk szerint felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el annak érdekében, hogy ezt a tilalmat a többi tagállamra is kiterjessze, ha a tilalom vagy kiterjesztés indokolt és arányos.

(12) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 27. cikk szerint felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el az e cikk (4) bekezdésének b) pontjában előírt egészségvédő figyelmeztetés szövegének kiigazítása érdekében. Az egészségvédő figyelmeztetés szövegének kiigazítása során a Bizottság gondoskodik annak tényszerűségéről.

(13) A Bizottság végrehajtási aktusok útján meghatározza a (2) bekezdés szerinti értesítés közös formátumát és a (3) bekezdés g) pontja szerinti utántöltési mechanizmus műszaki szabványait.

E végrehajtási aktusokat a 25. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

21. cikk

Dohányzási célú gyógynövénytermékek

(1) A dohányzási célú gyógynövénytermékek valamennyi csomagolási egységén és bármely gyűjtőcsomagján fel kell tüntetni az alábbi egészségvédő figyelmeztetést:

„E termék dohányzási célú fogyasztása károsítja egészségét.”

(2) Ezt az egészségvédő figyelmeztetést a csomagolási egység és bármely gyűjtőcsomag elülső és hátsó külső felületére kell nyomtatni.

(3) Az egészségvédő figyelmeztetésnek meg kell felelnie a 9. cikk (4) bekezdésében szereplő követelményeknek. A figyelmeztetésnek a csomagolási egység és bármely gyűjtőcsomag megfelelő felületén a felület 30 %-át kell kitöltenie. Ez az arány a két hivatalos nyelvű országokban 32 %-ra, a kettőnél több hivatalos nyelven rendelkezőknel pedig 35 %-ra módosul.

(4) A dohányzási célú gyógynövénytermékek csomagolási egységein és bármely gyűjtőcsomagján nem helyezhetők el a 13. cikk (1) bekezdésének a), b) és c) pontjában említett elemek és jellemzők, továbbá nem tüntethető fel az az állítás, miszerint a termék ízesítő- és adalékanyagoktól mentes.

22. cikk

A dohányzási célú gyógynövénytermékek összetevőinek bejelentése

(1) A tagállamok a dohányzási célú gyógynövénytermékek gyártóit és importőreit kötelezik, hogy nyújtsanak be egy listát az illetékes hatóságokhoz az ilyen termékek gyártásában felhasznált valamennyi összetevőről és azok mennyiségéről, márkanevenként és típusonként. A gyártók vagy importőrök kötelesek továbbá tájékoztatni az érintett tagállamok illetékes hatóságait, ha valamely termék összetétele úgy módosul, hogy az befolyásolja az e cikk értelmében szolgáltatott információkat. Az e cikkben előírt információkat az új vagy módosított dohányzási célú gyógynövénytermékek forgalomba hozatalát megelőzően kell benyújtani.

(2) A tagállamok gondoskodnak róla, hogy az (1) bekezdésben foglaltak szerint benyújtott információk weboldalon keresztül a nyilvánosság számára hozzáférhetőek legyenek. A tagállamoknak az információ nyilvánossá tétele során megfelelően figyelembe kell venniük az üzleti titok védelmét. A gazdasági szereplőknek pontosan meg kell határozniuk, mely információkat tekintik üzleti titoknak.

IV. CÍM

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

23. cikk

Együtműködés és végrehajtás

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a dohánytermékek és kapcsolódó termékek gyártói és importőrei a Bizottsággal és a tagállamok illetékes hatóságaival hiánytalan és helytálló információkat közöljenek, az ezen irányelvben előírtak szerint és az abban meghatározott határidőn belül. A kért információk benyújtásának kötelezettsége elsődlegesen a gyártót terheli, ha a gyártó székhelye az Unióban van. A kért információk benyújtásának kötelezettsége elsődlegesen az importőrt terheli, ha a gyártó székhelye az Unión kívül, míg az importőr székhelye az Unióban található. A kért információk benyújtásának kötelezettsége a gyártót és az importőrt közösen terheli, ha mindkettő székhelye az Unión kívül van.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy azok a dohánytermékek és kapcsolódó termékek, amelyek nem felelnek meg ennek az irányelvnek, ideértve az az alapján hozott végrehajtási aktusokat és a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat is, ne kerülhessenek piaci forgalomba. A tagállamok biztosítják, hogy dohánytermék, illetve kapcsolódó termékek ne kerülhessenek piaci forgalomba, ha az ebben az irányelvben előírt bejelentési kötelezettségeket nem teljesítették.

(3) A tagállamok megállapítják az ennek az irányelvnek megfelelően elfogadott nemzeti rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciók szabályait, és meghoznak minden szükséges intézkedést, hogy biztosítsák e szankciók végrehajtását. Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A szándékos jogsértés esetén alkalmazhatók olyan közigazgatási szankciók, amelyek ellensúlyozzák a jogsértéssel elért kívánt gazdasági előnyt.

(4) A tagállamok illetékes hatóságai e rendelet helyes alkalmazásának és kellő végrehajtásának biztosítása érdekében együttműködnek egymással és a Bizottsággal, és minden olyan információt megküldenek egymásnak, amely e rendelet egységes alkalmazásához szükséges.

24. cikk

Szabad mozgás

(1) A tagállamok az ezen irányelv által szabályozott szempontokkal kapcsolatos megfontolásokból – az e cikk (2) és (3) bekezdésére is figyelemmel – nem tilthatják meg és nem korlátozhatják az ezen irányelv előírásainak megfelelő dohánytermékek és kapcsolódó termékek forgalomba hozatalát.

(2) Ez az irányelv nem érinti a tagállamok arra vonatkozó jogát, hogy a piacon forgalmazott valamennyi termékre alkalmazandó további követelményeket tartsanak fenn, illetve vezessenek be a dohánytermékek csomagolásának egységesítésére vonatkozóan, amennyiben ez közegészségügyi megfontolásokból indokolt, figyelembe véve az emberi egészség védelmének ezen irányelv révén megvalósuló magas szintjét. Ezeknek az intézkedéseknek arányosaknak kell lenniük, és nem lehetnek önkényes megkülönböztetésnek vagy a tagállamok közötti kereskedelem rejtett korlátozásának az eszközei. Az ilyen intézkedésekről értesíteni kell a Bizottságot, fenntartásuk vagy bevezetésük indokait is megadva.

(3) A tagállamok ezenfelül betilthatják a dohánytermékek vagy kapcsolódó termékek bizonyos kategóriáját az adott tagállamban fennálló sajátos helyzetre történő hivatkozással, és feltéve, hogy e rendelkezést a közegészség védelmének szükségessége indokolja, figyelembe véve az egészség védelmének ezen irányelv révén megvalósuló magas szintjét. Az ilyen nemzeti rendelkezésekről értesíteni kell a Bizottságot, bevezetésük indokait is megadva. A Bizottság az e bekezdés szerinti értesítés beérkezését követő hat hónapon belül jóváhagyja vagy elutasítja a nemzeti rendelkezéseket, miután - figyelembe véve az egészség védelmének ezen irányelv révén megvalósuló magas szintjét - ellenőrizte, hogy a rendelkezések indokoltak és szükségesek-e, arányban állnak-e a céljukkal, illetve nem minősülnek-e önkényes megkülönböztetésnek vagy a tagállamok közötti kereskedelem rejtett korlátozása eszközének. Amennyiben e hat hónapos időszakon belül a Bizottság nem hoz döntést, a nemzeti rendelkezéseket jóváhagyottnak kell tekinteni.

25. cikk

Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.
- (3) Ha a bizottságnak írásbeli eljárásban kell véleményt nyilvánítania, az ilyen eljárást eredmény nélkül lezárják, amennyiben a véleménynyilvánításra megállapított határidőn belül az elnök úgy határoz vagy a bizottsági tagok többsége ezt kéri.
- (4) Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

26. cikk

Illetékes hatóságok

A tagállamok 2016. május 20-át követő 3 hónapon belül kijelölik az ebben az irányelvben megállapított kötelezettségek végrehajtásáért és alkalmazásáért felelős illetékes hatóságokat. A tagállamok haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot arról, mely hatóságokat jelölték ki illetékesnek. A Bizottság ezt az információt közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

27. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására.
- (2) A Bizottság a 3. cikk (2) és (4) bekezdésében, a 4. cikk (3) és (5) bekezdésében, a 7. cikk (5), (11) és (12) bekezdésében, a 9. cikk (5) bekezdésében, a 10. cikk (3) bekezdésében, a 11. cikk (6) bekezdésében, a 12. cikk (3) bekezdésében, a 15. cikk (12) bekezdésében, valamint a 20. cikk (11) és (12) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól 2014. május 19-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás haladéktalanul meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 3. cikk (2) és (4) bekezdésében, a 4. cikk (3) és (5) bekezdésében, a 7. cikk (5), (11) és (12) bekezdésében, a 9. cikk (5) bekezdésében, a 10. cikk (3) bekezdésében, a 11. cikk (6) bekezdésében, a 12. cikk (3) bekezdésében, a 15. cikk (12) bekezdésében, valamint a 20. cikk (11) és (12) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló aktusok érvényességét.
- (4) A Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot e jogi aktus elfogadásáról.
- (5) A 3. cikk (2) és (4) bekezdésében, a 4. cikk (3) és (5) bekezdésében, a 7. cikk (5), (11) és (12) bekezdésében, a 9. cikk (5) bekezdésében, a 10. cikk (3) bekezdésében, a 11. cikk (6) bekezdésében, a 12. cikk (3) bekezdésében, a 15. cikk (12) bekezdésében, valamint a 20. cikk (11) és (12) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

28. cikk

Jelentés

(1) 2016. május 20 után legkésőbb öt évvel, és azt követően szükség szerint a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának ennek az irányelvnek az alkalmazásáról.

A jelentés összeállításában a Bizottságot tudományos és műszaki szakértők segítik, hogy az összes szükséges információ rendelkezésére álljon.

(2) A Bizottság a jelentésben feltünteteti különösen az irányelv azon elemeit, amelyeket a tudományos és műszaki ismeretek bővülésének nyomán – ideértve a dohánytermékekre és kapcsolódó termékekre vonatkozó, nemzetközileg elfogadott szabályok és szabványok változását is – felül kell vizsgálni vagy ki kell igazítani. A Bizottság megkülönböztetett figyelmet fordít a következőkre:

- a) a csomagolás ezen irányelv által nem szabályozott felületeinek kialakításával kapcsolatos tapasztalatok, figyelembe véve a nemzeti, nemzetközi, jogi, gazdasági és tudományos fejleményeket;
- b) az új dohánytermék-kategóriákkal kapcsolatos piaci fejlemények, figyelembe véve többek között a 19. cikk szerint kapott értesítéseket;
- c) olyan piaci fejlemények, amelyek a körülmények jelentős megváltozásának minősülnek;
- d) a dohánytermékekben felhasznált összetevők szabályozására szolgáló európai rendszer megvalósíthatósága, előnyei és lehetséges hatásai, ideértve azon összetevők jegyzékének uniós szinten való összeállítását is, amelyek a dohánytermékekben felhasználhatók, azokban jelen lehetnek, illetve azokhoz hozzáadhatók, figyelembe véve többek között az 5. és 6. cikk szerint gyűjtött információkat;
- e) a 7,5 mm-nél kisebb átmérőjű cigaretták piacának alakulása, továbbá azok ártalmosságának fogyasztói megítélése és e cigaretták megtévesztő jellege;
- f) a dohánytermékek összetevőire és kibocsátásaira vonatkozóan az 5. és 6. cikknek megfelelően összegyűjtött információkat tartalmazó uniós adatbázis megvalósíthatósága, előnyei és lehetséges hatásai;
- g) az elektronikus cigaretták és utántöltő flakonok piacán bekövetkezett fejlemények, figyelembe véve többek között a 20. cikk szerint gyűjtött információkat, ideértve e termékek fogyasztásának fiatalok és nemdohányzók általi megkezdését, azoknak a leszokási kísérletekre gyakorolt hatásait, valamint a tagállamok által az ízesítések tekintetében hozott intézkedéseket;
- h) a vízipipadohány piacon bekövetkezett fejlemények és a vízipipadohány tekintetében megnyilvánuló fogyasztói preferenciák, különös tekintettel annak különböző ízesítéseire.

A tagállamok segítik a Bizottság munkáját és megadják a rendelkezésükre álló valamennyi információt az értékelés elvégzéséhez és a jelentés elkészítéséhez.

(3) A jelentés alapján a Bizottság szükség szerint javaslatot tesz ezen irányelv annak érdekében történő módosítására, hogy az – a belső piac zavartalan működéséhez szükséges mértékben – igazodjon a dohány- és kapcsolódó termékek területén végbement fejleményekhez, valamint hogy figyelembe vegye a nemzetközi szinten elfogadott, a dohánytermékekre és kapcsolódó termékekre vonatkozó szabványokkal kapcsolatos minden, tudományos tényen vagy fejleményen alapuló új tényt és elemet.

29. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2016. május 20-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottság számára.

A tagállamok ezeket a rendelkezéseket 2016. május 20-tól alkalmazzák, a 7. cikk (14) bekezdésének, a 10. cikk (1) bekezdése e) pontjának, a 15. cikk (13) bekezdésének, valamint a 16. cikk (3) bekezdésének sérelme nélkül.

(2) Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A rendelkezéseknek tartalmazniuk kell egy arra vonatkozó nyilatkozatot is, hogy a hatályban lévő törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseknek az ezen irányelvvel hatályon kívül helyezett irányelvre történő hivatkozásait az erre az irányelvre történő hivatkozásokként kell értelmezni. A hivatkozás módját és a nyilatkozat megfogalmazását a tagállamok határozzák meg.

(3) A tagállamok megküldik a Bizottságnak nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek a szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

30. cikk

Átmeneti rendelkezés

A tagállamok engedélyezhetik az alábbi, ennek az irányelvnek meg nem felelő termékek 2017. május 20-ig történő forgalomba hozatalát:

- a) a 2016. május 20. előtt a 2001/37/EK irányelvvel összhangban gyártott vagy szabad kereskedelmi forgalomba helyezett és címkézett dohánytermékek;
- b) a 2016. november 20. előtt gyártott vagy szabad kereskedelmi forgalomba helyezett elektronikus cigaretták vagy utántöltő flakonok;
- c) a 2016. május 20. előtt gyártott vagy szabad kereskedelmi forgalomba helyezett dohányzási célú gyógynövénytermékek.

31. cikk

Hatályon kívül helyezés

A 2001/37/EK irányelv 2016. május 20-tól kezdődő hatállyal – az annak a nemzeti jogba történő átültetésére meghatározott határidővel kapcsolatos tagállami kötelezettségek sérelme nélkül – hatályát veszti.

A hatályon kívül helyezett irányelvre történő hivatkozásokat az erre az irányelvre történő hivatkozásokként kell értelmezni, az ezen irányelv III. mellékletében foglalt megfelelési táblázatnak megfelelően.

32. cikk

Hatálybalépés

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

33. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2014. április 3-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

M. SCHULZ

a Tanács részéről

az elnök

D. KOURKOULAS

I. MELLÉKLET

FIGYELMEZTETŐ FELIRATOK LISTÁJA

(a 10. cikkben és a 11. cikk (1) bekezdésében említettek szerint)

1. A tüdőrákot tízből kilenc esetben a dohányzás okozza.
 2. A dohányzás száj-, garat- és gégerákot okoz.
 3. A dohányzás roncsolja a tüdőt.
 4. A dohányzás szívinfarktust okoz.
 5. A dohányzás agyvérzést és fogyatékoságot okoz.
 6. A dohányzás következtében elzáródnak az artériák.
 7. A dohányzás növeli a vakság kockázatát.
 8. A dohányzás roncsolja a fogakat és a fogínyt.
 9. A dohányzás megölheti születendő gyermekét.
 10. A dohányfüsttel árt gyermekeinek, családjának és barátainak.
 11. A dohányosok gyermekei körében nagyobb a dohányzás valószínűsége.
 12. Szokjon le, hogy tovább élhessen szerettei körében!
 13. A dohányzás csökkenti a termékenységet.
 14. A dohányzás növeli az impotencia kockázatát.
-

II. MELLÉKLET

KÉPTÁR

(A 10. CIKK (1) BEKEZDÉSÉBEN EMLÍTETTEK SZERINT)

[a Bizottság állapítja meg a 10. cikk (3) bekezdésének b) pontja alapján]

—

III. MELLÉKLET

MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

2001/37/EK irányelv	Ezen irányelv
1. cikk	1. cikk
2. cikk	2. cikk
3. cikk (1) bekezdés	3. cikk (1) bekezdés
3. cikk (2) és (3) bekezdés	—
4. cikk (1) bekezdés	4. cikk (1) bekezdés
4. cikk (2) bekezdés	4. cikk (2) bekezdés
4. cikk (3) és (5) bekezdés	—
5. cikk (1) bekezdés	—
5. cikk (2) bekezdés a) pont	9. cikk (1) bekezdés
5. cikk (2) bekezdés b) pont	10. cikk (1) bekezdés a) pont és 10. cikk (2) bekezdés, 11. cikk (1) bekezdés
5. cikk (3) bekezdés	10. cikk (1) bekezdés
5. cikk (4) bekezdés	12. cikk
5. cikk (5) bekezdés, első albekezdés	9. cikk (3) bekezdés, ötödik albekezdés, 11. cikk (2) és (3) bekezdés, 12. cikk (2) bekezdés b) pont
5. cikk (5) bekezdés, második albekezdés	11. cikk (4) bekezdés
5. cikk (6) bekezdés a) pont	9. cikk (4) bekezdés a) pont
5. cikk (6) bekezdés b) pont	—
5. cikk (6) bekezdés c) pont	9. cikk (4) bekezdés b) pont
5. cikk (6) bekezdés d) pont	8. cikk (6) bekezdés és 11. cikk (5) bekezdés, második albekezdés
5. cikk (6) bekezdés e) pont	8. cikk (1) bekezdés
5. cikk (7) bekezdés	8. cikk (3) és (4) bekezdés
5. cikk (8) bekezdés	—

2001/37/EK irányelv	Ezen irányelv
5. cikk (9) bekezdés, első albekezdés	15. cikk (1) és (2) bekezdés
5. cikk (9) bekezdés, második albekezdés	15. cikk (11) bekezdés
6. cikk (1) bekezdés, első albekezdés	5. cikk (1) bekezdés, első albekezdés
6. cikk (1) bekezdés, második albekezdés	5. cikk (2) és (3) bekezdés
6. cikk (1) bekezdés, harmadik albekezdés	—
6. cikk (2) bekezdés	5. cikk (4) bekezdés
6. cikk (3) és (4) bekezdés	—
7. cikk	13. cikk (1) bekezdés b) pont
8. cikk	17. cikk
9. cikk (1) bekezdés	4. cikk (3) bekezdés
9. cikk (2) bekezdés	10. cikk (2) és (3) bekezdés a) pont
9. cikk (3) bekezdés	16. cikk (2) bekezdés
10. cikk (1) bekezdés	25. cikk (1) bekezdés
10. cikk (2) és (3) bekezdés	25. cikk (2) bekezdés
11. cikk, első és második albekezdés	28. cikk (1) bekezdés, első és második albekezdés
11. cikk, harmadik albekezdés	28. cikk (2) bekezdés, első albekezdés
11. cikk, negyedik albekezdés	28. cikk (3) bekezdés
12. cikk	—
13. cikk (1) bekezdés	24. cikk (1) bekezdés
13. cikk (2) bekezdés	24. cikk (2) bekezdés
13. cikk (3) bekezdés	
14. cikk (1) bekezdés, első albekezdés	29. cikk (1) bekezdés, első albekezdés

2001/37/EK irányelv	Ezen irányelv
14. cikk (1) bekezdés, második albekezdés	29. cikk (2) bekezdés
14. cikk (2) bekezdés és (3) bekezdés	30. cikk a) pont
14. cikk (4) bekezdés	29. cikk (3) bekezdés
15. cikk	31. cikk
16. cikk	32. cikk
17. cikk	33. cikk
I. melléklet (A kiegészítő egészségügyi figyelmeztető feliratok listája)	I. melléklet (Figyelmeztető feliratok listája)
II. melléklet (A hatályon kívül helyezett irányelvek átvételének és végrehajtásának határideje)	—
III. melléklet (Korrelációs táblázat)	III. melléklet (Megfelelési táblázat)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2014/42/EU IRÁNYELVE

(2014. április 3.)

a bűncselekmény elkövetési eszközeinek és az abból származó jövedelemnek az Európai Unión belüli befagyasztásáról és elkobzásáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 82. cikke (2) bekezdésére, valamint 83. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

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

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A határokon átnyúló szervezett bűnözés – ideértve a maffiatípusú bűnszervezeteket is – fő indítéka az anyagi haszonszerzés. Az illetékes hatóságokat következképp el kell látni a bűncselekményekből származó jövedelem felkutatásához, befagyasztásához, kezeléséhez és elkobzásához szükséges eszközökkel. Azonban a szervezett bűnözés eredményes megelőzését és az ellene való küzdelmet a bűncselekményből származó jövedelem semlegesítése révén kell megvalósítani, és ezt meghatározott esetekben ki kell terjeszteni a bűncselekményből származó bármilyen vagyona is.
- (2) A szervezett bűnözési csoportok a határokon átnyúlóan fejtik ki tevékenységüket, és egyre nagyobb mértékben szereznek vagyoni eszközöket a székhelyüktől különböző tagállamokban és harmadik országokban. Egyre nagyobb szükség van hatékony nemzetközi együttműködésre a vagyonvisszaszerzés terén és kölcsönös jogi segítségnyújtásra.
- (3) A szervezett bűnözés elleni küzdelem legeredményesebb módszerei közé tartozik az ilyen bűncselekmények elkövetése esetén szigorú jogkövetkezmények előírása, a hatékony felderítés, valamint a bűncselekmény elkövetési eszközeinek és az abból származó jövedelemnek a befagyasztása és elkobzása.
- (4) Jóllehet korlátozott statisztika áll rendelkezésre, a bűncselekményből származó jövedelem Unión belül visszaszerzett összege a becsült jövedelem összegéhez képest elégtelen mértékűnek tűnik. Tanulmányok igazolták, hogy az elkobzási eljárásokat – jóllehet azokat az uniós és a nemzeti jog is szabályozza – továbbra sem alkalmazzák kellő mértékben.
- (5) A minimumszabályok elfogadása közelíteni fogja a tagállamok befagyasztási és elkobzási rendszereit, ezáltal előmozdítva a kölcsönös bizalmat és a határon átnyúló hatékony együttműködést.

⁽¹⁾ HL C 299., 2012.10.4., 128. o.

⁽²⁾ HL C 391., 2012.12.18., 134. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2014. február 25-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2014. március 14-i határozata.

- (6) A Stockholmi Program, valamint a Bel- és Igazságügyi Tanácsnak a vagyonelkobzásról és vagyonvisszaszerzésről szóló 2010. júniusi következtetési hangsúlyozzák a bűncselekményekből származó vagyoni eszközök hatékonyabb azonosításának, elkobzásának és újbóli felhasználásának fontosságát.
- (7) A vagyoni eszközök befagyasztásának, lefoglalásának és elkobzásának jelenlegi uniós jogi keretét a 98/699/IB együttes fellépés ⁽¹⁾, a 2001/500/IB tanácsi kerethatározat ⁽²⁾, a 2003/577/IB tanácsi kerethatározat ⁽³⁾, a 2005/212/IB tanácsi kerethatározat ⁽⁴⁾ és a 2006/783/IB tanácsi kerethatározat ⁽⁵⁾ alkotják.
- (8) A Bizottságnak a 2003/577/IB, a 2005/212/IB és a 2006/783/IB kerethatározatokról szóló végrehajtási jelentés-eiből kitűnik, hogy a kiterjesztett hatályú elkobzásra, valamint a befagyasztást és elkobzást elrendelő határozatok kölcsönös elismerésére vonatkozó jelenlegi rendszerek nem teljes mértékben hatékonyak. A tagállamok joga közötti eltérések hátráltatják az elkobzást.
- (9) Ezen irányelv célja a 2001/500/IB és a 2005/212/IB kerethatározat rendelkezéseinek módosítása és kiterjesztése. Azon tagállamok tekintetében, amelyekre nézve ezen irányelv kötelező, részben fel kell váltani az említett kerethatározatokat.
- (10) A tagállamok a büntetőügyekhez kapcsolódó elkobzási eljárásokat bármely illetékes bíróság elé terjeszthetik.
- (11) A bűncselekményből származó jövedelem jelenlegi fogalmát pontosítani kell, hogy az kiterjedjen a bűncselekményből származó közvetlen jövedelemre és valamennyi közvetett haszonra is, beleértve a közvetlen jövedelem későbbi újrabefektetését vagy átalakítását. Így e jövedelem magában foglalhat minden vagyont, beleértve a részben vagy egészben más vagyonná átalakított vagy átváltott vagyont, és – a kevert jövedelem becsült értékéig – a jogszerű forrásból szerzett vagyonnal kevert vagyont. E jövedelem magában foglalhat a bűncselekményből származó jövedelemből vagy olyan vagyomból eredő bevételt vagy más hasznot is, amelyre az ilyen jövedelmet átalakították vagy átváltották, illetve amellyel az ilyen jövedelmet keverték.
- (12) Ez az irányelv tágran határozza meg az olyan vagyon fogalmát, amely befagyasztás vagy elkobzás tárgya lehet. Az említett fogalommeghatározás kiterjed az ilyen vagyonnal kapcsolatos jogcímet és az abban való érdekeltséget igazoló okmányokra és okiratokra is. Ilyen okmányok vagy okiratok lehetnek például olyan pénzügyi eszközök vagy dokumentumok, amelyek hitelezői követeléseket keletkeztethetnek, és amelyek rendszerint a vonatkozó eljárásokban érintett személy birtokában vannak. Ez az irányelv nem érinti a vagyonnal kapcsolatos jogcímet és az abban való érdekeltséget igazoló okmányokra vagy okiratokra vonatkozó, az illetékes nemzeti hatóságok vagy közigazgatási szervek által a nemzeti joggal összhangban alkalmazott nemzeti eljárásokat.
- (13) Az ezen irányelv szerinti befagyasztás és elkobzás autonóm fogalmak, amelyek nem akadályozhatják a tagállamokat abban, hogy ezen irányelvet olyan jogi eszközökkel hajtsák végre, amelyek a nemzeti joggal összhangban szankcióknak vagy más típusú intézkedéseknek minősülnek.

⁽¹⁾ 98/699/IB együttes fellépés (1998. december 3.), amelyet a Tanács az Európai Uniót létrehozó szerződés K.3. cikke alapján fogadott el, a pénzmossásról, az elkövetéshez használt eszközök, valamint a bűncselekményekből származó jövedelmek azonosításáról, felkutatásáról, zárolásáról, lefoglalásáról és elkobzásáról (HL L 333., 1998.12.9., 1. o.).

⁽²⁾ A Tanács 2001. június 26-i 2001/500/IB kerethatározata a pénzmossásról, valamint a bűncselekményhez felhasznált eszközök és az abból származó jövedelmek azonosításáról, felkutatásáról, befagyasztásáról, lefoglalásáról és elkobzásáról (HL L 182., 2001.7.5., 1. o.).

⁽³⁾ A Tanács 2003. július 22-i 2003/577/IB kerethatározata a vagyonnal vagy bizonyítékkal kapcsolatos biztosítási intézkedést elrendelő határozatoknak az Európai Unióban történő végrehajtásáról (HL L 196., 2003.8.2., 45. o.).

⁽⁴⁾ A Tanács 2005. február 24-i 2005/212/IB kerethatározata a bűncselekményből származó jövedelmek, vagyon és az elkövetéshez használt eszközök elkobzásáról (HL L 68., 2005.3.15., 49. o.).

⁽⁵⁾ A Tanács 2006. október 6-i 2006/783/IB kerethatározata a kölcsönös elismerés elvének a vagyonelkobzást elrendelő határozatokra történő alkalmazásáról (HL L 328., 2006.11.24., 59. o.).

- (14) Az elkövetési eszközök és a bűncselekményből származó jövedelem, vagy az ezen eszközökkel és jövedelemmel egyenértékű vagyon jogerős bírósági határozatot követő elkobzása során az ezen irányelv hatálya alá tartozó bűncselekmények tág fogalma alkalmazandó. A 2001/500/IB kerethatározat arra kötelezi a tagállamokat, hogy a bűnösséget megállapító jogerős ítéletet követően tegyék lehetővé az elkövetési eszközöknek és a bűncselekményekből származó jövedelemnek az elkobzását, továbbá az ilyen eszközök és jövedelem értékének megfelelő értékű vagyon elkobzását. Ezt a kötelezettséget fenn kell tartani az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó bűncselekmények esetében is, és a bűncselekményből származó jövedelem ezen irányelvben meghatározott fogalmát hasonló módon kell értelmezni az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó bűncselekmények tekintetében. A tagállamok a bűncselekményből származó jövedelemmel egyenértékű vagyon elkobzását szabadon előírhatják a közvetlen elkobzás kiegészítéseként vagy alternatívájaként, ahogy az a nemzeti joggal összhangban helyénvaló.
- (15) A bűncselekmény elkövetése miatti bűnösséget megállapító jogerős ítélettől függően lehetővé kell tenni az elkövetési eszközök és a bűncselekményből származó jövedelem, illetve az ilyen elkövetési eszközök vagy jövedelem értékének megfelelő értékű vagyon elkobzását. A bűnösséget megállapító jogerős ítélet meghozatalára a terhelt távollétében lefolytatott eljárás keretében is sor kerülhet. Még akkor is, ha a bűnösséget megállapító jogerős ítéleten alapuló elkobzás nem lehetséges, meghatározott körülmények között – legalább a gyanúsított vagy vádlott betegsége vagy szökése esetében – lehetővé kell tenni az elkövetési eszközök és a bűncselekményből származó jövedelem elkobzását. Azonban az ilyen betegség vagy szökés esetén a tagállamokban a távollévő terhelttel szembeni eljárás lehetősége elegendő lenne az e kötelezettségnek való megfeleléshez. A gyanúsított vagy vádlott szökése esetén a tagállamoknak minden ésszerű lépést meg kell tenniük, és előírhatják, hogy az érintett személyt idézzék az elkobzási eljárásra vagy arról értesítsék.
- (16) Ezen irányelv alkalmazásában betegség alatt a gyanúsított vagy vádlott arra való képességének hiányát kell érteni, hogy hosszabb időszakon át jelen legyen a büntetőeljárásban, aminek eredményeként az eljárás nem folytatható rendes körülmények között. A gyanúsított vagy vádlott kötelezhető arra, hogy – például orvosi igazolással – bizonyítsa a betegség fennállását, amely igazolást a bíróság figyelmen kívül hagyhatja, amennyiben azt nem találja kielégítő bizonyítéknak. Az említett személynek az eljárásban való ügyvédi képviselőhez való joga nem sérülhet.
- (17) Ennek az irányelvnek az elkövetési eszközök értékének megfelelő értékű vagyon elkobzása tekintetében történő végrehajtásakor, a vonatkozó rendelkezések alkalmazását akkor lehet kötelezővé tenni, ha az ilyen intézkedés az adott ügy sajátos körülményeire tekintettel arányos, különösen szem előtt tartva az érintett elkövetési eszközök értékét. A tagállamok figyelembe vehetik továbbá azt is, hogy az elítélt személy felelős-e, és ha igen, milyen mértékben felelős az elkövetési eszközök elkobzásának lehetetlenné tételéért.
- (18) Ezen irányelv végrehajtásakor a tagállamok rendelkezhetnek úgy, hogy – rendkívüli körülmények fennállása esetén – az elkobzást nem lehet elrendelni, amennyiben az a nemzeti joggal összhangban indokolatlan nehézséget jelentene az érintett személy számára az adott egyedi eset körülményei alapján, amelyeket döntő körülménynek kell tekinteni. A tagállamok ezzel a lehetőséggel csak nagyon korlátozott módon élhetnek, és csak olyan esetekben rendelkezhetnek arról, hogy az elkobzás nem rendelhető el, ha az az érintett személyt olyan helyzetbe hozná, amelyben nagyon nehéz lenne számára a túlélés.
- (19) A bűnözői csoportok sokféle bűnöző tevékenységet folytatnak. Előfordulhatnak olyan helyzetek, amikor a szervezett bűnözés elleni hatékony küzdelem érdekében helyénvaló, hogy a bűnösséget megállapító ítéletet követően ne csupán a konkrét bűncselekménnyel kapcsolatos vagyont kobozzák el, hanem azt a további vagyont is, amely esetében a bíróság megállapítja, hogy egyéb bűncselekményekből származó jövedelemnek minősül. Ezt a megközelítést „kiterjesztett hatályú elkobzás”-nak nevezik. A 2005/212/IB kerethatározat három, a tagállamok által a kiterjesztett hatályú elkobzás alkalmazása céljából választható minimumkövetelmény-csoportot határoz meg. Ennek következtében e kerethatározat átültetése során a tagállamok különböző lehetőségeket választottak, ami a nemzeti jogrendszerekben a kiterjesztett hatályú elkobzás eltérő fogalmát eredményezte. Ez az eltérés akadályozza az elkobzási ügyekkel kapcsolatos határon átnyúló együttműködést. Ezért egy egységes minimumstandard meghatározásával tovább kell harmonizálni a kiterjesztett hatályú elkobzásra vonatkozó rendelkezéseket.
- (20) Annak meghatározásakor, hogy valamely bűncselekmény gazdasági hasznot eredményezhet-e, a tagállamok figyelembe vehetik az elkövetés módját, például azt, ha a bűncselekmény tényállási eleme, hogy azt szervezett bűnözéssel összefüggésben vagy rendszeres haszonszerzés szándékával követték el. Azonban ez általában véve nem sértheti a kiterjesztett hatályú elkobzás alkalmazásának a lehetőségét.

- (21) A kiterjesztett hatályú elkobzást lehetővé kell tenni, amennyiben a bíróság úgy véli, hogy az adott vagyon bűncselekményből származik. Ez nem jelenti azt, hogy megállapítást kell nyernie annak, hogy az adott vagyon bűncselekményből származik. A tagállamok rendelkezhetnek oly módon, hogy például elegendő, ha a bíróság a valószínűségek mérlegelése alapján úgy véli vagy ésszerűen feltételezi, hogy jelentősen nagyobb a valószínűsége annak, hogy az adott vagyont bűncselekmény – és nem más tevékenység – útján szerezték. Ebben az összefüggésben a bíróságnak mérlegelnie kell az eset konkrét körülményeit, ideértve azokat a tényeket és a rendelkezésre álló bizonyítékokat, amelyek alapján a kiterjesztett hatályú elkobzásról szóló határozat meghozható. Az a tény, hogy az adott személy vagyona aránytalanul nagy a jogszerű jövedelméhez képest, egyike lehet azoknak a tényeknek, amelyek alapján a bíróság levonhatja azt a következtetést, hogy a vagyon bűncselekményből származik. A tagállamok egy olyan követelményt is meghatározhatnak, hogy egy bizonyos időtartamon át a vagyon bűncselekményből származónak minősülhet.
- (22) Ez az irányelv minimumszabályokat határoz meg. Ez az irányelv nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy a nemzeti jogukban – többek között például a nemzeti joguk bizonyításra vonatkozó szabályai tekintetében – szélesebb hatásköröket biztosítsanak.
- (23) Ezen irányelv azon bűncselekményekre alkalmazandó, amelyek az ezen irányelvben felsorolt jogi eszközök hatálya alá tartoznak. E jogi eszközök hatályán belül a tagállamoknak a kiterjesztett hatályú elkobzást kell alkalmazniuk legalább az ezen irányelvben meghatározott bűncselekmények esetében.
- (24) Általános és egyre inkább elterjedt az a gyakorlat, hogy a gyanúsított vagy vádlott az elkobzás elkerülése érdekében beavatott harmadik félre ruházza át a vagyont. A jelenlegi uniós jogi keret nem tartalmaz kötelező szabályokat a harmadik felekre átruházott vagyon elkobzása tekintetében. Ezért egyre inkább szükségessé válik, hogy lehetővé tegyék a harmadik felekre átruházott vagy harmadik felek által szerzett vagyon elkobzását. Harmadik fél általi vagyonszerzés lehet például az, amikor a vagyon közvetlenül vagy közvetve – például közvetítő útján – a gyanúsítottól vagy vádlottól a harmadik fél tulajdonába kerül, beleértve azt is, ha a bűncselekményt az ő nevében vagy hasznára követték el, és ha a vádlott nem rendelkezik elkobozható vagyonnal. Az elkobzás e típusát legalább azokban az esetekben lehetővé kell tenni, amikor a harmadik félnek tudomása volt, vagy tudomása kellett, hogy legyen arról, hogy a vagyon átruházásának vagy szerzésének célja az elkobzás elkerülése volt, konkrét tények és körülmények alapján, ideértve azt is, hogy az átruházásra ingyenesen vagy a piaci értéknél jelentősen alacsonyabb összeg ellenében került sor. A harmadik felektől való elkobzásra vonatkozó szabályoknak természetes és jogi személyekre is ki kell terjedniük. A jóhiszemű harmadik felek jogai nem sérülhetnek egyik esetben sem.
- (25) A tagállamok a harmadik felektől való elkobzást szabadon előírhatják a közvetlen elkobzás kiegészítéseként vagy alternatívájaként, ahogy az a nemzeti joggal összhangban helyénvaló.
- (26) Az elkobzás végleges tulajdonvesztést eredményez. Ugyanakkor a vagyon megőrzése az elkobzás előfeltétele lehet, és fontosnak bizonyulhat az elkobzást elrendelő határozat végrehajtásához. A vagyon megőrzésére a befagyasztást alkalmazzák. Annak érdekében, hogy a vagyon a befagyasztást elrendelő határozat meghozatala előtt ne tűnhessen el, a tagállamok illetékes hatóságait fel kell hatalmazni arra, hogy az ilyen vagyon biztosítása érdekében azonnali intézkedéseket hozhassanak.
- (27) Mivel a vagyont gyakran elkobzási céllal kell megőrizni, a befagyasztás és az elkobzás szorosan kapcsolódik egymáshoz. Egyes jogrendszerekben az elkobzási célú befagyasztást olyan ideiglenes jellegű, külön eljárási intézkedésnek tekintik, amelyet elkobzást elrendelő határozat követhet. A különböző nemzeti jogrendszerek és a 2003/577/IB kerethatározat sérelme nélkül ennek az irányelvnek közelítenie kell az elkobzási célú befagyasztással kapcsolatos nemzeti rendszerek néhány aspektusát.
- (28) A befagyasztási intézkedések nem érintik annak lehetőségét, hogy egyes vagyontárgyakat az eljárás során bizonyítékként kezeljenek, feltéve, ha azokat végül rendelkezésre bocsátják az elkobzást elrendelő határozat tényleges végrehajtása céljából.

- (29) Vagyont büntetőeljárás keretében az esetleges későbbi visszaszolgáltatás céljából is be lehet fagyasztani, vagy azért, hogy az biztosítékként szolgáljon a bűncselekmény által okozott kár megtérítéséhez.
- (30) A gyanúsítottak vagy vádlottak gyakran a büntetőeljárás teljes időtartama alatt elrejtik a vagyonukat. Ennek következtében az elkobzást elrendelő határozatok nem hajthatók végre, így az azok hatálya alatt álló személyek – büntetésük kitöltését követően – hozzájutnak a vagyonukhoz. Ezért még a bűncselekmény elkövetése miatti bűnösséget megállapító jogerős ítélet meghozatalát követően is lehetővé kell tenni az elkobzandó vagyon pontos mértékének meghatározását, hogy akkor is lehetővé váljon az elkobzást elrendelő határozatok teljes körű végrehajtása, ha kezdetben nem azonosítottak vagyont vagy elegendő vagyont, és így az elkobzást elrendelő határozatot nem hajtották végre.
- (31) Mivel a befagyasztást elrendelő határozatok korlátozzák a tulajdonhoz való jogot, az ilyen ideiglenes intézkedések csak annyi ideig tarthatók fenn, ami a vagyon esetleges későbbi elkobzás céljára történő rendelkezésre állásának biztosításához szükséges. Mindez bírósági felülvizsgálatot tehet szükségessé annak biztosítása érdekében, hogy a vagyon eltűnése megelőzésének célja továbbra is indokolt.
- (32) Az esetleges későbbi elkobzás céljából befagyasztott vagyont megfelelően kell kezelni annak érdekében, hogy ne veszítse el gazdasági értékét. A tagállamoknak meg kell hozniuk az ilyen veszteségek minimálisra csökkentéséhez szükséges intézkedéseket, a vagyon értékesítésének vagy átruházásának a lehetőségét is beleértve. A tagállamoknak megfelelő intézkedéseket kell hozniuk – például központi nemzeti vagyonkezelő hivatalok, szakosított hivatalok vagy ezzel egyenértékű mechanizmusok létesítésével –, hogy az elkobzást megelőzően befagyasztott vagyoni eszközöket a bírósági döntés meghozataláig hatékonyan kezeljék, és megőrizzék azok értékét.
- (33) Ezen irányelv lényegesen érinti a személyek jogait, nem csupán a gyanúsítottakét vagy vádlottakét, hanem a büntetőeljárás alá nem vont harmadik felekét is. Ezért különleges biztosítékokat és jogorvoslatokat kell előírni annak érdekében, hogy ezen irányelv végrehajtása során garantálni lehessen e személyek alapvető jogainak védelmét. Ez magában foglalja azon harmadik felek meghallgatáshoz való jogát is, akik azt állítják, hogy az érintett vagyon tulajdonosai, vagy hogy egyéb vagyoni jogokkal („dolgi jogok”, „ius in re”), így például haszonélvezeti joggal rendelkeznek. A befagyasztást elrendelő határozatot végrehajtását követően a lehető leghamarabb közölni kell az érintett személlyel. Mindazonáltal az illetékes hatóságok a nyomozás érdekében elhalaszthatják az ilyen határozatoknak az érintett személlyel való közlését.
- (34) A befagyasztást elrendelő határozat közlésének többek között az a célja, hogy lehetőséget biztosítson a határozat megtámadására. Ezért e közlésnek legalább röviden tartalmaznia kell az érintett határozat indokát vagy indokait, azzal a kitételrel, hogy az ilyen indoklás nagyon tömör lehet.
- (35) A tagállamoknak mérlegelniük kell olyan intézkedések meghozatalát, amelyek lehetővé teszik az elkobzott vagyon közérdekű vagy társadalmi célokra történő felhasználását. Ilyen intézkedések közé tartozhat többek között a vagyon bűnüldözési és bűnmegelőzési projektekre, valamint más közérdekű és társadalmi hasznú projektekre történő elkülönítése. Ez a tagállamok számára például azzal a kötelezettséggel járhat, hogy készítsenek jogi elemzést vagy vitassák meg az intézkedések bevezetésének előnyeit és hátrányait. A befagyasztott vagyon kezelése és az elkobzott vagyon felhasználására vonatkozó intézkedések meghozatala során a tagállamoknak megfelelő lépéseket kell tenniük annak érdekében, hogy megakadályozzák a vagyon bűnözésbe vagy jogellenes tevékenységekbe való beszivárgását.
- (36) A bűncselekményekből származó jövedelem befagyasztására és elkobzására vonatkozóan kevés megbízható adatforrás áll rendelkezésre. Ahhoz, hogy értékelni lehessen ezt az irányelvet, össze kell gyűjteni az összehasonlításra alkalmas és megfelelő statisztikai adatok minimális csoportját a vagyonbefagyasztásokról és -elkobzásokról, valamint a vagyonfelkutatási, az igazságügyi és a vagyon-elidegenítési tevékenységekről.

- (37) A tagállamoknak törekedniük kell arra, hogy meghatározott statisztikai kimutatáshoz központi szinten adatokat gyűjtsenek, a Bizottság részére történő továbbításuk céljából. Ez azt jelenti, hogy a tagállamoknak ésszerű erőfeszítéseket kell tenniük az érintett adatok összegyűjtésére. Nem jelenti ugyanakkor azt, hogy a tagállamoknak eredménykötelezettségük lenne az adatok összegyűjtését illetően, ha az aránytalanul nagy adminisztratív terhet róna rájuk, vagy ha az érintett tagállamok számára ez magas költségekkel járna.
- (38) Ez az irányelv tiszteletben tartja az alapvető jogokat, és figyelembe veszi az Európai Unió Alapjogi Chartájában (a Charta) és az emberi jogok és alapvető szabadságok védelméről szóló európai egyezményben (az EJEE) elismert elveket, az Emberi Jogok Európai Bírósága ítélkezési gyakorlatának megfelelő értelmezés szerint. Ezen irányelvet az említett jogokkal és alapelvekkel összhangban kell végrehajtani. Ezen irányelv nem érintheti a jogi segítségnyújtásra vonatkozó nemzeti jogot, és nem hoz létre semmilyen kötelezettséget a tagállamok jogi segítségnyújtási rendszereire vonatkozóan, amelyeket a Chartával és az EJEE-vel összhangban kell alkalmazni.
- (39) Külön biztosítékokat kell bevezetni annak biztosítása érdekében, hogy általános szabályként meg kelljen indokolni az elközbást elrendelő határozatokat, kivéve, ha a kisebb jelentőségű ügyekben folytatott egyszerűsített büntető-eljárás keretében az érintett személy lemondott arról a jogáról, hogy indokolást kapjon.
- (40) Ezt az irányelvet a 2010/64/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ⁽¹⁾, a 2012/13/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ⁽²⁾ és a 2013/48/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ⁽³⁾ a büntetőeljárásban fennálló eljárási jogokra vonatkozó rendelkezéseinek a figyelembevételével kell végrehajtani.
- (41) Mivel ezen irányelv célját, nevezetesen a büntetőügyekben elrendelt vagyonekobzás megkönnyítését a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés (EUSZ) 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (42) Az EUSZ-hoz és az Európai Unió működéséről szóló szerződéshez (EUMSZ) csatolt, az Egyesült Királyságnak és Írországnak a szabadságon, a biztonságon és a jog érvényesülésén alapuló térség tekintetében fennálló helyzetéről szóló 21. sz. jegyzőkönyv 3. cikkével és 4a. cikke (1) bekezdésével összhangban Írország bejelentette, hogy részt kíván venni ezen irányelv elfogadásában és alkalmazásában. E jegyzőkönyvvel összhangban Írországot ezen irányelv csak az azon jogi eszközök hatálya alá tartozó bűncselekmények tekintetében kötelezi, amelyek rá nézve kötelezőek.
- (43) Az EUSZ-hoz és az EUMSZ-hoz csatolt, az Egyesült Királyságnak és Írországnak a szabadságon, a biztonságon és a jog érvényesülésén alapuló térség tekintetében fennálló helyzetéről szóló 21. sz. jegyzőkönyv 1. és 2. cikkével, valamint 4a. cikke (1) bekezdésével összhangban és e jegyzőkönyv 4. cikkének sérelme nélkül, az Egyesült Királyság nem vesz részt ezen irányelv elfogadásában, így az rá nem kötelező és nem alkalmazandó. Az e jegyzőkönyv 4. cikkével összhangban történő részvételtől függően az Egyesült Királyságot ezen irányelv csak az azon jogi eszközök hatálya alá tartozó bűncselekmények tekintetében kötelezi, amelyek rá nézve kötelezőek.
- (44) Az EUSZ-hoz és az EUMSZ-hoz csatolt, Dánia helyzetéről szóló 22. sz. jegyzőkönyv 1. és 2. cikkével összhangban Dánia nem vesz részt ezen irányelv elfogadásában, így az rá nézve nem kötelező és nem alkalmazandó,

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2010. október 20-i 2010/64/EU irányelve a büntetőeljárás során igénybe vehető tolmácsoláshoz és fordításhoz való jogról (HL L 280., 2010.10.26., 1. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2012. május 22-i 2012/13/EU irányelve a büntetőeljárás során a tájékoztatáshoz való jogról (HL L 142., 2012.6.1., 1. o.).

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2013. október 22-i 2013/48/EU irányelve a büntetőeljárás során és az európai elfogatóparancshoz kapcsolódó eljárásokban ügyvédi segítség igénybevételéhez való jogról, valamint valamely harmadik félnek a szabadságelvonáskor történő tájékoztatáshoz való jogról és a szabadságelvonás ideje alatt harmadik felekkel és a konzuli hatóságokkal való kommunikációhoz való jogról (HL L 294., 2013.11.6., 1. o.).

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET

1. cikk

Tárgy

(1) Ez az irányelv minimumszabályokat állapít meg a vagyon esetleges későbbi elkobzás céljából történő befagyasztása, valamint a büntetőügyekben elrendelt vagyonelkobzás tekintetében.

(2) Ez az irányelv nem érinti azokat az eljárásokat, amelyeket a tagállamok a szóban forgó vagyon elkobzásának céljából alkalmazhatnak.

2. cikk

Fogalom meghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „bűncselekményből származó jövedelem”: közvetlenül vagy közvetve bűncselekményből származó bármely gazdasági előny, amely a vagyon bármely fajtáját magában foglalhatja, beleértve a közvetlenül a bűncselekményből származó jövedelemnek a későbbi újrabefektetését vagy átalakítását, és bármely értékkel bíró hasznot;
2. „vagyon”: mindennemű vagyon, beleértve az anyagi vagy eszmei, ingó vagy ingatlan javakat, valamint az ilyen vagyonnal kapcsolatos jogcímet és az abban való érdekeltséget igazoló okmányokat vagy okiratokat;
3. „elkövetési eszközök”: bármilyen vagyontárgy, amelyet bűncselekmény vagy bűncselekmények elkövetéséhez bármely módon, részben vagy egészben használtak vagy használni szándékoztak;
4. „elkobzás”: valamely bűncselekménnyel kapcsolatban bíróság által elrendelt végleges tulajdonvesztés;
5. „befagyasztás”: a vagyon átruházásának, megsemmisítésének, átalakításának, az azzal való rendelkezésnek vagy a vagyon mozgásának ideiglenes megtiltása, illetve a vagyon feletti felügyelet vagy ellenőrzés ideiglenes átvétele;
6. „bűncselekmény”: a 3. cikkben felsorolt jogi eszközök hatálya alá tartozó bűncselekmény.

3. cikk

Hatály

Ez az irányelv a következők hatálya alá tartozó bűncselekményekre alkalmazandó:

- a) Egyezmény az Európai Unióról szóló szerződés K.3. cikke (2) bekezdésének c) pontja alapján, az Európai Községek tisztviselőit és az Európai Unió tagállamainak tisztviselőit érintő korrupció elleni küzdelemről ⁽¹⁾ (a továbbiakban: a tisztviselőket érintő korrupció elleni küzdelemről szóló egyezmény);
- b) a Tanács 2000. május 29-i 2000/383/IB kerethatározata az euro bevezetésével kapcsolatos pénzhamisítás elleni, büntetőjogi és egyéb szankciókkal megvalósuló védelem megerősítéséről ⁽²⁾;
- c) a Tanács 2001. május 28-i 2001/413/IB kerethatározata a nem készpénzes fizetőeszközökkel összefüggő csalás és hamisítás elleni küzdelemről ⁽³⁾;

⁽¹⁾ HL C 195., 1997.6.25., 1. o.

⁽²⁾ HL L 140., 2000.6.14., 1. o.

⁽³⁾ HL L 149., 2001.6.2., 1. o.

- d) a Tanács 2001. június 26-i 2001/500/IB kerethatározata a pénzmosásról, valamint a bűncselekményhez felhasznált eszközök és az abból származó jövedelmek azonosításáról, felkutatásáról, befagyasztásáról, lefoglalásáról és elkobzásáról⁽¹⁾;
- e) a Tanács 2002. június 13-i 2002/475/IB kerethatározata a terrorizmus elleni küzdelemről⁽²⁾;
- f) a Tanács 2003. július 22-i 2003/568/IB kerethatározata a magánszektorban tapasztalható korrupció elleni küzdelemről⁽³⁾;
- g) a Tanács 2004. október 25-i 2004/757/IB kerethatározata a tiltott kábítószer-kereskedelem területén a bűncselekmények tényállási elemeire és a büntetésekre vonatkozó minimumszabályok megállapításáról⁽⁴⁾;
- h) a Tanács 2008. október 24-i 2008/841/IB kerethatározata a szervezett bűnözés elleni küzdelemről⁽⁵⁾;
- i) az Európai Parlament és a Tanács 2011. április 5-i 2011/36/EU irányelve az emberkereskedelem megelőzéséről, és az ellene folytatott küzdelemről, az áldozatok védelméről, valamint a 2002/629/IB tanácsi kerethatározat felváltásáról⁽⁶⁾;
- j) az Európai Parlament és a Tanács 2011. december 13-i 2011/93/EU irányelve a gyermekek szexuális bántalmazása, szexuális kizsákmányolása és a gyermekpornográfia elleni küzdelemről, valamint a 2004/68/IB tanácsi kerethatározat felváltásáról⁽⁷⁾;
- k) az Európai Parlament és a Tanács 2013. augusztus 12-i 2013/40/EU irányelve az információs rendszerek elleni támadásokról és a 2005/222/IB tanácsi kerethatározat felváltásáról⁽⁸⁾;

valamint egyéb olyan jogi eszközök, amelyek kifejezetten előírják, hogy ezt az irányelvet kell alkalmazni az azokban harmonizált bűncselekményekre.

4. cikk

Elkobzás

(1) A tagállamok meghozzák az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy – a bűncselekmény elkövetése miatti bűnösséget megállapító jogerős ítélettől függően, amelynek meghozatalára a terhelt távollétében lefolytatott eljárás keretében is sor kerülhet –, lehetővé tegyék az elkövetési eszközök és a bűncselekményből származó jövedelem, vagy az ilyen elkövetési eszközök vagy jövedelem értékének megfelelő vagyon egészben vagy részben történő elkobzását.

(2) Amennyiben az (1) bekezdés szerinti elkobzás nem lehetséges, legalább azokban az esetekben, amikor az elkobzás a gyanúsított vagy vádlott betegsége vagy szökése miatt vált lehetetlenné, a tagállamok meghozzák az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy lehetővé tegyék az elkövetési eszközöknek és a bűncselekményből származó jövedelemnek az elkobzását azokban az ügyekben, amelyekben a büntetőeljárást olyan bűncselekmények miatt indították meg, amelyek közvetve vagy közvetlenül valószínűleg gazdasági hasznot eredményeznek és az ilyen eljárás elítélést eredményezett volna, ha a gyanúsított vagy vádlott meg tudott volna jelenni a bíróság előtt.

5. cikk

Kiterjesztett hatályú elkobzás

(1) A tagállamok elfogadják az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy lehetővé tegyék az olyan bűncselekmény elkövetése miatt elítélt személy tulajdonában lévő vagyon egészben vagy részben történő elkobzását, amely közvetve vagy közvetlenül valószínűleg gazdasági hasznot eredményez, amennyiben az ügy körülményei, köztük a konkrét tények és a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján – így például annak alapján, hogy a vagyon értéke nem áll arányban az elítélt személy jogszerű jövedelmével – a bíróság úgy véli, hogy a szóban forgó vagyon bűncselekményből származik.

⁽¹⁾ HL L 182., 2001.7.5., 1. o.

⁽²⁾ HL L 164., 2002.6.22., 3. o.

⁽³⁾ HL L 192., 2003.7.31., 54. o.

⁽⁴⁾ HL L 335., 2004.11.11., 8. o.

⁽⁵⁾ HL L 300., 2008.11.11., 42. o.

⁽⁶⁾ HL L 101., 2011.4.15., 1. o.

⁽⁷⁾ HL L 335., 2011.12.17., 1. o.

⁽⁸⁾ HL L 218., 2013.8.14., 8. o.

- (2) E cikk (1) bekezdése alkalmazásában a „bűncselekmény” fogalma legalább a következőket foglalja magában:
- a) a magánszektorban tapasztalható aktív és passzív korrupció, a 2003/568/IB kerethatározat 2. cikkében foglaltak szerint, csakúgy mint az uniós intézmények vagy a tagállamok tisztviselőit érintő aktív és passzív korrupció, a tisztviselőket érintő korrupció elleni küzdelemről szóló egyezmény 2. és 3. cikkében foglaltak szerint;
 - b) a bűnszervezetben való részvételhez kapcsolódó bűncselekmények, a 2008/841/IB kerethatározat 2. cikkében foglaltak szerint, legalább azokban az esetekben, amikor a bűncselekmény gazdasági hasznot eredményezett;
 - c) a gyermek pornográf előadáson való részvételre való készítetése vagy toborzása, vagy a gyermek e célból, haszon-szerzéssel járó vagy egyéb módon történő kizsákmányolása, ha a gyermek a beleegyezési korhatárt már betöltötte, a 2011/93/EU irányelv 4. cikkének (2) bekezdésében foglaltak szerint; gyermekpornográfia megosztása, terjesztése vagy továbbítása az említett irányelv 5. cikkének (4) bekezdésében foglaltak szerint; gyermekpornográfia felajánlása, nyújtása vagy annak hozzáférhetővé tétele az említett irányelv 5. cikkének (5) bekezdésében foglaltak szerint; gyermekpornográfia készítése az említett irányelv 5. cikkének (6) bekezdésében foglaltak szerint;
 - d) rendszert érintő jogellenes beavatkozás és adatot érintő jogellenes beavatkozás a 2013/40/EU irányelv 4. és 5. cikkében foglaltak szerint, amennyiben a beavatkozás jelentős számú információs rendszert érintett valamely, az említett irányelv 7. cikkében foglalt, és elsősorban bűncselekmény elkövetésére készült vagy kialakított eszköz használata révén; bűncselekmény elkövetéséhez felhasznált eszközök szándékos előállítása, árusítása, használatra történő beszerzése, behozatala, forgalomba hozatala vagy egyéb módon történő hozzáférhetővé tétele, legalább a súlyosabb esetekben, az említett irányelv 7. cikkében foglaltak szerint;
 - e) olyan bűncselekmény, amely a 3. cikkben foglalt, vonatkozó jogi eszközökkel összhangban büntetendő, vagy – amennyiben az adott jogi eszköz büntetési küszöböt nem határoz meg – amelyre a vonatkozó nemzeti joggal összhangban a maximálisan kiszabható szabadságvesztés legalább négy év.

6. cikk

Harmadik féltől történő elkobzás

(1) A tagállamok meghozzák az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy lehetővé tegyék az olyan, bűncselekményből származó jövedelem vagy az annak megfelelő értékű más vagyon elkobzását, amelyet – közvetlenül vagy közvetve – a gyanúsított vagy vádlott harmadik felekre ruházott át, vagy amelyet harmadik felek a gyanúsítottól vagy vádlottól szereztek, legalább azokban az esetekben, amikor az említett harmadik feleknek konkrét tények és körülmények alapján tudomásuk volt vagy tudomásuk kellett, hogy legyen arról, hogy az átruházás vagy a szerzés célja az elkobzás elkerülése volt, ideértve azt is, hogy az átruházásra vagy szerzésre ingyenesen vagy a piaci értéknél jelentősen alacsonyabb összeg ellenében került sor.

(2) Az (1) bekezdés nem sértheti jóhiszemű harmadik felek jogait.

7. cikk

Befagyasztás

(1) A tagállamok meghozzák az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy az esetleges későbbi elkobzás céljából vagyon befagyasztása legyen elrendelhető. Az ilyen, az illetékes hatóságok által elrendelendő intézkedések közé tartoznak azok a halaszthatatlan cselekmények, amelyeket a vagyon megőrzéséhez szükség esetén el kell rendelni.

(2) A 6. cikkben említettek szerint harmadik fél birtokában lévő vagyon befagyasztási intézkedések tárgyát képezheti esetleges későbbi elkobzás céljából.

8. cikk

Jogi biztosítékok

(1) A tagállamok meghozzák az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy az ezen irányelv alapján előírt intézkedések által érintett személyek – jogaik védelme érdekében – rendelkezzenek a hatékony jogorvoslathoz és a tisztességes eljáráshoz való joggal.

(2) A tagállamok meghozzák az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy a befagyasztást elrendelő határozatot – annak végrehajtása után – a lehető leghamarabb közöljék az érintett személlyel. E közlésnek legalább röviden tartalmaznia kell az érintett határozat indokát vagy indokait. Amennyiben az a nyomozás veszélyeztetésének elkerülése érdekében szükséges, az illetékes hatóságok elhalaszthatják a befagyasztást elrendelő határozatnak az érintett személlyel való közlését.

(3) A befagyasztást elrendelő határozat kizárólag addig marad hatályban, ameddig az a vagyon esetleges elkobzás céljából történő megőrzéséhez szükséges.

(4) A tagállamok rendelkeznek arról, hogy a vagyona révén érintett személynek tényleges lehetősége legyen arra, hogy bíróság előtt megtámadja a befagyasztást elrendelő határozatot, a nemzeti jog szerinti eljárásokkal összhangban. Az ilyen eljárásokban előírható, hogy amennyiben az igazságügyi hatóságtól eltérő illetékes hatóság hozta meg az első, befagyasztást elrendelő határozatot, az ilyen határozatot először jóváhagyásra vagy felülvizsgálatra kell benyújtani egy igazságügyi hatósághoz, mielőtt az bíróság előtt megtámadható lenne.

(5) Haladéktalanul vissza kell szolgáltatni azt a befagyasztott vagyont, amelyet nem koboznak el. Az ilyen vagyon visszaszolgáltatására vonatkozó feltételekre vagy eljárási szabályokra a nemzeti jog irányadó.

(6) A tagállamok meghozzák az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy bármely, elkobzást elrendelő határozatot megindokoljanak, és a határozatot közöljék az érintett személlyel. A tagállamok rendelkeznek arról, hogy annak a személynek, akivel szemben elkobzást rendeltek el, tényleges lehetősége legyen a határozat bíróság előtti megtámadására.

(7) A 2012/13/EU irányelv és a 2013/48/EU irányelv sérelme nélkül, annak a személynek, akinek a vagyonát az elkobzást elrendelő határozat érinti, a bűncselekményből származó jövedelem és az elkövetési eszközök meghatározására vonatkozó elkobzási eljárás során jogai védelmének érdekében joga van ügyvédi segítség igénybevételéhez. Az érintett személyt tájékoztatni kell e jogáról.

(8) Gondoskodni kell arról, hogy az 5. cikkben említett eljárás során az érintett személynek tényleges lehetősége legyen arra, hogy vitassa az ügy körülményeit, beleértve azokat a konkrét tényeket és rendelkezésre álló bizonyítékokat, amelyek alapján az érintett vagyon bűncselekményből származó vagyonnak minősül.

(9) Harmadik felek is jogosultak tulajdonjog vagy más vagyoni jogok érvényesítésére, ideértve a 6. cikkben foglalt eseteket is.

(10) Amennyiben valamely bűncselekmény eredményeként a sértett az ezen irányelvben előírt elkobzási intézkedés alá vont személlyel szemben igényt támaszt, a tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy az elkobzási intézkedés ne akadályozza a sértett igényének érvényesítésében.

9. cikk

Hatékony elkobzás és végrehajtás

A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket, amelyek lehetővé teszik a befagyasztandó és elkobzandó vagyon felderítését és felkutatását azt követően is, hogy a bűncselekmény elkövetése miatti bűnösséget megállapító jogerős ítélet meghozatalára sor került, vagy a 4. cikk (2) bekezdésének alkalmazására szolgáló eljárásokat lefolytatták, valamint amelyekkel biztosítható az elkobzást elrendelő határozat hatékony végrehajtása, ha már hoztak ilyen határozatot.

10. cikk

A befagyasztott és elkobzott vagyon kezelése

(1) A tagállamok meghozzák az ahhoz szükséges intézkedéseket – például központi hivatalok, szakosított hivatalok vagy ezekkel egyenértékű mechanizmusok létrehozásával –, hogy megfelelően kezeljék az esetleges későbbi elkobzás céljából befagyasztott vagyont.

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az (1) bekezdésben említett intézkedések szükség esetén a vagyon értékesítésének vagy átruházásának a lehetőségét is magukban foglalják.

(3) A tagállamok mérlegelik olyan intézkedések meghozatalát, amelyek lehetővé teszik az elkobzott vagyon közérdekű vagy társadalmi célokra történő felhasználását.

11. cikk

Statisztikák

(1) A tagállamok rendszeresen összegyűjtik és megőrzik az érintett hatóságoktól származó átfogó statisztikákat. Az összegyűjtött statisztikákat évente meg kell küldeni a Bizottságnak, és azoknak tartalmazniuk kell az alábbi adatokat:

- a) a befagyasztást elrendelő és végrehajtott határozatok száma;
- b) az elkobzást elrendelő és végrehajtott határozatok száma;
- c) a befagyasztott vagyonnak, de legalább annak a vagyonnak a becsült értéke, amelyet a befagyasztás időpontjában az esetleges későbbi elkobzás céljából fagyasztottak be;
- d) a visszaszerzett vagyon becsült értéke az elkobzás időpontjában.

(2) A tagállamok ezenkívül minden évben megküldik a Bizottságnak a következő statisztikákat, amennyiben ezek központi szinten elérhetőek az érintett tagállamban:

- a) a befagyasztást elrendelő határozatoknak egy másik tagállamban történő végrehajtására irányuló megkeresések száma;
- b) az elkobzást elrendelő határozatoknak egy másik tagállamban történő végrehajtására irányuló megkeresések száma;
- c) egy másik tagállamban történő végrehajtást követően visszaszerzett vagyon értéke vagy becsült értéke.

(3) A tagállamok törekednek arra, hogy központi szinten gyűjtsék a (2) bekezdésben említett adatokat.

12. cikk

Átültetés

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2015. október 4-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottság számára.
- (2) Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.
- (3) A tagállamok megküldik a Bizottságnak nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

13. cikk

Jelentéstétel

A Bizottság 2018. október 4-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben értékeli az elkobzásról és a vagyonvisszaszerzésről szóló, hatályos nemzeti jogszabályokat, és szükség esetén megfelelő javaslatokat csatol a jelentéshez.

A Bizottság az említett jelentésben azt is értékeli, hogy szükséges-e az 5. cikk (2) bekezdésében szereplő bűncselekménylista felülvizsgálata.

14. cikk

A 98/699/IB együttes fellépésnek, valamint a 2001/500/IB és a 2005/212/IB kerethatározat egyes rendelkezéseinek felváltása

- (1) Ezen irányelv felváltja a 98/699/IB együttes fellépést, a 2001/500/IB kerethatározat 1. cikkének a) pontját, valamint 3. és 4. cikkét, továbbá a 2005/212/IB kerethatározat 1. cikkének első négy francia bekezdését és 3. cikkét azon tagállamok tekintetében, amelyekre nézve ezen irányelv kötelező, az e kerethatározatoknak a nemzeti jogba történő átültetésére vonatkozó határidővel kapcsolatos tagállami kötelezettségek sérelme nélkül.
- (2) Azon tagállamok tekintetében, amelyekre nézve ezen irányelv kötelező, az (1) bekezdésben említett 98/699/IB együttes fellépésre, valamint a 2001/500/IB és a 2005/212/IB kerethatározat rendelkezéseire való hivatkozásokat az ezen irányelvre való hivatkozásként kell értelmezni.

15. cikk

Hatálybalépés

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

16. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a Szerződéseknek megfelelően a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2014. április 3-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

M. SCHULZ

a Tanács részéről

az elnök

D. KOURKOULAS

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2014/45/EU IRÁNYELVE**(2014. április 3.)****a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

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

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽²⁾,

mivel:

- (1) Az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. március 28-i fehér könyvében a Bizottság az Unióban 2050-re a halálos kimenetelű balesetek szinte teljes kiküszöbölését tűzte ki célul a közúti közlekedésben. E cél elérése érdekében a várakozások szerint a jármű-technológia jelentős mértékben hozzájárul majd a közúti közlekedés biztonságai statisztikáinak javulásához.
- (2) A Bizottság „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra” című közleményében azt javasolta, hogy a közúti balesetek halálos áldozatainak számát 2010-től 2020-ig a felére csökkentsék az Unióban. E cél elérése érdekében a Bizottság hét stratégiai célkitűzést fogalmazott meg, és a járművek biztonságosabbá tételét célzó intézkedéseket, a sérülések számának csökkentésére szolgáló stratégiát, valamint a veszélyeztetett közúthasználók, különösen a motorkerékpárosok biztonságának javítását célzó intézkedéseket határozott meg.
- (3) A műszaki vizsgálat azon szélesebb körű rendszer része, amely annak biztosítására szolgál, hogy a járművek használatuk során biztonságos és környezetvédelmi szempontból megfelelő állapotban legyenek. E rendszernek ki kell terjednie a járművek rendszeres időszakos műszaki vizsgálatára és a kereskedelmi célú közúti fuvarozásra használt járműveket érintő közúti műszaki ellenőrzésekre, valamint a járművekre vonatkozóan olyan nyilvántartásbavételi eljárást is tartalmaznia kell, amely lehetővé teszi a közúti közlekedés biztonságára közvetlen veszélyt jelentő járművek közúti forgalomban való részvétele jogának felfüggesztését. A megfelelő műszaki állapot biztosításának legfőbb eszköze az időszakos vizsgálat. A haszonjárművek közúti műszaki ellenőrzése az időszakos vizsgálatokhoz képest pusztán kiegészítő jellegű lehet.
- (4) A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy az ezen irányelvben előírtaknál szigorúbb vizsgálati előírásokat határozzanak meg.
- (5) A megfelelő műszaki állapot biztosításával kapcsolatban végrehajtott intézkedések a jármű-tulajdonosokat megszólító, járműveik alapvető ellenőrzésével kapcsolatos bevált gyakorlatok és szokások kialakítását ösztönző kampányokat is magukban foglalhatnak.
- (6) A hibásan működő műszaki rendszerekkel rendelkező járművek befolyásolják a közúti közlekedés biztonságát, és személyi sérüléssel járó vagy halálos kimenetelű közúti balesetekhez vezethetnek. E hatás csökkenthető lenne, ha a műszaki vizsgálat rendszerét megfelelő módon fejlesztenénk. A jármű valamely műszaki alkalmassági hiányosságának időben történő feltárása hozzájárulna a hiányosság megszüntetéséhez és ezáltal a balesetek megelőzéséhez.

⁽¹⁾ HL C 44., 2013.2.15., 128. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2014. március 11-i álláspontra (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2014. március 24-i határozata.

- (7) A hibásan működő kipufogógáz-vezérlő rendszerekkel rendelkező járművek nagyobb környezeti hatást fejtenek ki, mint a megfelelően karbantartott járművek. Ezért a műszaki vizsgálatok időszakos rendszere a járművek átlagos szennyező anyag-kibocsátásának csökkentése révén hozzájárulna a környezet minőségének javításához.
- (8) A tagállamoknak fontolóra kell venniük megfelelő intézkedések meghozatalát a járműrészeknek és alkatrészeknek a járművek előírt biztonsági és környezetvédelmi jellemzőire negatív hatást gyakorló manipulálása és meghamisítása – különösen az időszakos műszaki vizsgálat, valamint hatékony, arányos visszatartó erejű és hátrányos megkülönböztetéstől mentes szankciók révén történő – megelőzése érdekében.
- (9) Az elmúlt két évtizedben folyamatosan szigorodtak a járművek károsanyag-kibocsátására vonatkozó típus-jóváhagyási előírások. A levegőminőség azonban – különösen a nitrogén-oxidok (NO_x) és a finom szálló por tekintetében – nem javult az előre jelzett mértékben a gépjárművekre vonatkozó kibocsátási normák szigorításával. Közelről meg kell vizsgálni a vizsgálati ciklusok javításának lehetőségeit azok közúti körülményekhez való igazítása céljából, további megoldások – köztük az NO_x-szintek mérésére vonatkozó vizsgálati módszerek és a NO_x-kibocsátások határértékeinek megállapítása – kidolgozása érdekében.
- (10) Az Euro 6 és Euro VI kibocsátási osztálynak megfelelő járművek esetében a fedélzeti diagnosztikai rendszerek (OBD) egyre hatékonyabbak a kibocsátások értékelése tekintetében, ami indokoltá teszi a szokásos kibocsátási vizsgálattal egyenértékű felhasználásukat műszaki vizsgálatok céljaira. Az OBD Euro 5 és Euro V kibocsátási osztályú járműveken végzett műszaki vizsgálatok során történő felhasználásának lehetővé tétele érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni annak – a gyártó ajánlásainak és egyéb követelményeknek megfelelően történő – engedélyezését, hogy ezt a vizsgálati módszert olyan járművek esetében alkalmazzák, amelyeknél az egyenértékűséget – a vonatkozó típus-jóváhagyási jogszabályokat figyelembe véve – független módon ellenőrizték.
- (11) A járművek biztonságára vonatkozóan számos műszaki előírást és követelményt fogadtak már el az Unióban. Szükséges a járművek rendszeres időszakos műszaki vizsgálatának rendszerén keresztül annak biztosítása, hogy a járművek folyamatosan megfeleljenek a biztonsági előírásoknak. Ezt a rendszert kell alkalmazni a 2002/24/EK ⁽¹⁾, a 2003/37/EK ⁽²⁾ és a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvekben ⁽³⁾ meghatározott egyes járműkategóriákra.
- (12) A helyi szállítási tevékenységek során és közúti árufuvarozási célokra a tehergépjárművek helyett egyre inkább használják az olyan kerekes traktorokat, amelyek legnagyobb tervezési sebessége meghaladja a 40 km/h-t. Ezek a tehergépjárművekhez hasonló kockázatot jelentenek, ezért az ebbe a kategóriába tartozó járműveket, amelyeket főként közutakon használnak, műszaki vizsgálat alá kell vetni.
- (13) A muzeális jellegű járművek arra szolgálnak, hogy megőrizzék annak a korszaknak az örökségét, amelyben készültek, és általában ritkán vesznek részt a közúti forgalomban. Ezért a tagállamokra kell bízni az ilyen járművek műszaki vizsgálata gyakoriságának meghatározását. A tagállamok felelősségi körébe tartozik a speciális járművek más típusaira vonatkozó műszaki vizsgálat szabályozása is.
- (14) A kizárólag a tagállamok távoli területein, különösen az 5 000-nél kevesebb lakosú kis szigeteken, illetve az 5 fő/km²-nél kisebb népsűrűségű, ritkán lakott területeken használt járművek olyan feltételek mellett üzemelnek, amelyek egyedi műszaki vizsgáztatási rendszert tehetnek szükségessé. Ezért a tagállamokat fel kell hatalmazni arra, hogy ezeket a járműveket kizárják ezen irányelv hatálya alól.
- (15) A műszaki vizsgálat szuverén tevékenység, ezért azt a tagállamoknak vagy a megbízott állami vagy magánszerveknek a tagállamok felügyelete alatt kell elvégezniük. A műszaki vizsgálatért továbbra is minden esetben a tagállamoknak kell felelősnek maradniuk, még akkor is, ha a nemzeti rendszer lehetővé teszi, hogy a műszaki vizsgálatokat magánszervek, köztük a járművek javításával is foglalkozó magánszervek végezzék.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2002. március 18-i 2002/24/EK irányelve a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjóváhagyásáról és a 92/61/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 124., 2002.5.9., 1. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2003. május 26-i 2003/37/EK irányelve a mezőgazdasági vagy erdészeti traktorok, azok pótkocsijainak és cserélhető vontatott munkagépeinek, beleértve ezek rendszereit is, továbbá alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek típusjóváhagyásáról, valamint a 74/150/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 171., 2003.7.9., 1. o.).

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK irányelve a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

- (16) A tagállamokat fel kell hatalmazni arra, hogy olyan vizsgálóállomásokat is kijelöljenek a területükön nyilvántartásba vett járművek műszaki vizsgálatának elvégzésére, amelyek nem a területükön találhatóak, amennyiben ezek a műszaki vizsgálóállomások már kaptak engedélyt járművek műszaki vizsgálatának elvégzésére attól a tagállamtól, amelyben találhatóak.
- (17) A járművek ellenőrzéséhez, különösen ami a biztonsággal kapcsolatos elektronikus eszközeiket illeti, elengedhetetlenül fontos, hogy minden egyes jármű műszaki előírásai hozzáférhetőek legyenek. Következésképpen a járműgyártóknak rendelkezésre kell bocsátaniuk a biztonsággal és környezetvédelemmel kapcsolatos berendezések működésének hitelesítéséhez szükséges adatokat. A járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáféréssel kapcsolatos rendelkezéseket is hasonlóképpen alkalmazni kell ebből a célból, ezáltal hozzáférést biztosítva a műszaki vizsgálóállomások számára a műszaki vizsgálatához szükséges összes információhoz. Az adatoknak olyan részleteket kell tartalmazniuk, amelyek alapján a járművek biztonsági rendszereinek működését oly módon lehet nyomon követni, amely lehetővé teszi ezen rendszerek időszakos műszaki ellenőrzési környezetben való vizsgálatát. Ez döntő fontosságú, különösen az elektronikus vezérelt rendszerek területén, és ki kell terjednie valamennyi, a gyártó által beszerelt elemre.
- (18) A közúti forgalomban részt vevő járműveknek közlekedésre alkalmas állapotban kell lenniük. A forgalmi engedély jogosultja, és adott esetben a jármű üzemeltetője felelős azért, hogy a járművet közlekedésre alkalmas állapotban tartsa.
- (19) A közúti közlekedés biztonsága és annak társadalomra gyakorolt hatása miatt fontos, hogy a közutakon használt járművek műszaki állapota megfelelő legyen. Ezért a tagállamokat nem indokolt megakadályozni abban, hogy önkéntes alapon engedélyezzék további műszaki vizsgálatok elvégzését.
- (20) Abból a célból, hogy bizonyos fokú rugalmasságot biztosítsanak a forgalmi engedélyek jogosultjai és az üzemeltetők számára, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy az időszakos műszaki vizsgálat elvégzésére több-hetes időszakot határozzanak meg.
- (21) A járművek üzemi élettartam alatti vizsgálatainak viszonylag egyszerűnek, gyorsnak és költségkímélőnek, egyúttal ezen irányelv célkitűzéseinek elérése terén hatékonyak kell lenniük.
- (22) A műszaki vizsgálatnak indokolt kiterjednie a vizsgált jármű sajátos kialakítása, felépítése és felszerelése szempontjából lényeges tételek összességére. A részegységek és alkatrészek – mint a kerekek és a kerékagyak – közötti kompatibilitást kritikus biztonsági tételként kell kezelni, és ellenőrizni kell a műszaki vizsgálat során. Ezen tételekkel összefüggésben, és tekintettel a jármű-technológia jelenlegi színvonalára, indokolt, hogy a modern elektronikai rendszereket is felvegyék a megvizsgálendő tételek jegyzékébe. A műszaki vizsgálat harmonizációja érdekében célszerű a megvizsgálendő tételek mindegyike esetében meghatározni az ajánlott vizsgálati módszert. E tételeket aktualizálni kell a járműbiztonság terén elért kutatási eredmények és technikai fejlődés figyelembevételére érdekében.
- (23) A harmonizáció előmozdítása és a követelmények egyöntetűsége érdekében indokolt minden vizsgálati tétel tekintetében a hibák főbb okait egy nem kimerítő jegyzékbe foglalni. A műszaki vizsgálat alatt álló jármű állapotának egységes megítélése érdekében a feltárt hibákat közös szabvány alapján kell megítélni.
- (24) A mozgásszabadság elvének Unión belüli jobb alkalmazása érdekében a járművek újbóli nyilvántartásba vétele céljából a tagállamoknak el kell ismerniük a más tagállamok által kiállított műszaki vizsgálati bizonyítványokat. Ez nem érintheti a tagállamok azon jogát, hogy az újbóli nyilvántartásba vétel során ellenőrizzék a műszaki vizsgálati bizonyítványt és a járműazonosító számot, és az ezen irányelvben meghatározott feltételek szerint elvégzendő új műszaki vizsgálatot írjanak elő.
- (25) A kilométer-számlálóval történő csalást büntetéssel sújtható bűncselekménynek kell tekinteni, mivel a kilométer-számláló manipulálása a járművek műszaki állapotának téves értékeléséhez vezethet. A futott kilométerek számának a műszaki vizsgálati bizonyítványban való rögzítésének és a vizsgabiztosok ezen információhoz való hozzáféréseinek meg kell könnyítenie a kilométer-számláló megrogálásának vagy manipulációjának felderítését. A Bizottságnak meg kell vizsgálnia a kilométer-számlálók állására vonatkozó információk tagállami illetékes hatóságok közötti cseréjének kérdését.

- (26) Minden egyes műszaki vizsgálat után műszaki vizsgálati bizonyítványt kell kiállítani. Ennek többek között tartalmaznia kell a jármű azonosítására és a műszaki vizsgálat eredményére vonatkozó információkat. A műszaki vizsgálat eredményét elektronikus úton elérhetővé kell tenni. A műszaki vizsgálatok megfelelő nyomon követésének biztosítása érdekében a tagállamoknak az említett információkat – elsősorban az időszakos műszaki vizsgálatok eredményeinek elemzése céljából – össze kell gyűjteniük és egy adatbázisban kell tárolniuk.
- (27) A műszaki vizsgálat tárgyát képező jármű forgalmi engedélyének jogosultja és adott esetben a jármű üzemeltetője, ha a vizsgálat során hiányosságokat – különösen a közúti közlekedés biztonságát veszélyeztető hiányosságokat – tárnak fel, késedelem nélkül köteles megszüntetni azokat. Veszélyes hiányosságok esetén azok kijavításáig szükség lehet a jármű használatának korlátozására.
- (28) Ha a vizsgált jármű olyan járműkategóriába tartozik, amely nem esik nyilvántartásba vételi kötelezettség hatálya alá abban a tagállamban, amelyben forgalomba helyezték, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy előírják a vizsgálati igazolás látható módon történő elhelyezését a járművön.
- (29) Az Unió-szerte magas színvonalú műszaki vizsgálat megteremtése érdekében a műszaki vizsgálatkor használandó vizsgálati berendezéseket, karbantartásukat és kalibrálásukat a tagállamok vagy a gyártók által megadott előírások szerint kell ellenőrizni.
- (30) A technológiai fejlődést és újításokat tükröző alternatív berendezések használatát is lehetővé kell tenni, amennyiben ezek biztosítják, hogy a műszaki vizsgálat színvonala legalább ugyanolyan magas legyen.
- (31) A műszaki vizsgálóállomások területükön történő engedélyezése során a tagállamoknak figyelembe kell venniük azt a tényt, hogy a 2006/123/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ hatálya nem terjed ki az általános érdekű szolgáltatásokra a közlekedés területén.
- (32) A műszaki vizsgálóállomásoknak biztosítaniuk kell a járművek objektív és magas színvonalú vizsgálatát. Ezért a minőségirányítási minimumkövetelményeknek való megfelelés érdekében a műszaki vizsgálóállomásoknak meg kell felelniük az engedélyt kibocsátó tagállam által meghatározott követelményeknek.
- (33) A magas színvonalú műszaki vizsgálatához a vizsgálatot végző személyzet részéről magas szintű készségekre és kompetenciákra van szükség. Ezért indokolt bevezetni egy alapképzést és időszakos szinten tartó képzéseket vagy megfelelő vizsgákat tartalmazó képzési rendszert. A vizsgálatot végző jelenlegi személyzet számára az időszakos képzési vagy vizsgarendszerre való zökkenőmentes átállás biztosítása érdekében átmeneti időszakot kell meghatározni. A képzettség, a készségek és a vizsgálatok magas színvonalának biztosítása érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a szakértelemre és a képzésre vonatkozó további követelményeket állapítsanak meg.
- (34) A vizsgabiztosoknak a műszaki vizsgálatok elvégzése során független módon kell eljárniuk, és döntéseiket nem befolyásolhatja semmilyen – többek között gazdasági vagy személyes természetű – összeférhetlenség. A vizsgabiztosok díjazása és a műszaki vizsgálatok eredményei ezért közvetlenül nem kapcsolódhatnak össze. A tagállamok számára lehetővé kell tenni a követelmények előírását a tevékenységek elválasztása tekintetében, vagy annak magánszervek számára történő engedélyezését, hogy műszaki vizsgálatokat és járműjavítást egyaránt végezzenek, akár ugyanazon járművön is, amennyiben a felügyelő szerv kielégítő módon megállapította, hogy az objektivitás magas szintje biztosított.
- (35) A műszaki vizsgálat eredményének kereskedelmi célokból történő módosítása nem megengedett. A felügyeleti szerv kizárólag akkor módosíthatja a vizsgabiztos által elvégzett műszaki vizsgálat eredményeit, ha a vizsgálat következtetései nyilvánvalóan helytelenek.
- (36) Annak biztosítása érdekében, hogy a műszaki vizsgálat folyamatosan magas minőségű maradjon, a tagállamoknak olyan minőségbiztosítási rendszert kell létrehozniuk, amely kiterjed az engedélyezésre, a felügyeletre, valamint a műszaki vizsgálatok végzéséhez szükséges engedély visszavonására, felfüggesztésére vagy érvénytelenítésére vonatkozó folyamatokra.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2006. december 12-i 2006/123/EK irányelve a belső piaci szolgáltatásokról (HL L 376., 2006.12.27., 36. o.).

- (37) A 765/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁾ szerinti műszaki vizsgálóállomások akkreditálását nem indokolt kötelezővé tenni a tagállamok számára.
- (38) Több tagállamban számos engedélyezett, magán műszaki vizsgálóállomás végez műszaki vizsgálatot. A tagállamok közötti hatékony információcsere e tekintetben történő biztosítása érdekében nemzeti kapcsolattartókat kell kijelölni.
- (39) A műszaki vizsgálat egy szélesebb körű szabályozási keret része, amely a járművek egész élettartamára kiterjed, jóváhagyásuktól nyilvántartásba vételükön és ellenőrzésükön át egészen a leselejtezésükig. A nemzeti, valamint a gyártók által fenntartott elektronikus járműadatbázisokban tárolt információk megosztásának elviekben hozzá kell járulnia a járműveket érintő adminisztratív struktúra egészének hatékonyabbá tételéhez, valamint a költségek és adminisztratív terhek csökkentéséhez. A Bizottságnak meg kell vizsgálnia az elektronikus járműinformációs platform létrehozásának megvalósíthatóságát, költségeit és előnyeit a költségek minimalizálása és a szükségtelen átfedések elkerülése érdekében a nemzetközi adatcsere tekintetében meglévő és már végrehajtott IT-megoldások alkalmazásával. Ezen kérdés vizsgálata során a Bizottságnak fel kell mérnie, hogy miként lehet a legmegfelelőbbben összekapcsolni a létező nemzeti rendszereket annak érdekében, hogy a járművek műszaki vizsgálatáért, nyilvántartásba vételéért és jóváhagyásáért felelős tagállami illetékes hatóságok, a műszaki vizsgálóállomások, a vizsgálóberendezések gyártói és a járműgyártók kicserélhessék a műszaki vizsgálat során és a kilométer-számláló leolvasásakor nyert adatokra vonatkozó információkat. A Bizottságnak meg kell vizsgálnia továbbá a súlyos balesetekben érintett járművek biztonságot befolyásoló főbb alkatrészeit érintő, rendelkezésre álló információk összegyűjtésének és tárolásának megvalósíthatóságát, költségeit és előnyeit, valamint annak lehetőségét, hogy a baleseti előzményekkel és a kilométerszámláló-állásokkal kapcsolatos információkat anonimizált formában a vizsgabiztosok, a forgalmi engedélyek jogosultjai és a balesetekkel foglalkozó kutatók rendelkezésére bocsássák.
- (40) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽²⁾ megfelelően kell gyakorolni.
- (41) A Bizottság nem fogadhat el végrehajtási jogi aktusokat a járműgyártók által műszaki vizsgálatok elvégzésének céljából rendelkezésre bocsátandó adatok vonatkozásában, amennyiben az ezen irányelv szerint létrehozott bizottság nem nyilvánít véleményt a végrehajtási jogi aktus Bizottság által benyújtott tervezetéről.
- (42) A 2. cikk (1) bekezdésében és az 5. cikk (1) és (2) bekezdésében szereplő járműkategória-megnevezések aktualizálása; az I. melléklet 3. pontjának a módszerek tekintetében történő aktualizálása; és az I. melléklet 3. pontjának a megvizsgálandó tételeknek, a módszereknek és a hiányosságok értékelésének a listája tekintetében történő kiigazítása érdekében a Bizottságnak felhatalmazást kell kapnia arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elkészítésekor és szövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról.
- (43) A megfelelő műszaki állapot közvetlen hatást gyakorol a közúti közlekedés biztonságára, ezért azt rendszeresen felül kell vizsgálni. A Bizottságnak jelentést kell készítenie ezen irányelv rendelkezéseinek hatékonyságáról, beleértve az irányelv hatályára, a vizsgálat gyakoriságára, a műszaki vizsgálatok rendszerének elektronikus információcsere révén történő további tökéletesítésére, valamint a műszaki vizsgálati bizonyítványok jövőbeli esetleges kölcsönös elismerésére vonatkozó rendelkezéseket is.
- (44) A műszaki vizsgálóállomásokon használt vizsgálati felszereléseknek és berendezéseknek teljesíteniük kell a műszaki vizsgálat elvégzésének feltételül szabott követelményeket. Mivel ez jelentős beruházásokat és olyan kiigazításokat vonhat maga után, amelyek nem valósíthatók meg azonnal, az e követelményeknek való megfelelés elérésére indokolt ötéves időszakot biztosítani. Szintén ötéves időszakot indokolt biztosítani a felügyeleti szervek számára ahhoz, hogy a műszaki vizsgálóállomások engedélyezésére és felügyeletére vonatkozó valamennyi szempontnak és követelménynek eleget tudjanak tenni.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2008. július 9-i 765/2008/EK rendelete a termékek forgalmazása tekintetében az akkreditálás és piacfelügyelet előírásainak megállapításáról és a 339/93/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 218., 2008.8.13., 30. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-i 182/2011/EU rendelete a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (45) Mivel ezen irányelv célját – nevezetesen a közúti közlekedés biztonságának az Unióban közlekedő járművek műszaki vizsgálatára vonatkozó minimális közös követelmények és összehangolt szabályok meghatározása révén történő javítását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ezen irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (46) Ezen irányelv tiszteletben tartja az alapvető jogokat és betartja a különösen az Európai Unió Alapjogi Chartájában elismert, az Európai Unióról szóló szerződés 6. cikkében említett alapelveket.
- (47) Ez az irányelv beépíti és naprakésszé teszi a 2010/378/EU bizottsági ajánlásban ⁽¹⁾ foglalt szabályokat a műszaki vizsgálat eredményeinek jobb szabályozása érdekében.
- (48) Ez az irányelv naprakésszé teszi a 2009/40/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽²⁾ meghatározott műszaki követelményeket, és a hatályát kiterjeszti a műszaki vizsgálóállomások és felügyeleti szerveik létrehozására, valamint a műszaki vizsgálatok elvégzésével megbízott vizsgabiztosok kijelölésére vonatkozó rendelkezésekre is. Ennélfogva az említett irányelvet hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

I. FEJEZET

TÁRGY, FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK ÉS HATÁLY

1. cikk

Tárgy

Ez az irányelv a közutakon használt járművek időszakos műszaki vizsgálatának a szabályozására vonatkozó minimum-követelményeket állapít meg.

2. cikk

Hatály

(1) Ez az irányelv a 2007/46/EK irányelvben, a 2003/37/EK irányelvben és a 2002/24/EK irányelvben említett, 25 km/h-t meghaladó tervezési sebességű járművek következő kategóriáira alkalmazandó:

- elsődlegesen személyek és csomagjaik szállítására tervezett és gyártott, a vezetőülésten felül legfeljebb nyolc ülésel rendelkező gépjárművek – M₁ járműkategória,
- elsődlegesen személyek és csomagjaik szállítására tervezett és gyártott, a vezetőülésten kívül több mint nyolc ülésel rendelkező gépjárművek – M₂ és M₃ járműkategória,
- elsődlegesen árufuvarozásra tervezett és gyártott, legfeljebb 3,5 tonna össztömegű gépjárművek – N₁ járműkategória,
- elsődlegesen árufuvarozásra tervezett és gyártott, több mint 3,5 tonna össztömegű gépjárművek – N₂ és N₃ járműkategória,
- áruk vagy személyek fuvarozására, valamint személyek elszállítására tervezett és gyártott, 3,5 tonnát meghaladó össztömegű pótkocsik – O₃ és O₄ járműkategória,
- 2022. január 1-jétől a 125 cm³-nél nagyobb lökettérfogatú két- és háromkerekű gépjárművek, valamint négykerekű motorkerékpárok – L3e, L4e, L5e és L7e járműkategória,
- T5 járműkategóriába tartozó, főleg közúti közlekedésben használt járművek, amelyek legnagyobb tervezési sebessége több mint 40 km/h.

⁽¹⁾ A Bizottság 2010. július 5-i 2010/378/EU ajánlása a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló 2009/40/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti műszaki vizsgálat során feltárt hibák minősítéséről (HL L 173., 2010.7.8., 74. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. május 6-i 2009/40/EK irányelve a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról (HL L 141., 2009.6.6., 12. o.).

- (2) A tagállamok a területükön nyilvántartásba vett alábbi járműveket kivonhatják ezen irányelv hatálya alól:
- kivételes feltételek között üzemeltetett vagy használt járművek, valamint a közutakon soha vagy szinte soha nem használt járművek, mint például a muzeális jellegű járművek vagy versenyjárművek,
 - a diplomáciai mentesség alatt álló járművek,
 - a fegyveres erők, a rendfenntartó erők, a tűzoltóság, a polgári védelem, a sürgősségi ellátást vagy mentést végző szolgálatok által használt járművek,
 - a mezőgazdaság, kertészet, erdőgazdálkodás, földművelés vagy halászat céljából kizárólag az adott tagállam területén és főként azokon a területeken, ahol az említett tevékenységek folynak – beleértve a mezőgazdasági utakat, erdészeti utakat vagy szántóföldeket is – használt járművek,
 - kizárólag kis szigeteken és ritkán lakott területeken használt járművek,
 - cirkuszi és vidámparki berendezéseket szállító speciális járművek, amelyek legnagyobb tervezett sebessége nem haladja meg a 40 km/h-t, és kizárólag az adott tagállam területén üzemelnek,
 - 125 cm³-nél nagyobb lökettérfogatú L3e, L4e, L5e és L7e kategóriájú járművek, amennyiben a tagállam alternatív közlekedésbiztonsági intézkedéseket léptetett életbe a két- és háromkerekű gépjárművek, valamint négykerekű motorkerékpárok vonatkozásában, figyelembe véve különösen az előző öt évre vonatkozó közlekedésbiztonsági statisztikákat. A tagállamok e mentességekről értesítik a Bizottságot.
- (3) A tagállamok nemzeti követelményeket vezethetnek be a területükön nyilvántartásba vett és ezen irányelv hatálya alá nem tartozó, valamint a (2) bekezdésben felsorolt járművek műszaki vizsgálatára vonatkozóan.

3. cikk

Fogalmeghatározások

Kizárólag ezen irányelv alkalmazásában:

1. „jármű”: bármely nem sínen közlekedő gépjármű vagy pótkocsija;
2. „gépjármű”: olyan motorral hajtott, önállóan mozgásképes kerekes jármű, amelynek legnagyobb tervezési sebessége meghaladja a 25 km/h-t;
3. „pótkocsi”: olyan önálló hajtással nem rendelkező kerekes jármű, amelyet arra terveztek és gyártottak, hogy gépjármű vontassa;
4. „félpótkocsi”: gépjárműhöz való kapcsolás céljára készült pótkocsi, amely részben a gépjárműre fekszik fel, és saját és rakománya tömegének jelentős részét a gépjármű hordja;
5. „két- és háromkerekű gépjárművek, valamint négykerekű motorkerékpárok”: bármely motorral hajtott, kétkerekű jármű oldalkocsival vagy anélkül, valamint háromkerekű gépjárművek és négykerekű motorkerékpárok;
6. „tagállami nyilvántartásba vett jármű”: egy tagállamban nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett jármű;
7. „muzeális jellegű jármű”: olyan jármű, amelyet a nyilvántartásba vétel szerinti tagállam vagy annak valamelyik kijelölt engedélyező hatósága muzeálisnak tekint, és amely az összes következő feltételnek megfelel:
 - legalább 30 évvel ezelőtt gyártották, vagy vették első alkalommal nyilvántartásba;
 - a vonatkozó uniós vagy nemzeti jogban meghatározott konkrét típusát már nem gyártják;
 - korból állapotban őrizték meg, és eredeti állapotában tartották karban, és fő alkatrészei technikai jellemzőin nem hajtottak végre lényeges változtatást;

8. „forgalmi engedély jogosultja”: az a jogi vagy természetes személy, akinek a nevére egy járművet nyilvántartásba vesznek;
9. „műszaki vizsgálat”: az I. melléklettel összhangban végzett ellenőrzés annak biztosítása érdekében, hogy a jármű biztonságosan használható legyen a közutakon és megfeleljen a kötelező biztonsági és környezetvédelmi jellemzőknek;
10. „jóváhagyás”: eljárás, amelynek révén egy tagállam igazolja, hogy a jármű megfelel a 2002/24/EK, a 2003/37/EK és a 2007/46/EK irányelvben említett igazgatási rendelkezéseknek és műszaki követelményeknek;
11. „hiányosságok”: műszaki hibák és a meg nem felelés egyéb esetei, amelyeket a műszaki vizsgálat során tártak fel;
12. „műszaki vizsgálati bizonyítvány”: az illetékes hatóság vagy egy műszaki vizsgálóállomás által kiállított jelentés, amely tartalmazza az időszakos műszaki vizsgálat eredményét;
13. „vizsgabiztos”: egy műszaki vizsgálóállomáson vagy adott esetben az illetékes hatóság nevében történő műszaki vizsgálatok elvégzésére a tagállamtól vagy annak illetékes hatóságától engedéllyel rendelkező személy;
14. „illetékes hatóság”: a műszaki vizsgálat rendszerének irányításáért, adott esetben a műszaki vizsgálatok elvégzéséért felelős, az adott tagállam által megbízott hatóság vagy közfeladatot ellátó szerv;
15. „műszaki vizsgálóállomás”: a műszaki vizsgálatok elvégzésére tagállami engedéllyel rendelkező, közfeladatot ellátó vagy magánszervezet vagy létesítmény;
16. „felügyeleti szerv”: a tagállam által létrehozott, a műszaki vizsgálóállomások felügyeletéért felelős szerv vagy szervek. A felügyeleti szerv vagy felügyeleti szervek az illetékes hatóság vagy illetékes hatóságok részét is képezhetik;
17. „kis sziget”: 5 000-nél kevesebb lakosú sziget, amelyet az adott terület többi részével nem köt össze közúti híd vagy közúti alagút;
18. „ritkán lakott terület”: 5 fő/km²-nél kisebb népsűrűségű, előre meghatározott terület;
19. „közút”: általános közforgalmú út, például helyi, regionális vagy országos közút, főút, gyorsforgalmi út vagy autópálya.

II. FEJEZET

ÁLTALÁNOS KÖTELEZETTSÉGEK

4. cikk

Felelősség

- (1) Minden tagállam gondoskodik arról, hogy a területén nyilvántartásba vett járműveket ezen irányelvnek megfelelően időszakos vizsgálatnak vessék alá a járművek nyilvántartásának helye szerinti tagállam által engedélyezett műszaki vizsgálóállomásokon.
- (2) A műszaki vizsgálatokat a járművet nyilvántartásba vevő tagállam, vagy az ezen tagállam által ennek a közfeladatnak az ellátásával megbízott szerv, vagy az ezen tagállam által kijelölt és felügyelt szervek vagy létesítmények végzik, beleértve az engedélyezett magánszerveket is.
- (3) A 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben ⁽¹⁾ és az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben ⁽²⁾ meghatározott elvekkel összhangban a Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén 2018. május 20-ig elfogadja:

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2007. június 20-i 715/2007/EK rendelete a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről (HL L 171., 2007.6.29., 1. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. június 18-i 595/2009/EK rendelete a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáféréséről, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK, a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 188., 2009.7.18., 1. o.).

- a) a fékberendezésre, a kormányberendezésre, a kilátási viszonyokra, a világításra, a fényvisszaverőkre, az elektromos berendezésekre, a tengelyekre, a kerekekre, a gumiabroncsokra, a felfüggesztésre, az alvázra, az alvázra erősített részekre, az egyéb berendezésekre és a környezetterhelésre vonatkozó, a megvizsgálandó tételek műszaki vizsgálatához szükséges, valamint az I. melléklet 3. pontja szerinti ajánlott vizsgálati módszerek használatára vonatkozó műszaki információkat, valamint
- b) a vonatkozó műszaki információkhoz való hozzáféréssel kapcsolatos adatformátumra és eljárásokra vonatkozó részletes szabályokat.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 19. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

Az első albekezdés a) pontjában említett műszaki információkat a gyártók ingyenesen vagy ésszerű díj ellenében, megkülönböztetésmentes módon a vizsgálóállomások és az érintett illetékes hatóságok rendelkezésére bocsátják.

E műszaki információk tekintetében a Bizottság megvizsgálja egy egységes hozzáférési pont létrehozásának lehetőségét.

(4) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti jog meghatározza a jármű megfelelő műszaki állapotban tartásáért viselt felelősségeket.

III. FEJEZET

A MŰSZAKI VIZSGÁLATRA VONATKOZÓ MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

5. cikk

A vizsgálat időpontja és gyakorisága

(1) A járműveket legalább a következő gyakorisággal műszaki vizsgálatnak kell alávetni, a 3. bekezdés szerinti tagállamok által alkalmazott rugalmassági időszak sérelme nélkül:

- a) M_1 és N_1 kategóriájú járművek: négy évvel az első nyilvántartásba vétel után, ezt követően pedig két évente;
- b) taxiként vagy betegszállító járműként használt M_1 kategóriájú járművek, M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 és O_4 kategóriájú járművek: egy évvel az első nyilvántartásba vétel után, azután évente;
- c) a T5 kategóriába tartozó járművek, amelyeket elsősorban közúti áruszállításra használnak: négy évvel az első nyilvántartásba vétel után, ezt követően pedig két évente.

(2) A tagállamok megfelelő időintervallumokat állapítanak meg, amelyekben belül a 125 cm^3 -nél nagyobb lökettérfogatú, L3e, L4e, L5e és L7e kategóriájú járműveket műszaki vizsgálatnak kell alávetni.

(3) A tagállamok vagy az illetékes hatóságok meghatározhatják azt az (1) bekezdésben meghatározott időintervallumot nem meghaladó ésszerű időtartamot, amely alatt a műszaki vizsgálatot el kell végezni.

(4) A jármű legutolsó műszaki vizsgálatának időpontjától függetlenül az érintett tagállam vagy az érintett illetékes hatóság előírhatja, hogy a járművet az (1) és a (2) bekezdésben említett időpontokat megelőzően műszaki vizsgálatnak vessék alá a következő esetekben:

- a jármű főbb, a biztonságot befolyásoló alkatrészeiben (például kerekek, felfüggesztés, ütközéscsökkentő zónák, légzsákok, kormánymű vagy fékek) jelentős kárt okozott baleset követően,
- ha egy jármű biztonsági és környezetvédelmi rendszereit vagy berendezéseit átalakították vagy módosították,
- ha a jármű forgalmi engedélyének jogosultja megváltozott;
- ha a jármű által futott kilométerek száma eléri a $160\,000\text{ km-t}$.
- olyan esetekben, amikor a közúti közlekedés biztonsága súlyosan sérül.

6. cikk

A vizsgálat tartalma és módszerei

(1) Az ezen irányelv hatálya alá tartozó járműkategóriákra vonatkozóan, az L3e, L4e, L5e és L7e, 125 cm^3 -nél nagyobb motortérfogatú járművek kivételével a tagállamok biztosítják, hogy a műszaki vizsgálatok legalább az I. melléklet 2. pontjában említett területekre kiterjednek.

(2) Az (1) bekezdésben említett minden egyes területre vonatkozóan a tagállami illetékes hatóságok vagy a műszaki vizsgálóállomás legalább az I. melléklet 3. pontjában említett tételekre kiterjedő, és az e tételek vizsgálatára valamely illetékes hatóság által ajánlott vagy azzal egyenértékű módszert felhasználó műszaki vizsgálatot hajt végre. A vizsgálat során ellenőrizhető továbbá, hogy a jármű részei és alkatrészei megfelelnek-e a jóváhagyás időpontjában, illetve adott esetben az átalakítás időpontjában hatályos biztonsági és környezetvédelmi előírásoknak.

A vizsgálatokat a jelenleg rendelkezésre álló módszerek és berendezések alkalmazásával, a jármű bármely részének szerszámmal való szétszerelése vagy eltávolítása nélkül kell elvégezni.

(3) Az L3e, L4e, L5e és L7e, 125 cm³-nél nagyobb motortérfogatú járműkategóriák esetében a tagállamok meghatározzák a vizsgálat területeit, tételeit és módszereit.

7. cikk

A hiányosságok értékelése

(1) Az I. melléklet valamennyi vizsgálandó tétel esetében megadja a lehetséges hiányosságok és súlyosságuk fokának minimális listáját.

(2) A járművek időszakos vizsgálata során feltárt hiányosságokat az alábbi kategóriák egyikébe kell besorolni:

- a) a jármű biztonságát vagy a környezetterhelést jelentősen nem befolyásoló kisebb hiányosságok, valamint az előírásoktól való egyéb kisebb eltérések,
- b) a jármű biztonságát vagy a környezetterhelést befolyásoló, illetve a közúti forgalom többi résztvevőjét veszélyeztető jelentős hiányosságok, vagy az előírásoktól való egyéb jelentősebb eltérések,
- c) a közúti biztonságra közvetlen és azonnali veszélyt jelentő vagy a környezetterhelést befolyásoló veszélyes hiányosságok, amelyek indokolttá teszik, hogy a tagállam vagy annak illetékes hatóságai megtilthassák a jármű közúti forgalomban való használatát.

(3) Ha egy jármű hiányosságai a hiányosságok (2) bekezdésben említett kategóriái közül többre is besorolhatók, a járművet a súlyosabb hiányosság szerinti kategóriába kell sorolni. Azt a járművet, amely ugyanazon, a vizsgálat I. melléklet 2. pontjában említett terjedelmén belül meghatározott ellenőrzött területen belül több hiányosságot is mutat, a következő legsúlyosabb kategóriába kell besorolni, amennyiben úgy ítélik meg, hogy a hiányosságok összeadó hatása miatt a jármű nagyobb veszélyt jelent a közúti közlekedés biztonságára nézve.

8. cikk

Műszaki vizsgálati bizonyítvány

(1) A tagállamok biztosítják, hogy egy jármű műszaki vizsgálatát elvégző műszaki vizsgálóállomások vagy adott esetben illetékes hatóságok az adott jármű számára műszaki vizsgálati bizonyítványt állítanak ki, amely a megfelelő harmonizált uniós kódoknak legalább a II. mellékletben meghatározott standard elemeit tartalmazza.

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a műszaki vizsgálóállomások vagy adott esetben az illetékes hatóságok a járművet vizsgálatra bemutató személy rendelkezésére bocsássák a műszaki vizsgálati bizonyítványt, vagy elektronikus műszaki vizsgálati bizonyítvány esetében a bizonyítvány hitelesített nyomtatott változatát.

(3) Az 5. cikk sérelme nélkül egy másik tagállamban már nyilvántartásba vett jármű újbóli nyilvántartásba vétele esetén valamennyi tagállamnak a saját maga által kiállított műszaki vizsgálati bizonyítványokkal megegyezőként kell elismernie a másik tagállam által kiállított műszaki vizsgálati bizonyítványt, amennyiben az újbóli nyilvántartásba vételt végző tagállam által az időszakos műszaki vizsgálatokra meghatározott gyakorisági intervallumok figyelembevételével e bizonyítvány még érvényes. Kétség esetén az újbóli nyilvántartásba vételt végző tagállam az elismerést megelőzően ellenőrizheti a műszaki vizsgálati bizonyítvány érvényességét. A tagállamok 2018. május 20-ig megküldik a Bizottságnak a műszaki vizsgálati bizonyítvány leírását. A Bizottság ezt az információt közli a 19. cikkben említett bizottsággal. Ez a bekezdés nem vonatkozik az L3e, L4e, L5e és L7e járműkategóriákra.

(4) Az 5. cikk (4) bekezdésének és az e cikk (3) bekezdésének sérelme nélkül tulajdonosváltás esetén a tagállamok alapelveként elismerik a műszaki vizsgálati bizonyítvány érvényességét, amennyiben a jármű az időszakos műszaki vizsgálatról érvényes igazolással rendelkezik.

(5) 2018. május 20-tól kezdve és legkésőbb 2021. május 20-ig a műszaki vizsgálóállomások elektronikus úton közlik az érintett tagállam illetékes hatóságával az általuk kiállított műszaki vizsgálati bizonyítványokban szereplő információkat. E tájékoztatásra az egyes műszaki vizsgálati bizonyítványok kiállítását követő ésszerű határidőn belül kerül sor. Az utóbbi időpontig a műszaki vizsgálóállomások a vonatkozó információkat bármely más úton is eljuttathatják az illetékes hatósághoz. A tagállamok meghatározzák, hogy az illetékes hatóságnak milyen hosszú ideig kell megőriznie ezt az információt. Ez az időtartam a tagállamok nemzeti adórendszereinek sérelme nélkül nem lehet kevesebb 36 hónapnál.

(6) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a kilométer-számláló ellenőrzésének céljára, amennyiben a járműre rendes körülmények között szerelnek kilométer-számlálót, a vizsgabiztosok hozzáférhessenek az előző műszaki vizsgálatban szereplő információkhoz amint azok elektronikusan rendelkezésre állnak. Amennyiben kiderül, hogy a kilométer-számlálót a kijelzett megtett távolság csökkentése vagy a jármű által megtett távolság nyilvántartásának meghamisítása céljából manipulálták, az ilyen manipuláció hatékony, arányos, visszatartó erejű és megkülönböztetéstől mentes szankciókkal büntetendő.

(7) A tagállamok biztosítják, hogy a műszaki vizsgálat eredményéről értesítsék a járművet nyilvántartó hatóságot, vagy számára azt a lehető leghamarabb elektronikusan elérhetővé tegyék. Ezen értesítésnek tartalmaznia kell a műszaki vizsgálati bizonyítványban említett információkat.

9. cikk

A hiányosságok nyomon követése

(1) Kizárólag kisebb hiányosságok esetén úgy kell tekinteni, hogy a jármű átment a vizsgálaton, a hiányosságokat orvosolni kell, és a járművet nem szükséges újból vizsgálatnak alávetni.

(2) Nagyobb jelentőségű hiányosságok esetén úgy kell tekinteni, hogy a jármű nem ment át a vizsgálaton. A tagállam vagy az illetékes hatóság határoz arról, hogy a szóban forgó jármű mennyi ideig használható, mielőtt újabb műszaki vizsgálaton kell részt vennie. A következő vizsgálatot a tagállam vagy az illetékes hatóság által meghatározott időszakon belül, de legkésőbb az első vizsgálatot követő 2 hónapon belül el kell végezni.

(3) Veszélyes hiányosságok esetén a jármű nem megy át a vizsgálaton. A tagállam vagy az illetékes hatóság dönthet úgy, hogy a szóban forgó jármű nem használható a közúti forgalomban, és hogy a forgalmi engedélyt új nyilvántartásba vételi eljárás nélkül korlátozott időtartamra felfüggesztik, amíg a hiányosságokat ki nem javítják és új műszaki vizsgálati bizonyítványt nem állítanak ki, amely bizonyítja, hogy a jármű megfelelő műszaki állapotban van.

10. cikk

A vizsgálat igazolása

(1) A műszaki vizsgálóállomás vagy adott esetben a tagállami illetékes hatóság, amely a területén nyilvántartásba vett járművön műszaki vizsgálatot végzett el, valamennyi, a vizsgálatot teljesítő jármű számára igazolást állít ki, azaz egy jelzést a jármű nyilvántartásba vételét igazoló okmányon, egy matricát, egy bizonyítványt vagy bármely más könnyen hozzáférhető információt bocsát rendelkezésre. Az igazoláson fel kell tüntetni, hogy meddig kell elvégezni a következő műszaki vizsgálatot.

A tagállamok 2018. május 20-ig megküldik a Bizottságnak ezen igazolás leírását. A Bizottság erről tájékoztatja a 19. cikkben említett bizottságot.

(2) Ha a vizsgált jármű olyan járműkategóriába tartozik, amely nem esik nyilvántartásba vételi kötelezettség hatálya alá abban a tagállamban, amelyben forgalomba helyezték, ez a tagállam előírhatja a vizsgálati igazolás látható módon történő elhelyezését a járművön.

(3) A forgalomban való szabad részvétel érdekében valamennyi tagállam elismeri a másik tagállam műszaki vizsgálóállomása vagy illetékes hatósága által az (1) bekezdéssel összhangban kiállított igazolást.

IV. FEJEZET

KÖZIGAZGATÁSI RENDELKEZÉSEK

11. cikk

Vizsgálati felszerelések és berendezések

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a műszaki vizsgálatok elvégzéséhez használt vizsgálati felszerelések és berendezések megfeleljenek a III. mellékletben meghatározott műszaki minimumkövetelményeknek.

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a műszaki vizsgálóállomások vagy adott esetben az illetékes hatóságok a vizsgálati felszereléseket és berendezéseket a gyártók által megadott előírásoknak megfelelően tartsák karban.

(3) A mérésekhez használt berendezéseket a III. melléklettel összhangban rendszeresen kalibrálni, valamint az érintett tagállam vagy a berendezés gyártója által megadott előírásoknak megfelelően ellenőrizni kell.

12. cikk

Műszaki vizsgálóállomások

(1) A vizsgabiztosok által végzett műszaki vizsgálatokat lebonyolító műszaki vizsgálóállomásoknak a tagállam vagy annak illetékes hatósága által kibocsátott engedéllyel kell rendelkezniük.

(2) A minőségirányítási minimumkövetelményeknek való megfelelés érdekében a műszaki vizsgálóállomásoknak az engedélyt kibocsátó tagállam által meghatározott követelményeknek kell megfelelniük. A műszaki vizsgálóállomások biztosítják a műszaki vizsgálatok tárgyilagosságát és magas színvonalát.

13. cikk

Vizgabiztosok

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a műszaki vizsgálatokat a IV. mellékletben meghatározott, a szakértelemre és a képzésre vonatkozó minimumkövetelményeket teljesítő vizgabiztosok végezzék. A tagállamok a szakértelemre és a megfelelő képzésre vonatkozóan további követelményeket állapíthatnak meg.

(2) Az illetékes hatóságok vagy adott esetben a jóváhagyott képzési központok a szakértelemre és a képzésre vonatkozó minimumkövetelményeket teljesítő vizgabiztosok számára igazolást állítanak ki. Ezen igazolásnak tartalmaznia kell legalább a IV. melléklet 3. pontjában említett információkat.

(3) 2018. május 20-án a tagállamok illetékes hatóságai vagy műszaki vizsgálóállomások által alkalmazott vagy ezek engedélyével rendelkező vizgabiztosok mentesülnek a IV. melléklet 1. pontjában meghatározott követelmények alól.

(4) A műszaki vizsgálat elvégzésekor a vizgabiztosnak minden összeférhetetlenségtől mentesnek kell lennie, annak biztosítása érdekében, hogy – az érintett tagállam vagy illetékes hatóság számára hitelt érdemlően – fenntartsák a függetlenség és objektivitás magas szintjét.

(5) A járművet vizsgálatra bemutató személyt tájékoztatják arról, ha olyan hiányosságokat állapítottak meg a járművel kapcsolatban, amelyeket ki kell javítani.

(6) A műszaki vizsgálat eredményeit adott esetben csak a felügyeleti szerv módosíthatja, vagy a módosításra az illetékes hatóság által meghatározott eljárás keretében kerülhet sor abban az esetben, ha a műszaki vizsgálat megállapításai nyilvánvalóan helytelenek.

14. cikk

A műszaki vizsgálóállomások felügyelete

(1) A tagállamok gondoskodnak a műszaki vizsgálóállomások felügyeletéről.

(2) A felügyeleti szerv elvégzi legalább az V. melléklet 1. pontjában meghatározott feladatokat, és teljesíti az ezen melléklet 2. és 3. pontjában rögzített követelményeket.

A tagállamok közzéteszik azokat a szabályokat és eljárásokat, amelyek a felügyeleti szervek személyzetének szervezeti felépítésére, feladataira és az általuk teljesítendő – többek között függetlenségi – követelményekre vonatkoznak.

(3) A közvetlenül az illetékes hatóság által működtetett műszaki vizsgálóállomások mentesülnek az engedélyezésre és felügyeletre vonatkozó követelmények alól abban az esetben, ha a felügyeleti szerv része az illetékes hatóságnak.

(4) Azokban a tagállamokban, amelyek a műszaki vizsgálóállomások vonatkozásában megkövetelik a 765/2008/EK rendelet szerinti akkreditációt, a (2) és (3) bekezdésben említett követelményeket teljesítettnek lehet tekinteni.

V. FEJEZET

EGYÜTTMŰKÖDÉS ÉS INFORMÁCIÓCSERE

15. cikk

A tagállamok közötti igazgatási együttműködés

- (1) A tagállamok ezen irányelv alkalmazására tekintettel nemzeti kapcsolattartót jelölnek ki, amely felelős a többi tagállammal és a Bizottsággal folytatott információcseréért.
- (2) A tagállamok 2015. május 20-ig eljuttatják a Bizottsághoz nemzeti kapcsolattartójuk nevét és elérhetőségét, és haladéktalanul tájékoztatják annak esetleges változásairól. A Bizottság összeállítja a nemzeti kapcsolattartók jegyzékét, és továbbítja azt a tagállamoknak.

16. cikk

Elektronikus járműinformációs platform

A Bizottság megvizsgálja az elektronikus járműinformációs platform létrehozásának megvalósíthatóságát, költségeit és előnyeit a költségek minimalizálása és a szükségtelen átfedések elkerülése érdekében a nemzetközi adatcsere tekintetében meglévő és már végrehajtott IT-megoldások alkalmazásával. A kérdés vizsgálata során a Bizottság felméri, hogy miként lehet a legmegfelelőbbben összekapcsolni a létező nemzeti rendszereket annak érdekében, hogy megkönnyítsék a járművek műszaki vizsgálatáért, nyilvántartásba vételéért és jóváhagyásáért felelős tagállami illetékes hatóságok, a műszaki vizsgáló-állomások, a vizsgálóberendezések gyártói és a járműgyártók közötti, a műszaki vizsgálattal és a kilométerszámláló-állásokkal kapcsolatos információcserét.

A Bizottság megvizsgálja a súlyos balesetekben érintett járművek biztonságot befolyásoló főbb alkatrészeit érintő, rendelkezésre álló információk összegyűjtésének és tárolásának megvalósíthatóságát, költségeit és előnyeit, valamint annak lehetőségét, hogy a baleseti előzményekkel és a kilométerszámláló-állásokkal kapcsolatos információkat név nélküli formában a vizsgabiztosok, a forgalmi engedélyek jogosultjai és a balesetekkel foglalkozó vizsgáló kutatók rendelkezésére bocsássák.

VI. FEJEZET

FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ ÉS VÉGREHAJTÁSI JOGI AKTUSOK

17. cikk

Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 18. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el a következők érdekében:

- kizárólag a 2. cikk (1) bekezdésében és az 5. cikk (1) és (2) bekezdésében említett járműkategória-megnevezések naprakésszé tétele, adott esetben, a járműkategóriákban bekövetkezett azon változások esetén, amelyek a 2. cikk (1) bekezdésében említett, típusjóváhagyással kapcsolatos jogszabályok módosításából erednek, a műszaki vizsgálatok terjedelmét és gyakoriságát érintetlenül hagyva,
- az I. melléklet 3. pontjának naprakésszé tétele a módszerek tekintetében, amennyiben hatékonyabb és eredményesebb vizsgálati módszerek válnak elérhetővé, a megvizsgálendő tételek jegyzékének bővítése nélkül,
- az I. melléklet 3. pontjának kiigazítása a kapcsolódó költségek és hasznok pozitív értékelését követően, a megvizsgálendő tételeknek, a módszereknek, a hibaokoknak és a hiányosságok értékelésének listája tekintetében, az Unió biztonsági és környezetvédelmi jogszabályaiban a típusjóváhagyáshoz kapcsolódó kötelező előírások megváltozása esetén.

18. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására.
- (2) A Bizottság 17. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól 2014. május 19-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 17. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot e jogi aktus elfogadásáról.

(5) A 17. cikk értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

19. cikk

A bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot egy bizottság (a közlekedésre való alkalmassággal foglalkozó bizottság) segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni. Amennyiben a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és ebben az esetben a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

VII. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

20. cikk

Jelentéstétel

(1) A Bizottság 2020. április 30-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól, különös tekintettel az időszakos műszaki vizsgálatok harmonizációjának szintjére, a hatályra és a vizsgálat gyakoriságára vonatkozó előírások hatékonyságára, egy másik tagállamból származó jármű újbóli nyilvántartásba vétele esetén a műszaki vizsgálati bizonyítványok kölcsönös elismerésére vonatkozó rendelkezések hatékonyságára, valamint a 16. cikkben említett elektronikus járműinformációs platform kivitelezhetőségével kapcsolatos vizsgálat eredményeire. A jelentésben elemezni kell azt is, hogy – különösen a műszaki fejlődés és a gyakorlat fényében – szükség van-e a mellékletek aktualizálására. A jelentést a 19. cikkben említett bizottsággal folytatott konzultációt követően kell benyújtani és ahhoz adott esetben jogalkotási javaslatokat kell csatolni.

(2) Legkésőbb 2019. április 30-ig a Bizottság független tanulmányok alapján jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a könnyű pótkocsik és a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok irányelv hatálya alá vonásának hatékonyságáról. A jelentés megvizsgálja a közúti közlekedésbiztonság Unión belüli alakulását, és az L kategóriájú járművek minden egyes alkategóriájára tekintetében összehasonlítja a nemzeti közlekedésbiztonsági intézkedések eredményeit, figyelembe véve az e járművek által átlagosan megtett távolságot. A Bizottság egyebek mellett értékeli, hogy az egyes járműkategóriákra vonatkozó időszakos műszaki vizsgálatok követelményei és költségei arányosak-e a kitűzött közúti közlekedésbiztonsági célokkal. A jelentést részletes hatásvizsgálat kíséri, amely elemzi a költségeket és a hasznokat az egész Unió területén, beleértve a tagállamok sajátosságait is. A jelentést adott esetben az új kategóriák irányelv hatálya alá vonására vonatkozó mindenfajta jogalkotási javaslat előterjesztését legalább hat hónappal megelőzően közzé kell tenni.

21. cikk

Szankciók

A tagállamok megállapítják az ezen irányelv rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok érvényesítése érdekében. Az említett szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak, visszatartó erejűnek és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük.

22. cikk

Átmeneti rendelkezések

(1) A tagállamok a 2018. május 20-tól számított legfeljebb öt évig engedélyezhetik műszaki vizsgálat elvégzésének céljára azon 11. cikkben említett vizsgálati felszerelések és berendezések használatát, amelyek nem felelnek meg a III. mellékletben meghatározott minimumkövetelményeknek.

(2) A tagállamok az V. mellékletben meghatározott követelményeket legkésőbb 2023. január 1-jétől kezdődően alkalmazzák.

23. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok legkésőbb 2017. május 20-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

E rendelkezéseket 2018. május 20-tól alkalmazzák.

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

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

24. cikk

Hatályon kívül helyezés

A 2009/40/EK irányelv 2018. május 20-tól hatályát veszti.

25. cikk

Hatálybalépés

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

26. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2014. április 3-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

M. SCHULZ

a Tanács részéről

az elnök

D. KOURKOULAS

I. MELLÉKLET

A VIZSGÁLATOK TARTALMÁRA ÉS AZ AJÁNLOTT MÓDSZEREKRE VONATKOZÓ MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

1. ÁLTALÁNOS RÉSZ

Ez a melléklet felsorolja a vizsgálandó járműrendszereket és alkatrészeket, valamint megadja, hogy milyen módszerrel ajánlott vizsgálni őket, és milyen kritériumok segítségével kell meghatározni, hogy elfogadható állapotban van-e a jármű.

A vizsgálatoknak ki kell terjedniük legalább a lenti 3. pontban felsorolt tételekre, feltéve, hogy azok alkalmazhatók az adott tagállamban vizsgálandó jármű felszerelésére. A vizsgálat során ellenőrizhető továbbá, hogy a vizsgált jármű érintett részei és alkatrészei megfelelnek-e a jóváhagyás időpontjában, illetve adott esetben az átalakítás időpontjában hatályos biztonsági és környezetvédelmi előírásoknak.

Amennyiben a jármű kialakítása nem teszi lehetővé az ebben a mellékletben meghatározott vizsgálati módszerek alkalmazását, a vizsgálatot az illetékes hatóságok által elfogadott, ajánlott vizsgálati módszerekkel kell elvégezni. Az illetékes hatóságnak meg kell győződnie arról, hogy betartják a biztonsági és környezetvédelmi előírásokat.

Az időszakos műszaki vizsgálat keretében valamennyi alább felsorolt tétel ellenőrzése kötelezőnek tekintendő az X-szel jelöltek kivételével, ezek ugyanis – bár a jármű állapotát és közúti használatra való alkalmasságát érintik – mégsem bírnak alapvető fontossággal a műszaki vizsgálat során.

A „hibaokokat” nem kell figyelembe venni olyan esetben, amikor olyan követelményekre utalnak, amelyek nem szerepelnek az első nyilvántartásba vételkor, illetőleg az első forgalomba helyezéskor hatályos vonatkozó jármű-jóváhagyási szabályozásban vagy az utólagos módosítási követelmények között.

Ha a vizsgálat módjaként a szemrevételezés van meghatározva, az azt jelenti, hogy az adott tételek megtekintése mellett a vizsgabiztos azokat adott esetben üzembe is helyezi, felméri zajhatásukat, vagy egyéb megfelelő, berendezés használatát nem igénylő ellenőrzési módszert alkalmaz.

2. A VIZSGÁLAT TERJEDELME

A vizsgálatnak ki kell terjednie legalább a következő területekre:

0. A jármű azonosítása;
1. Fékberendezés;
2. Kormányberendezés;
3. Kilátási viszonyok;
4. Világítóberendezések és az elektromos rendszer részei;
5. Tengelyek, kerekek, gumibroncsok és felfüggesztés;
6. Alváz és az alvázra erősített részek;
7. Egyéb berendezések;
8. Környezetterhelés;
9. Kiegészítő vizsgálatok az M₂ és M₃ kategóriájú személyszállító járművek esetében.

3. A VIZSGÁLATOK TARTALMA ÉS MÓDSZEREI, A JÁRMŰVEK HIÁNYOSSÁGAINAK ÉRTÉKELÉSE

A vizsgálatok legalább az alábbi táblázatban felsorolt tételekre terjednek ki, és az alábbi táblázatban felsorolt minimális előírások és ajánlott módszerek szerint zajlanak.

Az egyes vizsgálandó járműrendszerekre és -alkatrészekre nézve a hiányosságok értékelését a táblázatban meghatározott kritériumok alapján, eseti alapon kell elvégezni.

Az e mellékletben fel nem sorolt hiányosságokat a közúti közlekedésbiztonságra gyakorolt kockázatuk alapján kell értékelni.

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
0. A JÁRMŰ AZONOSÍTÓ ADATAI					
0.1. Rendszámtábla (amennyiben a követelmények szükségessé teszik ¹⁾)	Szemrevételezés	a) A rendszámtábla (rendszámtáblák) hiányzik (hiányoznak) vagy olyan bizonytalanul van(nak) rögzítve, hogy leeshet(nek).		X	
		b) A felirat hiányzik vagy olvashatatlan.		X	
		c) Nem egyezik a jármű okmányaival vagy nyilvántartott adataival.		X	
0.2. Járműazonosító szám/ alvázsám/sorozatszám	Szemrevételezés	a) Hiányzik vagy nem található.		X	
		b) Nem teljes, olvashatatlan, nyilvánvalóan hamisított vagy nem egyezik a jármű okmányaival.		X	
		c) A jármű okmányai olvashatatlanok vagy elírásokat tartalmaznak.	X		
1. FÉKBERENDEZÉS					
1.1. Műszaki állapot és üzemképesség					
1.1.1. Üzemi fékpedál/ fékkar tengelye	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben. Megjegyzés: Fékrásegítővel ellátott jármű esetében a vizsgálatot leállított motorral kell elvégezni.	a) Túl szoros a tengely.		X	
		b) Túl nagy a kopás vagy a holtjáték.		X	
1.1.2. A pedál/kar állapota és a fékműködtető berendezés útja	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben. Megjegyzés: Fékrásegítővel ellátott jármű esetében a vizsgálatot leállított motorral kell elvégezni.	a) A tartalék úthossz túl nagy vagy elégtelen.		X	
		b) A fékműködtető szabad oldása korlátozott. Amennyiben a működést befolyásolja	X		X
		c) A fékpedál csúszásgátlója hiányzik, laza vagy simára kopott.		X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.1.3. Vákuumszivattyú vagy kompresszor és tartályok	Az alkatrészek szemrevételezése normális üzemi nyomáson. A vákuum vagy a légnyomás biztonságos üzemi értékének eléréséhez szükséges idő, valamint a figyelmeztető berendezés, a többkörös védőszelep és a nyomáscsökkentő szelep működésének ellenőrzése.	a) A figyelmeztető berendezés működésbe lépése után (vagy ha a nyomásmérő a veszélyzónában van) nincs legalább négy fékezéshez elegendő légnyomás/vákuum; legalább két fékezés a figyelmeztető berendezés működésbe lépése után (vagy ha a nyomásmérő a veszélyzónában van)		X	X
		b) A fék biztonságos működéséhez szükséges légnyomás/vákuum felépülési ideje túl hosszú a követelményekhez képest ¹ .		X	
		c) Nem működik a többkörös védőszelep vagy a nyomáscsökkentő szelep.		X	
		d) Levegővesztés miatt érezhető nyomáscsökkenés vagy hallható levegőszivárgás tapasztalható.		X	
		e) Külső sérülés, amely valószínűsíthetően befolyásolja a fékrendszer működését. A biztonsági fék működése nem kielégítő.		X	X
1.1.4. Alacsony nyomásra figyelmeztető nyomásmérő vagy jelzés	Funkcionális ellenőrzés.	A nyomásmérő vagy a jelzőműszer rosszul működik vagy hibás. Az alacsony nyomás nem állapítható meg.	X		X
1.1.5. Kézi működtetésű fékvezérlő szelep	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	a) A vezérlőkar törött, sérült vagy túlságosan kopott.		X	
		b) A vezérlőkar nincs megfelelően a szelepre rögzítve vagy a szelep kilazult.		X	
		c) Lazák a csatlakozások, vagy szivárgás van a rendszerben.		X	
		d) Nem kielégítő működés.		X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.1.6. Rögzőtőfék-kezelőszerv, rögzőtőfékkar, rögzőtőfék-reteszelő kilincsmű, elektromos rögzőtőfék	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	a) A reteszelés nem tart megfelelően.		X	
		b) A rögzőtőfékkar-tengely vagy a reteszelőmechanizmus kopott. Túlzottan kopott.	X	X	
		c) Túl nagy karúthossz a kezelőkar helytelen beállítása miatt.		X	
		d) A kezelőszerv hiányzik, sérült vagy nem működik.		X	
		e) Nem megfelelő működés, a figyelmeztető készülék hibát jelez.		X	
1.1.7. Fékszelepek (lábszelepek, tehermentesítők, vezérlőszelepek)	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	a) A szelep sérült vagy túlzott levegőszivárgás tapasztalható. Amennyiben a működését befolyásolja.		X	X
		b) Túlzott olajszivárgás a kompresszorból.	X		
		c) A szelep nincs megfelelően rögzítve vagy szakszerűtlenül van beszerelve.		X	
		d) A hidraulikus fékfolyadék folyik vagy szivárog. Amennyiben a működését befolyásolja.		X	X
1.1.8. Csatlakozófejek a pótkocsifékekhez (elektromos és pneumatikus)	A fékrendszerhez tartozó, a vontatójármű és a pótkocsi közötti csatlakozás szétkapcsolása, majd újbóli összekapcsolása.	a) A csap vagy az önzáró szelep hibás. Amennyiben a működését befolyásolja.	X	X	
		b) A csap vagy a csatlakoztatószelep nincs megfelelően rögzítve vagy szakszerűtlenül van beszerelve. Amennyiben a működését befolyásolja.	X	X	
		c) Túl nagy a szivárgás. Amennyiben a működését befolyásolja.		X	X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		d) Nem megfelelő működés. Befolyásolja a fék működését.		X	X
1.1.9. Energiatároló sűrítettlevegő-tartálya	Szemrevételezés.	a) A tartály enyhén sérült vagy enyhén korrodált. A tartály súlyosan sérült, korrodálódott vagy szivárog.	X	X	
		b) Hatás a vízmentesítő berendezés működésére. A vízmentesítő berendezés nem működik.	X	X	
		c) A tartály nincs megfelelően rögzítve vagy szakszerűtlenül van felszerelve.		X	
1.1.10. Fékrásegítő egység, főfékhenger (hidraulikus fékberendezésben)	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben, amennyiben lehetséges.	a) A fékrásegítő sérült vagy hatástalan. Amennyiben nem működik.		X	X
		b) A főfékhenger sérült, de a fék működik. A főfékhenger sérült vagy szivárog.		X	X
		c) A főfékhenger nem biztonságos, de a fék működik. A főfékhenger nem biztonságos.		X	X
		d) Nincs elegendő fékfolyadék, szintje a „MIN” jelzés alatt áll. A fékfolyadék szintje jelentősen a „MIN” jelzés alatt áll Nem látható fékfolyadék.	X	X	X
		e) A főfékhenger tartályának fedele hiányzik.	X		
		f) A fékfolyadék-figyelmeztető lámpa világít vagy hibás.	X		
		g) A fékfolyadékszint-figyelmeztető készülék helytelenül működik.	X		

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.1.11. Merev fékcsövek	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben, amennyiben lehetséges.	a) Meghibásodás vagy törés közvetlen veszélyének fennállása.			X
		b) A csöveknél vagy a csatlakozásoknál szivárgás észlelhető (légfékrendszerek esetében). A csöveknél vagy a csatlakozásoknál szivárgás észlelhető (hidraulikus fékrendszerek esetében).		X	X
		c) A csövek sérültek vagy túlságosan korrodáltak. Ez a blokkolás vagy a szivárgás közvetlen kockázata révén befolyásolja a fékek működését.		X	X
		d) A csövek rossz helyen vannak. Károsodás veszélye áll fenn.	X	X	
1.1.12. Féktömlők	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben, amennyiben lehetséges.	a) Meghibásodás vagy törés közvetlen veszélyének fennállása.			X
		b) A tömlők sérültek, ki vannak dörzsölődve, meg vannak csavarodva vagy túl rövidek. A tömlők sérültek vagy ki vannak dörzsölődve.	X	X	
		c) A tömlőknél vagy a csatlakozásoknál szivárgás észlelhető (légfékrendszerek) A tömlőknél vagy a csatlakozásoknál szivárgás észlelhető (hidraulikus fékrendszerek).		X	X
		d) A tömlők nyomás alatt kidudorodnak. A szövetbevonat sérült.		X	X
		e) A tömlők porózusak.		X	
1.1.13. Dob- és tárcsaféketétek	Szemrevételezés.	a) A dob- vagy a tárcsaféketét túlzottan kopott (elérte a minimumjelzést). A dob- vagy a tárcsaféketét túlzottan kopott. (a minimumjelzés nem látható)		X	X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		b) A betét szennyezett (olaj, zsír stb.). Ez befolyásolja a fék működését.		X	X
		c) A betét hiányzik vagy rosszul van beszerelve.			X
1.1.14. Fékdobok, féktárcsák	Szemrevételezés.	a) A dob vagy tárcsa túlságosan kopott A dob vagy tárcsa túlságosan bemaródott vagy repedt, nincs megfelelően rögzítve, vagy törött.		X	X
		b) A fékdob vagy a féktárcsa szennyezett (olaj, zsír stb.). Ez befolyásolja a fék működését.		X	X
		c) A fékdob vagy a féktárcsa hiányzik.			X
		d) A féktartólapok nincsenek megfelelően rögzítve.		X	
1.1.15. Fékbowdenhuzalok, fékvonórúdak, fékkarok, fékrudazatok	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben, amennyiben lehetséges.	a) A bowdenhuzal sérült vagy összecsomózódott. Ez befolyásolja a fék működését.		X	X
		b) Valamelyik alkatrész túlságosan kopott vagy korrodált. Ez befolyásolja a fék működését.		X	X
		c) Nem megfelelően rögzített huzal, rúd vagy csatlakozóelem.		X	
		d) A bowdenvezető sérült.		X	
		e) A fékrendszer szabad mozgása korlátozott.		X	
		f) A fékkarok/fékrudazatok rendellenes úthossza hibás beállításra vagy túlzott kopásra utal.		X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.1.16. Fékműködtető készülék (rugóerő-tárolós fék, hidraulikus fékhenger is)	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben, amennyiben lehetséges.	a) A készülék repedt vagy sérült. Ez befolyásolja a fék működését.		X	X
		b) A készülékben szivárgás észlelhető. Ez befolyásolja a fék működését.		X	X
		c) A készülék nincs megfelelően rögzítve vagy szakszerűtlenül van beszerelve. Ez befolyásolja a fék működését.		X	X
		d) A készülék túlságosan korrodált. A készülék eltörhet.		X	X
		e) A működtető dugattyúnak vagy a membránnak elégtelen vagy túl nagy az úthossza. Befolyásolja a fék működését (nincs tartalék mozgástér).		X	X
		f) A porvédő sérült. A porvédő hiányzik vagy erősen sérült.	X	X	
1.1.17. Fékerő-szabályozó szelep	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben, amennyiben lehetséges.	a) A rudazat sérült.		X	
		b) A rudazat rosszul van beállítva.		X	
		c) A szelep szorul vagy nem működik (az ABS működik). A szelep szorul vagy nem működik.		X	X
		d) A szelep hiányzik (ha kötelező).			X
		e) Az adattábla hiányzik.	X		

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		f) Az adatok olvashatatlanok vagy nem felelnek meg a követelményeknek ¹ .	X		
1.1.18. Fékpofahézag-állítók és -jelzők	Szemrevételezés.	a) A hézagállító sérült, szorul, rendellenes az úthossza, túlságosan kopott vagy helytelenül van beállítva.		X	
		b) A hézagállító hibás.		X	
		c) A hézagállító helytelenül van beszerelve vagy kicserélve.		X	
1.1.19. Tartósfék-rendszer (ha be van szerelve vagy kötelező)	Szemrevételezés.	a) Laza csatlakozás vagy rögzítés. Amennyiben a működését befolyásolja.	X	X	
		b) A rendszer nyilvánvalóan hibás vagy hiányzik.		X	
1.1.20. Pótkocsifékek automatikus működése	A vontatójármű és a pótkocsi közötti fékcsatlakozás szétkapcsolása.	A pótkocsi fékje nem működik automatikusan a csatlakozás szétkapcsolásakor.			X
1.1.21. Teljes fékrendszer	Szemrevételezés	a) Egyéb rendszerelem (pl. fagytalánító szivattyú, légszárító stb.) külső sérülése vagy a fékrendszert hátrányosan érintő túlzott korróziója. Ez befolyásolja a fék működését.		X	X
		b) A levegő vagy fagyásgátló szivárgása. Befolyásolja a rendszer helyes működését.	X	X	
		c) Nem megfelelően rögzített vagy szakszerűtlenül beszerelt alkatrész.		X	
		d) Bármely alkatrész nem biztonságos átalakítása ³ Ez befolyásolja a fék működését.		X	X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.1.22. Vizsgáló csatlakozók (ha be vannak szerelve vagy kötelezők)	Szemrevételezés	a) Hiányoznak.		X	
		b) Sérültek Használhatatlanok vagy szivárognak.	X	X	
1.1.23. Ráfutófék	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Nem megfelelő hatékonyság		X	

1.2. Az üzemi fék működési jellemzői és hatásossága

1.2.1. Teljesítmény	fékpadon vagy ennek hiányában közúton végzett vizsgálat során fokozatosan történő fékezés a maximális fékerő eléréseig.	a) Nem megfelelő fékerő egy vagy több keréken. A fékerő hiánya egy vagy több keréken.		X	X
		b) A fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen levő másik keréken mért maximális fékerő 70 %-a, illetőleg közúton történő fékvizsgálat esetén a jármű túlzott mértékben eltér az egyenes iránytól. Tengelykormányzás esetén a fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen levő másik keréken mért maximális fékerő 50 %-a.		X	X
		c) A fékerő nem növelhető fokozatosan (a fék rángat).		X	
		d) Rendellenes késés a fék működtetése közben, bármely keréken.		X	
		e) Túl nagy fékerő-ingadozás egy kerékfordulaton belül.		X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.2.2. Hatásosság	<p>Fékpadon vagy, amennyiben ez műszaki okokból nem megoldható, közúton, adatrögzítő lassulásmérővel végzett vizsgálat a megengedett maximális tömegre vonatkoztatott vagy nyerges pótkocsi esetében a megengedett tengelyterhelések összegére vonatkoztatott lefékezési arány megállapítására.</p> <p>A 3,5 tonnát meghaladó megengedett maximális tömegű jármű vagy pótkocsi vizsgálata az ISO 21069 szabvány vagy más, ezzel egyenértékű módszer szerint végzendő.</p> <p>A közúti vizsgálat száraz viszonyok között, sima, egyenes úton történik.</p>	<p>Nem éri el az alábbi minimális értékeket ⁽¹⁾:</p> <p>1. Ha a jármű nyilvántartásba vétele első alkalommal 2012.1.1. után történt:</p> <ul style="list-style-type: none"> — M₁ kategória: 58 % — M₂ és M₃ kategória: 50 % — N₁ kategória: 50 % — N₂ és N₃ kategória: 50 % — O₂, O₃ és O₄ kategória: <ul style="list-style-type: none"> — nyerges pótkocsi esetében: 45 % ⁽²⁾ — vonórudas pótkocsi esetében: 50 % 		X	
		<p>2. Ha a jármű nyilvántartásba vétele első alkalommal 2012.1.1. előtt történt:</p> <ul style="list-style-type: none"> — M₁, M₂ és M₃ kategória: 50 % ⁽³⁾ — N₁: kategória: 45 % — N₂ és N₃ kategória: 43 % ⁽⁴⁾ — O₂, O₃ és O₄ kategória: 40 % ⁽⁵⁾ 		X	
		<p>3. Egyéb kategóriák:</p> <p>L-kategóriák (mindkét fék):</p> <ul style="list-style-type: none"> — L1e kategória: 42 % — L2e, L6e kategória: 40 % — L3e kategória: 50 % — L4e kategória: 46 % — L5e, L7e kategória: 44 % <p>L-kategória (hátsókerék-fék):</p> <p>minden kategória: a jármű össztömegének 25 %-a</p> <p>A fenti értékek kevesebb, mint 50 %-át éri el</p>		X	X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes

1.3. Biztonsági fék működési jellemzői és hatásossága (ha külön rendszer biztosítja)

1.3.1. Teljesítmény	Amennyiben a biztonsági fékrendszer elkülönül az üzemi fékrendszertől, az 1.2.1. pontban ismertetett módszer szerint kell eljárni.	a) Nem megfelelő fékerő egy vagy több keréken. A fékerő hiánya egy vagy több keréken.		X	X
		b) A fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen levő valamely másik keréken mért maximális fékerő 70 %-a, illetőleg közúton történő fékvizsgálat esetén a jármű túlzott mértékben eltér az egyenes iránytól. Kormányzott tengelyen a fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen levő másik keréken mért maximális fékerő 50 %-a.		X	X
		c) A fékerő nem növelhető fokozatosan (a fék rángat).		X	
1.3.2. Hatásosság	Amennyiben a biztonsági fékrendszer elkülönül az üzemi fékrendszertől, az 1.2.2. pontban ismertetett módszer szerint kell eljárni.	A fékerő kisebb, mint az 1.2.2. pont szerint a megengedett maximális tömeg mellett meghatározott üzemi fékhatás 50 %-a ⁽⁶⁾ . A fenti fékerő-értékek kevesebb, mint 50 %-át éri el.		X	X

1.4. Rögzítőfék működési jellemzői és hatásossága

1.4.1. Teljesítmény	A fék működtetése fékpadon.	A fék az egyik oldalon nem működik, illetőleg közúton történő fékvizsgálat esetén a jármű túlzott mértékben eltér az egyenes iránytól. A vizsgálat alkalmával a jármű tömege viszonylatában a fenti értékek kevesebb mint 50 %-a.		X	X
---------------------	-----------------------------	--	--	---	---

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.4.2. Hatásosság	Vizsgálat fékpadon. Ha ez nem lehetséges, akkor közúton, kijelzővel vagy adatrögzítővel ellátott lassulásmérő segítségével vagy a jármű ismert lejtőszögére helyezéssel történik.	A lefékezettségi arány a teljes járművet tekintve nem éri el a legalább 16 %-ot a jármű legnagyobb megengedett tömegéhez viszonyítva (illetve gépjárművek esetében, ha az nagyobb, a legalább 12 %-ot a jármű legnagyobb megengedett szerelvény össztömegéhez viszonyítva). A fenti fékerő-értékek kevesebb mint 50 %-át éri el		X	X
1.5. A tartósfék-rendszer működési jellemzői	Szemrevételezés és – amennyiben lehetséges – a rendszer üzemképességének ellenőrzése.	a) A fékhatás nem fokozatosan változik (a kipufogófék-rendszerekre nem vonatkozik).		X	
		b) A rendszer nem működik.		X	
1.6. Blokkolásgátló fékrendszer (ABS)	Szemrevételezés és a figyelmeztető berendezés ellenőrzése és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása.	a) A figyelmeztető berendezés hibásan működik.		X	
		b) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		c) A keréksebesség-érzékelő hiányzik vagy sérült.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) Egyéb alkatrész hiányzik vagy sérült.		X	
		f) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.7. Elektronikusan vezérelt fékrendszer (EBS)	Szemrevételezés és a figyelmeztető berendezés ellenőrzése és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása.	a) A figyelmeztető berendezés hibásan működik.		X	
		b) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		c) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
1.8. Fékfolyadék	Szemrevételezés	A fékfolyadék szennyezett vagy üledékes. Meghibásodás közvetlen veszélyének fennállása.		X	X
2. KORMÁNYBERENDEZÉS					
2.1. Műszaki állapot					
2.1.1. A kormánymű állapota	A járművet akna fölé vagy előre helyezve, a kerekeket a földtől elemelve vagy próbapadon tartva, a kormánykereket ütközésig el kell forgatni jobbra és balra. A kormánymű működésének szemrevételezéssel történő ellenőrzése.	a) A kormány nehezen forog.		X	
		b) A kormánytengely kicsavarodott vagy a bordázat kopott. Ez befolyásolja a helyes működést.		X	X
		c) A kormánytengely túlzottan kopott. Ez befolyásolja a helyes működést.		X	X
		d) A kormánytengely kitérése túl nagy. Ez befolyásolja a helyes működést.		X	X
		e) Szivárgás. Cseppképződés.	X	X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
2.1.2. Kormányműház	A járművet akna fölé vagy előre helyezve, a kerekeket a földön tartva (súlyuk a földre nehezedik) a kormánykereket el kell forgatni jobbra és balra, vagy az erre a célra kialakított futómű-mozgató padot kell használni. Kormányműház szemrevételezéssel történő ellenőrzése.	a) A kormányműház nincs megfelelően rögzítve. A rögzítések veszélyesen lazák, vagy láthatóan elmozdulnak az alvázhöz vagy a karosszériához képest.		X	X
		b) Az alvázon lévő rögzítőfuratok megnyúltak. A rögzítéseket komolyan érinti.		X	X
		c) A rögzítőcsavar hiányzik vagy törött. A rögzítéseket komolyan érinti.		X	X
		d) A kormányműház törött. Ez befolyásolja a kormányműház stabilitását vagy rögzítését.		X	X
2.1.3. A kormányrudazat állapota	A járművet akna fölé vagy előre helyezve, a kerekeket a földön tartva, a kormánykereket erőteljesen el kell rántani jobbra és balra, vagy az erre a célra kialakított futómű-mozgató padot kell használni. A kormányrendszer alkatrészeinek szemrevételezéssel történő ellenőrzése elhasználtság, törés és biztonságosság tekintetében.	a) Elvileg rögzített alkatrészek relatív elmozdulása. Az alkatrészek egymáshoz képesti elmozdulása túl nagy vagy fennáll a szétválás valószínűsége.		X	X
		b) Túlzott kopás az illesztéseknél. A szétválás nagyon komoly veszélye áll fenn		X	X
		c) Bármely alkatrész törése vagy deformációja. Ez befolyásolja a helyes működést.		X	X
		d) Rögzítőeszközök hiánya.		X	
		e) Az alkatrészek helytelen beállítása (pl. nyomtávrúd vagy kormánytolórúd).		X	
		f) Nem biztonságos átalakítás ³ . Ez befolyásolja a helyes működést.		X	X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		g) A porvédő sérült vagy elhasználódott. A porvédő hiányzik vagy erősen elhasználódott.	X	X	
2.1.4. A kormányrudazat működése	A járművet akna fölé vagy emelőre helyezve, a kerekeket a földön tartva, a kormánykereket erőteljesen el kell rántani jobbra és balra, vagy az erre a célra kialakított futómű-mozgató padot kell használni. A kormányrendszer alkatrészeinek szemrevételezéssel történő ellenőrzése elhasználtság, törés és biztonságosság tekintetében.	a) A mozgó kormányrudazat hozzáér az alváz egy rögzített részéhez.		X	
		b) A kormányütköző nem tölti be funkcióját vagy hiányzik.		X	
2.1.5. Kormányrásegítő rendszer	A kormányrendszer ellenőrzése: szivárgás és a hidraulikafolyadék-tartály szintje (amennyiben látható). A kormányrásegítő rendszer működésének ellenőrzése, földön álló kerekekkel és járó motor mellett.	a) Folyadékiszivárgás vagy a helyes működést befolyásolja.		X	
		b) Nincs elegendő folyadék (szintje a „MIN” jelzés alatt áll) A tartály nem megfelelő.	X	X	
		c) A rendszer nem működik. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X
		d) Törött vagy kilazult gépezet. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X
		e) Az alkatrészek helytelenül vannak beállítva vagy érintkeznek. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X
		f) Nem biztonságos átalakítás ³ . Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		g) A kábelek/tömlők sérültek vagy túlzottan korrodáltak. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X

2.2. Kormánykerék, kormányoszlop és kormány

2.2.1. Kormánykerék/kormány állapota	A járművet akna fölé vagy előre helyezve (a jármű súlya a földre nehezedik) a kormánykereket a kormányoszloppal párhuzamosan húzni és tolni kell, illetve a kormánykereket/kormányt a kormányoszlopra/villákra merőlegesen különböző irányokba tolni kell. A holtjáték, valamint a rugalmas csatlakozófejek vagy kardáncsuklós csatlakozások szemrevételezéssel történő ellenőrzése.	a) A kormánykerék és a kormányoszlop relatív elmozdulása, ami lazulást jelez. A szétválás nagyon komoly veszélye áll fenn.		X	X
		b) Nincs biztosítószerkezet a kormánykerékagyon. A szétválás nagyon komoly veszélye áll fenn.		X	X
		c) A kormánykerékagy, a karima vagy a küllő törött vagy kilazult. A szétválás nagyon komoly veszélye áll fenn.		X	X
2.2.2. Kormányoszlop/kengyelek és villák és kormánylengés-csillapító	A járművet akna fölé vagy előre helyezve (a jármű súlya a földre nehezedik) a kormánykereket a kormányoszloppal párhuzamosan húzni és tolni kell, illetve a kormánykereket/kormányt a kormányoszlopra/villákra merőlegesen különböző irányokba tolni kell. A holtjáték, valamint a rugalmas csatlakozófejek vagy kardáncsuklós csatlakozások szemrevételezéssel történő ellenőrzése.	a) A kormánykerék közepének játéka tengelyirányban túl nagy.		X	
		b) A kormányoszlop tetejének az oszlop tengelyétől sugárirányban való játéka túl nagy.		X	
		c) A rugalmas csatlakozófej túlzottan elhasználódott.		X	
		d) A rögzítés hibás. A szétválás nagyon komoly veszélye áll fenn.		X	X
		e) Nem biztonságos átalakítás ³			X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
2.3.	Kormányhajtjáték	A járművet akna fölé vagy emelőre helyezve (a jármű súlya a kerekre nehezedik), lehetőség szerint járó motor mellett (kormányrásegítő rendszer), a kerekeket egyenes irányba állítva, a kormánykereket könnyedén el kell forgatni jobbra és balra, amennyire lehetséges, a kerekek megmozdítása nélkül. A hajtjáték szemrevételezéssel történő ellenőrzése.		X	X
2.4.	Futómű-beállítás (X) ²	Megfelelő berendezéssel a kormányzott kerekek beállításának ellenőrzése.	X	X	
2.5.	A pótkocsi forgószármolyos tengelykormányzása	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés vagy erre a célra kialakított futómű-mozgató pad használata	a) Az alkatrész enyhén sérült. Súlyosan sérült vagy törött alkatrész.	X	X
		b) Túl nagy a hajtjáték. Ez befolyásolja az egyenesfutást; romlik az iránytartás.	X	X	
		c) A rögzítés hibás. A rögzítéseket komolyan érinti	X	X	
2.6.	Elektronikus kormányrásegítő (EPS)	Szemrevételezés és a kormánykerék, valamint a kerekek elfordulási szöge kiegyenlítetttségének ellenőrzése járó és álló motor mellett, és/vagy az elektronikus jármű-interfész használatával	a) Az EPS hibajelző lámpája a rendszerben fellépett valamilyen hibát jelez.	X	
			b) Kiegyenlítetlenség a kormánykerék és a kerekek elfordulási szöge között. Ez befolyásolja a kormányzást.	X	X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		c) A kormányrásegítő nem működik.		X	
		d) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
3. KILÁTÁSI VISZONYOK					
3.1. Látómező	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés a vezetőülésből.	Akadály a vezető látómezőjében, amely lényegesen befolyásolja a kilátást előre vagy oldalra. (az ablaktörlő törlési tartományán kívül) Kedvezőtlen hatás az ablaktörlő törlési tartományára vagy a külső tükrök nem láthatók.	X		
				X	
3.2. Az üveg állapota	Szemrevételezés.	a) Megrepedt vagy elszíneződött üveg, illetve átlátszó felület (ha megengedett). (az ablaktörlő törlési tartományán kívül) Kedvezőtlen hatás az ablaktörlő törlési tartományára vagy a külső tükrök nem láthatók.	X		
				X	
		b) Az üveg vagy átlátszó felület (ideértve a tükröződő vagy színezett bevonatot) nem felel meg a követelményekben ¹ előírtaknak (az ablaktörlő törlési tartományán kívül). Kedvezőtlen hatás az ablaktörlő törlési tartományára vagy a külső tükrök nem láthatók.	X		
				X	
		c) Az üveg vagy átlátszó felület állapota elfogadhatatlan. Ez jelentősen befolyásolja az ablaktörlő törlési tartományán belüli kilátást.		X	X
3.3. Visszapillantó tükrök és eszközök	Szemrevételezés.	a) A tükör vagy eszköz hiányzik vagy nem a követelményeknek ¹ megfelelően van felszerelve. (Legalább két visszapillantási eszköz) Kettőnél kevesebb visszapillantási eszköz		X	
				X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		b) A tükör vagy eszköz enyhén sérült vagy meglazult. A tükör vagy eszköz nem működik, súlyosan sérült, illetőleg lazán vagy nem megfelelően van rögzítve.	X	X	
		c) Nincs meg a szükséges látótér		X	
3.4.	Szélvédőtörlők	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.		X	
		a) Az ablaktörlő nem működik, hiányzik, vagy nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	
		b) Az ablaktörlő lapát hibás. Az ablaktörlő lapát hiányzik vagy egyértelműen hibás.	X	X	
3.5.	Szélvédőmosók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	X		
		A szélvédőmosók nem működnek megfelelően (mosófo-lyadék hiányzik, de a szivattyú működik; vagy a vízszugár rosszul van beállítva). A szélvédőmosók nem működnek.		X	
3.6.	Páramentesítő berendezés (X) ²	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	X		
		A rendszer nem működik vagy egyértelműen hibás.			
4. VILÁGÍTÁS, FÉNYVISSZAVERŐK ÉS ELEKTROMOS BERENDEZÉSEK					
4.1. Fényszórók					
4.1.1.	Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.			
		a) A világítás/fényforrás hibás vagy hiányzik. (Többpontos világítás/fényforrások; LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes.) Egypontos világítás/fényforrások; LED esetén a kilátás lényegesen romlik	X	X	
		b) A fényszórórendszer (fényvisszaverő és lencse) enyhén hibás. A fényszórórendszer (fényvisszaverő és lencse) nagymértékben hibás vagy hiányzik.	X	X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve.		X	
4.1.2. Hozzáigazítás	Fényszóró-beállító készülék vagy beállító-felület segítségével tompított fényen vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazásával kell meghatározni az egyes fényszórók vízszintes beállítását	a) A fényszóró beállítása a követelményekben ¹ megállapított határokon kívül esik.		X	
		b) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
4.1.3. Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel, vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazásával történő ellenőrzés	a) A kapcsoló működése (az egyidejűleg világító fényszórók száma) nem felel meg a követelményeknek ¹ . Az első fényforrások túllépik a legnagyobb megengedett fényerősséget.	X		
		b) A vezérlőegység hibásan működik.		X	
		c) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
4.1.4. A követelményeknek való megfelelés ¹	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényszóró, a kibocsátott fény színe, a fényszóró helyzete, a fényerősség vagy a jelzés nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	
		b) A burán vagy a fényforráson olyan termék található, amely egyértelműen csökkenti a fényerősséget, vagy megváltoztatja a kibocsátott fény színét.		X	
		c) A fényforrás és a fényszóró nem kompatibilisek.		X	
4.1.5. Magasságállító eszközök (ha kötelező)	Szemrevételezéssel és működtetéssel, vagy adott esetben az elektronikus jármű-interfész alkalmazásával történő ellenőrzés	a) A készülék nem működik.		X	
		b) A kézi vezérlésű készülék nem működtethető a vezetőülésemből.		X	
		c) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése			
			Kisebb	Komoly	Veszélyes	
4.1.6.	Fényszórótisztító berendezés (ha kötelező)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés és lehetőség szerint működtetés.	A készülék nem működik. Gázkisüléses lámpák esetében	X	X	
4.2. Első és hátsó helyzetjelző lámpák, oldalsó szélességjelző lámpák, hátsó méretjelző lámpák és nappali menetlámpák						
4.2.1.	Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás.		X	
			b) A bura hibás.		X	
			c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X	X	
4.2.2.	Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A kapcsoló működése nem felel meg a követelményeknek ¹ . A hátsó helyzetjelző és oldalsó szélességjelző lámpák bekapcsolt fényszóró mellett kikapcsolhatók.		X	X
			b) A vezérlőegység hibásan működik.		X	
4.2.3.	A követelményeknek való megfelelés ¹	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A lámpa, a kibocsátott fény színe, a lámpa helyzete, a fényerősség vagy a jelzés nem felel meg a követelményeknek ¹ . Elöl piros vagy hátul fehér fény; erősen csökkent fényerősség.	X	X	
			b) A burán vagy a fényforráson olyan termék található, amely csökkenti a fényerősséget, vagy megváltoztatja a kibocsátott fény színét. Elöl piros vagy hátul fehér fény; erősen csökkent fényerősség.	X	X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
4.3. Féklámpák					
4.3.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás. (Többpontos fényforrás; LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes.) Egypontos fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes. Egyetlen fényforrás sem működik	X	X	X
		b) A bura enyhén hibás (nem befolyásolja a fénykibocsátást.) A bura nagymértékben hibás (befolyásolja a fénykibocsátást).	X	X	
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X	X	
4.3.2. Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel, vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazásával történő ellenőrzés	a) A kapcsoló működése nem felel meg a követelményeknek ¹ . Késve lép működésbe Egyáltalán nem működik.	X	X	X
		b) A vezérlőegység hibásan működik.		X	
		c) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
		d) A vészféklámpa nem működik, vagy nem megfelelően működik.		X	
4.3.3. A követelményeknek való megfelelés ¹	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A lámpa, a kibocsátott fény színe, a lámpa helyzete, a fényerősség vagy a jelzés nem felel meg a követelményeknek ¹ . Hátul fehér fény; erősen csökkent fényerősség.	X	X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
4.4. Irányjelző és vészvillogó lámpák					
4.4.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás. (Többpontos fényforrás; LED esetén a diódák legfeljebb harmada működőképes.) Egypontos fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb, mint két harmada működőképes.	X		X
		b) A bura enyhén hibás. (Nem befolyásolja a fénykibocsátást.) A bura nagymértékben hibás (befolyásolja a fénykibocsátást).	X		X
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X		X
4.4.2. Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A kapcsoló működése nem felel meg a követelményeknek ¹ . Egyáltalán nem működik.	X		X
4.4.3. A követelményeknek való megfelelés ¹	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A lámpa, a kibocsátott fény színe, a lámpa helyzete, a fényerősség vagy a jelzés nem felel meg a követelményeknek ¹ .			X
4.4.4. Villogás frekvenciája	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A villogás üteme nem felel meg a követelményeknek ¹ /(25 %-ot meghaladó eltérés).	X		
4.5. Első és hátsó ködlámpák					
4.5.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás. (Többpontos fényforrás; LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes.) Egypontos fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb mint két harmada működőképes.	X		X
		b) A bura enyhén hibás. (Nem befolyásolja a fénykibocsátást.) A bura nagymértékben hibás (befolyásolja a fénykibocsátást).	X		X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy kiesik, vagy vakítja a szembe közlekedőket.	X	X	
4.5.2. Beállítás (X) ²	Működtetéssel és fényszóró-beállító készülék használatával történő ellenőrzés.	Az első ködlámpa vízszintesen rosszul van beállítva, ha sötét-világos határvonal látható (a határvonal túl alacsony). A határvonal magasabban áll, mint a tompított fényszórók esetében.	X	X	
4.5.3. Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A kapcsoló működése nem felel meg a követelményeknek ¹ . Nem működik.	X	X	
4.5.4. A követelményeknek való megfelelés ¹	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A lámpa, a kibocsátott fény színe, a lámpa helyzete, a fényerősség vagy a jelzés nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	
		b) A rendszer működése nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	
4.6. Hátrameneti lámpák					
4.6.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás.	X		
		b) A bura hibás.	X		
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X	X	
4.6.2. A követelményeknek való megfelelés ¹	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A lámpa, a kibocsátott fény színe, a lámpa helyzete, a fényerősség vagy a jelzés nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	
		b) A rendszer működése nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése			
			Kisebb	Komoly	Veszélyes	
4.6.3.	Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés. A kapcsoló működése nem felel meg a követelményeknek ¹ . A hátrameneti lámpa a hátrameneti fokozattól eltérő fokozatban is bekapcsolható.	X	X		
4.7. Hátsó rendszám-tábla-világítás						
4.7.1.	Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A lámpa közvetlenül vagy fehér fényel hátrafelé világít.	X		
			b) A fényforrás hibás (Többpontos fényforrás). A fényforrás hibás (Egypontos fényforrás)	X	X	
			c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X	X	
4.7.2.	A követelményeknek való megfelelés ¹	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A rendszer működése nem felel meg a követelményeknek ¹ .	X		
4.8. Fényvisszaverő prizmak, láthatósági (fényvisszaverő) jelzések és hátsó fényvisszaverő jelzőtáblák						
4.8.1.	Állapot	Szemrevételezés.	a) A fényvisszaverő eszköz hibás vagy sérült. Ez befolyásolja a fényvisszaverő-képességet.	X	X	
			b) A fényvisszaverő nincs biztonságosan rögzítve. Kieshet/leeshet.	X	X	
4.8.2.	A követelményeknek való megfelelés ¹	Szemrevételezés.	A készülék, a visszavert szín vagy a készülék helyzete nem felel meg a követelményeknek ¹ . Nincs fényvisszaverő, illetve elől piros vagy hátul fehér színű fényvisszaverő.	X	X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
4.9. Világítóberendezések kötelező visszajelzői					
4.9.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Nem működik. A távolsági fényszóró és a hátsó ködlámpa esetében nem működik.	X	X	
4.9.2. A követelményeknek való megfelelés ¹	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Nem teljesülnek a követelmények ¹ .	X		
4.10. Elektromos csatlakozók a vontatójármű és a pótkocsi vagy nyerges pótkocsi között	Szemrevételezés: lehetőség szerint vizsgáljuk meg a csatlakozó elektromos folytonosságát.	a) A rögzített alkatrészek ki vannak lazulva. A csatlakozóaljzat laza.	X	X	
		b) A szigetelés sérült vagy megrongálódott. Rövidzárlatot okozhat.	X	X	
		c) A pótkocsi vagy a vontatójármű elektromos csatlakozói nem működnek megfelelően. A pótkocsi féklámpái egyáltalán nem működnek.		X	X
4.11. Elektromos vezetékek	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, adott esetben a motortér belsejére is kiterjedően, miközben a jármű akna fölött vagy emelőn van.	a) A vezetékek nincsenek megfelelően rögzítve vagy felerősítve. A rögzítések lazák, éles peremekkel érintkeznek, a csatlakozások megszakadhatnak. A vezetékek forró vagy forgó alkatrészekkel, illetve a talajjal érintkezhetnek, (a fékezés és kormányzás szempontjából fontos) csatlakozások szakadtak meg.	X	X	X
		b) A vezetékek enyhén megrongálódtak. A vezetékek súlyosan megrongálódtak. A (fékezés és kormányzás szempontjából fontos) vezetékek igen súlyosan megrongálódtak.	X	X	X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		c) A szigetelés sérült vagy megrongálódott. Rövidzárlatot okozhat. Nyilvánvaló tűzveszély, szikraképződés.	X	X	X
4.12. Nem kötelező lámpák és fényvisszaverők (X) ²	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A lámpa/fényvisszaverő felszerelése nem felel meg a követelményeknek ¹ . Elöl piros vagy hátul fehér színű lámpa/fényvisszaverő.	X	X	
		b) A lámpa működése nem felel meg a követelményeknek ¹ . Az egyidejűleg működő fényszórók száma túllépi a legnagyobb megengedett fényerősséget. Elöl piros vagy hátul fehér színű lámpa.	X	X	
		c) A lámpa/fényvisszaverő nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X	X	
4.13. Akkumulátor(ok)	Szemrevételezés.	a) Kílazult. Nincs megfelelően rögzítve; rövidzárlatot okozhat.	X	X	
		b) Szivárgás. Az akkumulátorból veszélyes anyagok szivárognak.	X	X	
		c) A kapcsoló (ha kötelező) hibás.		X	
		d) A biztosíték (ha kötelező) hibás.		X	
		e) A szellőzés (ha kötelező) nem megfelelő.		X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
5. TENGELYEK, KERÉKEK, GUMIABRONCSOK ÉS FELFÜGGESZTÉS					
5.1. Tengelyek					
5.1.1. Tengelyek	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, miközben a jármű akna fölött vagy emelőn van. Futómű-mozgató pad használható, a 3,5 tonna össztömeget meghaladó járműveknél ajánlott.	a) A tengely törött vagy deformálódott.			X
		b) A járműhöz nincs biztonságosan rögzítve. Ez rontja a stabilitást, befolyásolja a helyes működést. Túlzott elmozdulás a rögzítőkhöz képest.		X	X
		c) Nem biztonságos átalakítás ³ . Ez rontja a stabilitást, befolyásolja a helyes működést, túl kicsi a távolság a jármű egyéb alkatrészeihez vagy a talajhoz képest.		X	X
5.1.2. Féltengelyek	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, miközben a jármű akna fölött vagy emelőn van. Futómű-mozgató pad használható, a 3,5 tonna össztömeget meghaladó járműveknél ajánlott. Fejtsünk ki függőleges vagy oldalirányú erőt minden egyes kerékre, és jegyezzük fel a merevtengely és a tengelycsonk közötti elmozdulás mértékét.	a) A féltengely törött.			X
		b) A függőcsapszeg és/vagy a persely túlzottan kopott. Az alkatrész kilazulhat, romlik az iránytartás.		X	X
		c) A féltengelycsonk és a merevtengely közötti elmozdulás túl nagy. Az alkatrész kilazulhat, romlik az iránytartás.		X	X
		d) A féltengelycsap laza a tengelyen. Az alkatrész kilazulhat, romlik az iránytartás.		X	X
5.1.3. Kerékcsapágyak	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, miközben a jármű akna fölött vagy emelőn van. Futómű-mozgató pad használható, a 3,5 tonna össztömeget meghaladó járműveknél ajánlott. Fordítsuk el a kereket, vagy fejtsünk ki oldalirányú erőt minden egyes kerékre, és jegyezzük fel, milyen hosszú a keréknek a tengelycsonkhoz viszonyított elmozdulási útja felfelé.	a) A kerékcsapágy holtjátéka túl nagy. Romlik az iránytartás; elroncsolódhat.		X	X
		b) A kerékcsapágy túl szoros, berágódott. A csapágy túlhevülhet; elroncsolódhat.		X	X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
5.2. Kerekek és gumiabroncsok					
5.2.1. Kerékagy	Szemrevételezés.	a) A kerékanya vagy a csavar hiányzik vagy laza. Rögzítés hiányzik vagy olyan mértékben laza, ami már súlyosan veszélyezteti a közúti biztonságot.		X	X
		b) A kerékagy kopott vagy sérült. A kerékagy kopása vagy sérülése befolyásolja a kerekek biztonságos rögzítését.		X	X
5.2.2. Kerekek	Minden kerék mindkét oldalának szemrevételezéssel történő ellenőrzése, miközben a jármű akna fölött vagy emelőn van.	a) Bármilyen törés vagy hegesztési hiba.			X
		b) A rögzítőgyűrűk nem megfelelően vannak felszerelve. Leeshetnek.		X	X
		c) A kerék erősen deformálódott vagy kopott. Ez befolyásolja a kerékagyhoz való biztonságos rögzítést, valamint az abroncs biztonságos rögzítését.		X	X
		d) A kerékméret, a technikai kialakítás, a kompatibilitás vagy a keréktípus nem felel meg a követelményeknek ¹ , ezáltal hátrányosan befolyásolja a közlekedésbiztonságot.		X	
5.2.3. Gumiabroncsok	A teljes gumiabroncs szemrevételezéssel történő ellenőrzése a kerék forgatásával, amikor az nincs a földön és a jármű akna fölött vagy emelőn van, vagy a jármű előre-hátra görgetésével az akna fölött.	a) A gumiabroncsméret, a terhelhetőség, a jóváhagyási jel vagy a sebességindex nem felel meg a követelményeknek ¹ , ezáltal hátrányosan befolyásolja a közlekedésbiztonságot. A mindenkori használathoz elégtelen terhelhetőség vagy sebességindex; az abroncs a jármű rögzített alkatrészéhez dörzsölődik, ezáltal romlik a vezetés biztonsága.		X	X
		b) Egyazon tengelyen vagy ikerkeréken különböző méretű gumiabroncsok találhatóak.		X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		c) Egyazon tengelyen különböző szerkezetű (radiál/diagonál) gumibroncsok találhatóak.		X	
		d) Bármilyen komoly sérülés vagy vágás a gumibroncson. A szövetváz kilátszik vagy sérült.		X	X
		e) A futófelület-kopásjelző láthatóvá válik. A futófelület bordázatának mélysége nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	X
		f) A gumibroncs más alkatrészekhez (rugalmas sárvédők) dörzsölődik. A gumibroncs más alkatrészekhez dörzsölődik (nem befolyásolja a vezetés biztonságosságát)	X	X	
		g) A követelményeknek ¹ meg nem felelő utánvágott gumibroncsok. Ez érinti a szövet védőréteget.		X	X
		h) Hibásan működő abroncsnyomás-ellenőrző rendszer vagy az abroncs egyértelműen csökkent nyomású. Egyértelműen nem működik.	X	X	

5.3. Felfüggesztés

5.3.1. Rugók és stabilizátorok	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, miközben a jármű akna fölött vagy emelőn van. Futómű-mozgató pad használható, a 3,5 tonna össztömeget meghaladó járműveknél ajánlott.	a) Az alvázhoz vagy a tengelyhez nem megfelelően rögzített rugó. Látható elmozdulás; a rögzítések nagyon ki vannak lazulva.		X	X
		b) Egy rugóalkatrész sérült vagy törött. A főrugó (-rugólap) vagy a többi rugólap nagyon komolyan érintett		X	X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		c) Rugó hiányzik. A főrugó (-rugólap) vagy a többi rugólap nagyon komolyan érintett		X	X
		d) Nem biztonságos átalakítás ³ Túl kicsi a távolság a jármű egyéb alkatrészeihez képest; a rugórendszer nem működik.		X	X
5.3.2.	Lengéscsillapítók	Ellenőrzés szemrevételezéssel, miközben a jármű akna fölött vagy emelőn van, vagy speciális készülékkel (ha rendelkezésre áll).			
		a) A lengéscsillapítók nincsenek megfelelően az alvázhoz vagy a tengelyhez rögzítve. A lengéscsillapító laza.	X	X	
		b) Sérült lengéscsillapító, amely komoly szivárgás vagy hibás működés jeleit mutatja.		X	
5.3.2.1.	Csillapítás hatékonyságának vizsgálata (X) ²	A bal és a jobb oldal közötti eltérés megállapítása speciális készülékkel			
		a) Jelentős eltérés van a bal és a jobb oldal között.		X	
		b) Nem éri el a megadott alsó határértéket.		X	
5.3.3.	Kardántengelyek, hosszlevegőkarok, keresztlengeőkarok és felfüggesztőkarok	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, miközben a jármű akna fölött vagy emelőn van. Futómű-mozgató pad használható, a 3,5 tonna össztömeget meghaladó járműveknél ajánlott.			
		a) Az alvázhoz vagy a tengelyhez nem megfelelően rögzített alkatrész. Az alkatrész kilazulhat, romlik az iránytartás.		X	X
		b) Egy alkatrész sérült vagy túlságosan korrodált. Ez befolyásolja az alkatrész stabilitását, illetve az alkatrész törött.		X	X
		c) Nem biztonságos átalakítás ³ . Túl kicsi a távolság a jármű egyéb alkatrészeihez képest; a rendszer nem működik.		X	X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
5.3.4. Felfüggesztési pontok	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, miközben a jármű akna fölött vagy emelőn van. Futómű-mozgató pad használható, a 3,5 tonna össztömeget meghaladó járműveknél ajánlott.	a) Túlzott kopás a függőcsapszegen és/vagy a perselyen, illetőleg a felfüggesztés csuklójánál. Az alkatrész kilazulhat, romlik az iránytartás.		X	X
		b) A porvédő erősen elhasználódott. A porvédő hiányzik vagy törött.	X	X	
5.3.5. Légrugózás	Szemrevételezés	a) A rendszer működésképtelen.			X
		b) Olyan módon sérült, módosított vagy megrongálódott alkatrész, amely a rendszer működését hátrányosan befolyásolja. Ez rendkívüli mértékben befolyásolja a rendszer működését.		X	X
		c) Hallható szivárgás a rendszerben.		X	

6. ALVÁZ ÉS AZ ALVÁZRA ERŐSÍTETT RÉSZEK

6.1. Alváz vagy alvázkeret és az arra erősített részek

6.1.1. Általános állapot	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, miközben a jármű akna fölött vagy emelőn van.	a) Kisebb törés vagy deformálódás bármelyik oldal- vagy kereszttartón. Komolyabb törés vagy deformálódás bármelyik oldal- vagy kereszttartón.		X	X
		b) Nem megfelelően felszerelt merevítőlemez vagy rögzítések. A rögzítések többsége laza; az alkotórészek nem elég szilárdak		X	X
		c) Túlzott korrózió, amely befolyásolja a szerelvény merevségét. Az alkotórészek nem elég szilárdak		X	X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
6.1.2. Kipufogócsövek és kipufogódob	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, miközben a jármű akna fölött vagy emelőn van.	a) Nem megfelelően rögzített vagy szivárgó kipufogórendszer.		X	
		b) A kipufogógáz bejut a vezetőfülkébe vagy az utastérbe. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.		X	X
6.1.3. Üzemanyagtartály és üzemanyagcsövek (fűtőanyagtartály és vezetékai is)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, miközben a jármű akna fölött vagy emelőn van, cseppfolyós gázzal/sűrített földgázzal/cseppfolyós földgázzal működő rendszerek esetében szivárgásészlelő készülék használata.	a) Rendkívüli tűzveszélyt előidéző, nem megfelelően rögzített tartály vagy cső.			X
		b) Az üzemanyag szivárog, vagy a tartálysapka hiányzik, illetve rendeltetésének nem felel meg. Tűzveszély; nagymértékű veszélyesanyag-szivárgás.		X	X
		c) Kidörzsölődött csövek. Sérült csövek.	X		X
		d) Az üzemanyag-elzárócsap (ha kötelező) helytelenül működik.		X	
		e) Tűzveszély — üzemanyag-szivárgás miatt — az üzemanyagtartály vagy a kipufogórendszer elégtelen védelme miatt — a motortér állapota miatt.			X
		f) A cseppfolyós gázzal/sűrített földgázzal/cseppfolyós földgázzal vagy hidrogénnel működő rendszer nem felel meg a követelményeknek, a rendszer bármely része hibás. ¹ .			X
6.1.4. Lökhárítók, oldalvédő szerkezetek és hátsó ráfutásgátlók	Szemrevételezés.	a) Meglazult vagy megrongálódott elemek, amelyek érintkezés esetén sérülést okozhatnak. Alkatrészek leeshetnek; ez jelentősen befolyásolja a helyes működést.		X	X
		b) A követelményeknek ¹ egyértelműen meg nem felelő szerkezet.		X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
6.1.5. Pótkeréktartó (ha van)	Szemrevételezés.	a) A tartó nincs megfelelő állapotban.	X		
		b) Törött vagy nem megfelelően rögzített tartó.		X	
		c) A pótkerék a tartóban nem megfelelően van rögzítve Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.		X	X
6.1.6. Mechanikus kapcsoló- és vontatóberendezés	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés az elhasználódás és a kifogástalan működtetés tekintetében, különös tekintettel az esetleges biztonsági eszközökre és/vagy mérőműszer használatával.	a) Sérült, hibás vagy megrepedt alkatrész (nincs használatban). Sérült, hibás vagy megrepedt alkatrész (ha használatban van).		X	X
		b) Túlzottan kopott alkatrész. Kopási határérték alatt		X	X
		c) A rögzítés hibás. Valamelyik rögzítés kilazult és nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik		X	X
		d) Hiányzó vagy helytelenül működő biztonsági eszköz.		X	
		e) Valamely visszajelző nem működik.		X	
		f) Az eszközök (használaton kívül) kitakarják a rendszám-táblát vagy bármelyik lámpát. A rendszám-tábla nem olvasható (ha nincs használatban)	X		X
		g) Nem biztonságos átalakítás ³ (másodlagos alkatrészek) Nem biztonságos átalakítás ³ (elsődleges alkatrészek)		X	X
		h) Az összekapcsolás túl gyenge		X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
6.1.7. Erőátviteli berendezés	Szemrevételezés.	a) Kilazult vagy hiányzó biztonsági csavar A biztonsági csavarok olyan mértékben kilazultak vagy hiányoznak, hogy az súlyosan veszélyezteti a közúti biztonságot		X	X
		b) A tengelycsapágyak túlzott kopása az erőátviteli egységben. Lazulás vagy törés nagyon súlyos kockázata		X	X
		c) A kardáncsuklós csatlakozás vagy az erőátviteli láncok/szíjak túlzott kopása. Lazulás vagy törés nagyon súlyos kockázata		X	X
		d) A rugalmas csatlakozófej túlzott elhasználódása. Lazulás vagy törés nagyon súlyos kockázata		X	X
		e) A tengely sérült vagy elgörbült.		X	
		f) A csapágyház törött vagy nincs megfelelően rögzítve. Lazulás vagy törés nagyon súlyos kockázata		X	X
		g) A porvédő erősen elhasználódott. A porvédő hiányzik vagy törött.	X	X	
		h) Jogszerűtlenül átalakított erőátvitel.		X	
6.1.8. Motorfelfüggesztések	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, amelyhez nem szükséges feltétlenül a jármű akna fölé vagy előre helyezése.	Túlzottan elhasználódott, egyértelműen és súlyosan sérült felfüggesztések, Laza vagy törött felfüggesztések.		X	X
6.1.9. A motor működési jellemzői (X) ²	Szemrevételezés és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) A biztonságot és/vagy a környezetet érintő módon átalakított vezérlőegység		X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		b) A biztonságot és/vagy a környezetet érintő módon átalakított motor			X
6.2. Vezetőfülke és karosszéria					
6.2.1. Állapot	Szemrevételezés	a) Kilazult vagy sérült szerelvényfal vagy alkatrész, amely sérülést okozhat. Kieshet/leeshet.		X	X
		b) Bizonytalan rögzítésű kocsiest tartóoszlop. Ez befolyásolja a stabilitást.		X	X
		c) Motor- vagy kipufogógáz juthat az utastérbe. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.		X	X
		d) Nem biztonságos átalakítás ³ . Túl kicsi a távolság a jármű forgó vagy mozgó alkatrészeihez, illetőleg az útfelülethez képest.		X	X
6.2.2. Rögzítés	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés a jármű akna fölé vagy előre helyezésével.	a) A karosszéria vagy a vezetőfülke nincs biztonságosan rögzítve. Ez befolyásolja a stabilitást.		X	X
		b) A karosszéria/vezetőfülke egyértelműen ferdén áll az alvázon.		X	
		c) A karosszéria/vezetőfülke nem megfelelően vagy hiányosan van az alvázhhoz vagy a kereszttartókhoz rögzítve (ha a rögzítések szimmetrikusak) A karosszéria/vezetőfülke olyan mértékben nem megfelelően vagy hiányosan van az alvázhhoz vagy a kereszttartókhoz rögzítve, hogy az nagyon súlyosan veszélyezteti a közúti biztonságot		X	X
		d) Az önhordó karosszérián a rögzítési helyeken túlzott korrózió tapasztalható. Ez befolyásolja a stabilitást.		X	X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
6.2.3. Ajtók és záruk	Szemrevételezés.	a) Nem megfelelően nyíló-csukódó ajtó.		X	
		b) Véletlenszerűen kinyíló vagy becsukva nem maradó ajtó (tolóajtók). Véletlenszerűen kinyíló vagy becsukva nem maradó ajtó (hagyományos ajtók).		X	X
		c) Az ajtó, a csuklópánt, a zárnyelv vagy az ajtóoszlop megrongálódott. Az ajtó, a csuklópánt, a zárnyelv vagy az ajtóoszlop hiányzik vagy meglazult.	X	X	
6.2.4. Padlózat	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés a jármű akna fölé vagy előre helyezésével.	A padlózat nem megfelelően van rögzítve vagy súlyosan megrongálódott. Nem kellően stabil.		X	X
6.2.5. Vezetőülés	Szemrevételezés.	a) Hibás szerkezetű ülés. Meglazult ülés.		X	X
		b) Nem megfelelően működő ülésbeállító szerkezet. Az ülés mozog vagy a háttámla nem rögzíthető.		X	X
6.2.6. Egyéb ülések	Szemrevételezés.	a) Hibás állapotú vagy nem megfelelően rögzített ülések (másodlagos alkatrészek). Hibás állapotú vagy nem megfelelően rögzített ülések (főalkatrészek).	X	X	
		b) Az üléseket nem a követelményeknek ¹ megfelelően szerelték be. A megengedettnél több ülés; az elhelyezés pedig nem felel meg a jóváhagyási feltételeknek.	X	X	
6.2.7. Vezetői kezelőszer- vek	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A jármű biztonságos működtetéséhez szükséges valamelyik kezelőszerv nem működik jól. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
6.2.8. A vezetőfülke fellépői	Szemrevételezés.	a) A lépcső vagy fellépő nincs biztonságosan rögzítve. Nem kellően stabil.	X	X	
		b) A lépcső vagy fellépő balesetveszélyes.		X	
6.2.9. Egyéb belső és külső szerelvények és berendezések	Szemrevételezés.	a) Hibásan rögzített egyéb szerelvény vagy berendezés.		X	
		b) A követelményeknek ¹ meg nem felelő egyéb szerelvény vagy berendezés. A felszerelt alkatrészek sérülést okozhatnak; ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X	X	
		c) Szivárgó hidraulikus berendezés. Nagymértékű veszélyesanyag-szivárgás.	X	X	
6.2.10. Sárvédők (sárhányók), felcsapódó víz elleni védelem	Szemrevételezés.	a) A sárvédő hiányzik, meglazult vagy túlzottan korrodált. Sérülést okozhat; Gyengén tart.	X	X	
		b) Nincs elegendő távolság a keréktől (felcsapódó víz elleni védelem). Nincs elegendő távolság a keréktől (sárvédők).	X	X	
		c) Nem teljesülnek a követelmények ¹ . A futófelület lefedettsége nem elégséges.	X	X	
6.2.11. Állvány	Szemrevételezés.	a) Hiányzik, meglazult vagy túlzottan korrodált.		X	
		b) Nem teljesülnek a követelmények ¹ .		X	
		c) Fennáll a veszélye annak, hogy lenyílik, miközben a jármű mozgásban van			X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
6.2.12. Fogantyúk és lábtámaszok	Szemrevételezés.	a) Hiányzik, meglazult vagy túlzottan korrodált.		X	
		b) Nem teljesülnek a követelmények ¹ .		X	

7. EGYÉB BERENDEZÉSEK

7.1. Biztonsági övek/csatok és utasbiztonsági rendszerek

7.1.1. A biztonsági övek és csatok biztonságos rögzítése	Szemrevételezés.	a) A rögzítési pont súlyosan megrongálódott. Ez befolyásolja a stabilitást.		X	X
		b) A rögzítés laza.		X	
7.1.2. A biztonsági övek és csatok állapota	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A kötelező biztonsági öv hiányzik vagy nincs felszerelve.		X	
		b) A biztonsági öv sérült. Vágás vagy megnyúlás jele látható.	X	X	
		c) A biztonsági öv nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	
		d) A biztonsági öv csatja sérült vagy nem működik megfelelően.		X	
		e) A biztonsági öv visszahúzója sérült vagy nem működik megfelelően.		X	
7.1.3. A biztonsági öv terheléskorlátozója	Szemrevételezés és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) A terheléskorlátozó nem a járműhöz való vagy nyilvánvalóan hiányzik.		X	
		b) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.			X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
7.1.4. Biztonságiöv-előfeszítők	Szemrevételezés és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) Az előfeszítő nem a járműhöz való vagy nyilvánvalóan hiányzik.		X	
		b) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
7.1.5. Légzsák	Szemrevételezés és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) A légzsákok nem a járműhöz valók vagy nyilvánvalóan hiányoznak.		X	
		b) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
		c) A légzsák egyértelműen nem működik.		X	
7.1.6. SRS-rendszerek	A hibajelző lámpa szemrevételezése és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) Az SRS hibajelző lámpája a rendszerben fellépett valamilyen hibát jelez.		X	
		b) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
7.2. Tűzoltó készülék (X) ²	Szemrevételezés.	a) Hiányzik.		X	
		b) Nem teljesülnek a követelmények ¹ . Ha kötelező (pl. taxi, busz, távolsági busz stb.).	X	X	
7.3. Zárak és lopásgátló eszközök	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) Az eszköz nem működik: nem akadályozza meg, hogy a járművet elindítsák.	X		
		b) Hibás Az eszköz véletlenszerűen zár, illetve blokkol.		X	X
7.4. Elakadásjelző háromszög (ha kötelező)(X) ²	Szemrevételezés.	a) Hiányzik vagy hiányos.	X		
		b) Nem teljesülnek a követelmények ¹ .	X		

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
7.5. Elsősegélycsomag (ha kötelező)(X) ²	Szemrevételezés.	Hiányzik, hiányos vagy nem felel meg a követelményeknek ¹ .	X		
7.6. Kerékék (ékek) (ha kötelező) (X) ²	Szemrevételezés.	Hiányzik vagy nincs jó állapotban, nem kellő szilárdságú vagy méretű.		X	
7.7. Hangjelző berendezés	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) Nem működik megfelelően. Egyáltalán nem működik.	X	X	
		b) Megbízhatatlan vezérlés.	X		
		c) Nem teljesülnek a követelmények ¹ . A kibocsátott hang összekeverhető a hivatalos szirénák hangjával.	X	X	
7.8. Sebességmérő	Szemrevételezéssel vagy működtetéssel (közúti ellenőrzés során), illetve elektronikus eszközökkel történő ellenőrzés.	a) Nem a követelményeknek ¹ . megfelelően van felszerelve. Elő van írva és hiányzik.	X	X	
		b) Hibásan működik. Egyáltalán nem működik.	X	X	
		c) Nincs kellő világítás. Egyáltalán nincs világítás.	X	X	
7.9. Menetíró készülék (ha van/kötelező)	Szemrevételezés.	a) Nem a követelményeknek ¹ . megfelelően van felszerelve.		X	
		b) Nem működik.		X	
		c) Az ólomzár sérült vagy hiányzik.		X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		d) Az installációs címke hiányzik, olvashatatlan vagy lejárt.		X	
		e) Nyilvánvalóan illetéktelen beavatkozás vagy manipulálás történt.		X	
		f) A gumiabroncsok mérete nem felel meg a kalibrációs paramétereknek.		X	
7.10. Sebességkorlátozó berendezés (ha kötelező)	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés, ha van ilyen berendezés.	a) Nem a követelményeknek ¹ megfelelően van felszerelve.		X	
		b) Egyértelműen nem működik.		X	
		c) A beállított sebességhatár nem megfelelő (ha ellenőrizték).		X	
		d) Az ólomzár sérült vagy hiányzik.		X	
		e) A címke hiányzik vagy olvashatatlan.		X	
		f) A gumiabroncsok mérete nem felel meg a kalibrációs paramétereknek.		X	
7.11. Kilométer-számláló, ha van (X) ²	Szemrevételezés és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) Egyértelműen manipulálták (csalás) a kijelzett megtett távolság csökkentése vagy a jármű által megtett távolság nyilvántartásának a meghamisítása céljából		X	
		b) Egyértelműen nem működik.		X	
7.12. Elektronikus menetstabilizáló rendszer (ESC), ha be van szerelve/kötelező	Szemrevételezés és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) A kerékfordulatszám-érzékelő hiányzik vagy sérült.		X	
		b) A vezetékek sérültek.		X	
		c) Egyéb alkatrész hiányzik vagy sérült.		X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		d) A kapcsoló sérült vagy helytelenül működik.		X	
		e) Az ESC hibajelző lámpája a rendszerben fellépett valamilyen hibát jelez		X	
		f) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	

8. KÖRNYEZETTERHELÉS

8.1. Zaj

8.1.1. Zajcsökkentő rendszer	Szubjektív értékelés (hacsak az ellenőrzést végző személy úgy nem gondolja, hogy a zajszint elérheti a határértéket: ebben az esetben az álló járművön zajszintmérővel zajszintvizsgálat végezhető).	a) A követelményekben ¹ engedélyezettnél magasabb zajszint.		X	
		b) A zajcsökkentő rendszer bármely része meglazult, sérült, helytelenül van felszerelve, hiányzik vagy egyértelműen olyan módon alakították át, hogy az a zajszintet hátrányosan befolyásolja. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.		X	X

8.2. Kipufogógáz-kibocsátás

8.2.1. Pozitív gyújtású motorok kibocsátása

8.2.1.1. Kipufogógáz-kibocsátást szabályozó berendezések	Szemrevételezés	a) A gyártó által felszerelt kibocsátáscsökkentő berendezés hiányzik, átalakították vagy nyilvánvalóan meghibásodott.		X	
		b) Olyan szivárgások észlelhetők, amelyek befolyásolhatják a kibocsátásmérést.		X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
8.2.1.2. Gáz-halmazállapotú kibocsátás	<p>— Euro 5 és Euro V ⁽⁷⁾ kibocsátási osztályú járművek:</p> <p>A mérés a követelményeknek¹ megfelelő kipufogógáz-elemző készülék segítségével vagy a fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD) leolvasásával történik. A kipufogógáz-kibocsátás ellenőrzés alapértelmezett módszere a kipufogócsövön keresztüli vizsgálat. Az egyenértékűség értékelése alapján és a vonatkozó típus-jóváhagyási jogszabályok figyelembevételével a tagállamok engedélyezhetik az OBD-rendszernek a gyártó ajánlásaival és egyéb előírásokkal összhangban történő használatát.</p> <p>— Euro 6 és Euro VI ⁽⁸⁾ kibocsátási osztályú járművek:</p> <p>A mérés a követelményeknek¹ megfelelő kipufogógáz-elemző készülék segítségével vagy az OBD-rendszer értékeinek leolvasásával történik, a gyártó ajánlásaival, illetve egyéb követelményekkel összhangban¹. A mérések a kétütemű motorokra nem vonatkoznak.</p>	a) A gáz-halmazállapotú kibocsátás meghaladja a gyártó által meghatározott szintet;		X	
		b) vagy ha ez az adat nem áll rendelkezésre, a CO-kibocsátás meghaladja a következő mértékeket:		X	
		i. korszerű kibocsátáscsökkentő rendszerrel fel nem szerelt jármű esetében:			
		— 4,5 %, vagy			
— 3,5 %					
a nyilvántartásba vételnek vagy a forgalomba helyezésnek a követelményekben ¹ meghatározott időpontja szerint					
ii. korszerű kibocsátáscsökkentő rendszerrel felszerelt jármű esetében:					
— alapjáraton: 0,5 %					
— emelt üresjárat fordulatszám: 0,3 %					
vagy					
— alapjáraton: 0,3 % ⁽⁷⁾					
— emelt üresjárat fordulatszám: 0,2 %					
a nyilvántartásba vételnek vagy a forgalomba helyezésnek a követelményekben ¹ meghatározott időpontja szerint.					
c) A lambda-érték kívül esik az $1 \pm 0,03$ tartományon vagy nem felel meg a gyártó előírásainak					
d) Az OBD-leolvasás jelentős mértékű működési hibára utal.					

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
8.2.2. Kompressziós gyújtású motorok kibocsátása					
8.2.2.1. Kipufogógáz-kibocsátást szabályozó berendezések	Szemrevételezés	a) A gyártó által felszerelt kibocsátáscsökkentő berendezés hiányzik vagy nyilvánvalóan meghibásodott.		X	
		b) Olyan szivárgások észlelhetők, amelyek befolyásolhatják a kibocsátásmérést.		X	
8.2.2.2. Fényelnyelés Az 1980. január 1. előtt nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek mentesülnek e követelmény alól.	<p>— Euro 5 és Euro V (7) kibocsátási osztályú járművek: A kipufogógáz fényelnyelésének mérése (terhelés nélkül, az alapjárattól a leszabályozott fordulatszámig tartó) szabadgyorsítás mellett, miközben a sebességváltó üres állásban van, a tengelykapcsoló pedig ki van nyomva, vagy az OBD-rendszer leolvasásával. A kipufogógáz-kibocsátás ellenőrzés alapmódszere a kipufogócsövön keresztüli vizsgálat. Az egyenértékűség értékelése alapján a tagállamok engedélyezhetik az OBD-rendszernek a gyártó ajánlásaival és egyéb előírásokkal összhangban történő használatát.</p> <p>— Euro 6 és Euro VI (9) kibocsátási osztályú járművek: A kipufogógáz fényelnyelésének mérése (terhelés nélkül, az alapjárattól a leszabályozott fordulatszámig tartó) szabadgyorsítás mellett, miközben a sebességváltó üres állásban van, a tengelykapcsoló pedig ki van nyomva, vagy az OBD-rendszer leolvasásával, a gyártó ajánlásaival és egyéb előírásokkal összhangban¹.</p> <p>A jármű előkészítése:</p> <p>1. A járművek előkészítés nélkül is vizsgálhatók, bár biztonsági okokból ellenőrizni kell, hogy a motor meleg-e, és megfelelő műszaki állapotban van-e.</p>	a) A követelményekben ¹ meghatározott dátum után nyilvántartásba vett vagy először forgalomba helyezett járművek esetében a fényelnyelés meghaladja a gyártó által a járművön elhelyezett adattáblán szereplő értéket;		X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
	<p>2. Előkészítési követelmények:</p> <p>i. A motor eléri az üzemi hőmérsékletet, például az olajsztintmérő pálca csövébe helyezett szondával mérve az olaj legalább 80 °C, illetőleg normál üzemi hőmérsékletű (amennyiben ez az alacsonyabb érték), illetve az infravörös sugárzás szintjével mérve a motorblokk hőmérséklete legalább ezzel egyenértékű. Amennyiben a jármű konfigurációja miatt a mérés nem kivitelezhető, akkor a motor normál üzemi hőmérséklete más eszközökkel, például a motorhűtő ventilátor működése alapján is megállapítható.</p> <p>ii. A kipufogórendszert legalább három szabadgyorsítási ciklussal, illetve ezzel egyenértékű módszerrel ki kell tisztítani.</p>				
		<p>b) Ha ez az adat nem áll rendelkezésre vagy a követelmények¹ nem engedélyezik a referenciaértékek használatát, a határérték</p> <p>— szívómotorok esetében 2,5 m⁻¹,</p> <p>— turbótöltéses motorok esetében 3,0 m⁻¹,</p> <p>— a követelményekben¹ azonosított járművek esetében, illetve a követelményekben¹ meghatározott dátum után nyilvántartásba vett vagy először forgalomba helyezett járművek esetében pedig</p> <p>1,5 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾</p> <p>vagy 0,7 m⁻¹ ⁽⁸⁾</p>		X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
	<p>Vizsgálati eljárás:</p> <p>1. A motornak és adott esetben a beszerelt turbófeltöltőknek az egyes szabadgyorsítási ciklusok megkezdése előtt üresjáratban kell lenniük. A nagy teljesítményű dízelmotorok esetében a gázpedál kiengedését követően legalább 10 másodpercet kell várni.</p> <p>2. Az egyes szabadgyorsítási ciklusok elindításakor a gázpedált folyamatosan és gyorsan (egy másodperc alatt), de nem túl hevesen teljesen be kell nyomni úgy, hogy a befecskendezőszivattyú a lehető legnagyobb mértékű üzemanyag-ellátást biztosítsa.</p> <p>3. Az egyes szabadgyorsítási ciklusok alatt a gázpedál felengedése előtt a motornak el kell érnie a leszabályozási fordulatszámot, az automata sebességváltóval ellátott járművek esetében pedig a gyártó által meghatározott fordulatszámot, illetve ha ez az adat nem áll rendelkezésre, a leszabályozási fordulatszám kétharmadát. Ez például a motorfordulatszám figyelemmel kíséréssel vagy a gázpedál benyomása és felengedése között kellő időt – M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú járművek esetében lehetőleg legalább két másodpercet – hagyva biztosítható.</p> <p>4. A járművek csak akkor nem felelnek meg a vizsgálaton, ha legalább az utolsó három szabadgyorsítási ciklus mérési eredményének számtani közepe meghaladja a határértéket. Ennek kiszámítása során figyelmen kívül lehet hagyni azokat a méréseket, amelyek eredménye jelentősen eltér a mért középértéktől, illetve az olyan statisztikai számítások eredményétől, amelyek figyelembe veszik a mérések szórását. A tagállamok korlátozhatják a vizsgálati ciklusok számát.</p>				

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
	5. A szükségtelen vizsgálatok elkerülése érdekében a tagállamok alkalmatlannak minősíthetik azokat a járműveket, amelyek esetében háromnál kevesebb szabadgyorsítási ciklus, illetőleg a tisztítási ciklusok után a határértékeknél lényegesen magasabb értékeket mértek. Szintén a szükségtelen vizsgálatok elkerülése érdekében a tagállamok megfelelőnek minősíthetik azokat a járműveket, amelyek mért értékei háromnál kevesebb szabad gyorsítási ciklus, illetőleg a tisztítási ciklusok után jelentős mértékben a határértékek alatt maradnak.				
8.3. Elektromágneses interferencia kiszűrése					
Rádióinterferencia (X) ²		Az előírt követelmények ¹ valamelyike nem teljesül.	X		
8.4. A környezettel összefüggő egyéb ellenőrzések					
8.4.1 Folyadékszivárgások		Bármilyen túlzott folyadékszivárgás – a víz kivételével –, amely károsíthatja a környezetet vagy veszélyeztetheti a többi közlekedő biztonságát. Nagyon súlyos kockázatot jelentő, tartós cseppképződés		X	X
9. M ₂ ÉS M ₃ KATEGÓRIÁJÚ SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ JÁRMŰVEK KIEGÉSZÍTŐ VIZSGÁLATA					
9.1. Ajtók					
9.1.1. Beszálláshoz, illetve kiszálláshoz használt ajtók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) Hibás működés.		X	
		b) Rongált állapot. Sérülést okozhat.	X	X	
		c) Hibás vésznyitó berendezés.		X	
		d) Az ajtók vagy a figyelmeztető készülékek távirányítója hibás.		X	
		e) Nem teljesülnek a követelmények ¹ . Az ajtók szélessége nem megfelelő.	X	X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
9.1.2 Vészkijáratok	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés (megfelelő esetben).	a) Hibás működés.		X	
		b) A vészkijáratokra utaló jelek olvashatatlanok. A vészkijáratokra utaló jelek hiányoznak.	X	X	
		c) Hiányzik az ablaktörő kalapács.	X		
		d) Nem teljesülnek a követelmények ¹ . Szélességük nem megfelelő vagy akadályozott a hozzáférésük.	X	X	
9.2. Pára- és fagymentesítő berendezés (X) ²	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) Nem működik megfelelően. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X	X	
		b) Mérgező gázok vagy kipufogógáz kerül a vezetőfülkébe vagy az utastérbe. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.		X	X
		c) A fagymentesítő (ha kötelező) sérült.		X	
9.3. Szellőző- és fűtőrendszer (X) ²	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) Hibás működés. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X	X	
		b) Mérgező gázok vagy kipufogógáz kerül a vezetőfülkébe vagy az utastérbe. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.		X	X
9.4. Ülések					
9.4.1. Utasülések (a kisérszemélyzet ülései is)	Szemrevételezés	Lehajtható ülések (ha megengedettek) nem működnek automatikusan. Eltorlaszolják a vészkijáratot.	X	X	
9.4.2. Vezetőülés (kiegészítő követelmények)	Szemrevételezés	a) Hibás speciális eszközök, pl. napellenző Csökkent látómező.	X	X	
		b) A vezető védelme bizonytalan vagy nincs összhangban a követelményekkel ¹ . Sérülést okozhat.	X	X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
9.5. Belső világítás és irányvilágítás (X) ²	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Az eszközök hibásak vagy nem felelnek meg a követelményeknek ¹ . Egyáltalán nem működik.	X	X	
9.6. Folyosók, állóhelyek	Szemrevételezés	a) Nem megfelelően rögzített padló. Ez befolyásolja a stabilitást.		X	X
		b) Hibás korlátok és kapaszkodók. Nem megfelelően rögzítettek vagy használhatatlanok.	X	X	
		c) Nem teljesülnek a követelmények ¹ . Szélességük vagy tágasságuk nem megfelelő.	X	X	
9.7. Lépcsők	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés (megfelelő esetben).	a) Rongált állapot. Sérült állapot. Ez befolyásolja a stabilitást.	X	X	X
		b) A behúzható lépcsők nem működnek megfelelően.		X	
		c) Nem teljesülnek a követelmények ¹ . Szélességük nem megfelelő vagy a lépcsőfokok túl magasak.	X	X	
9.8. Utaskommunikációs rendszer (X) ²	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Hibás rendszer Egyáltalán nem működik.	X	X	
9.9. Feliratok (X) ²	Szemrevételezés.	a) Hiányzó, hibás vagy olvashatatlan felirat.	X		
		b) Nem teljesülnek a követelmények ¹ . Téves információt tartalmaznak.	X	X	
9.10. Gyermekszállításával kapcsolatos követelmények (X) ²					
9.10.1. Ajtók	Szemrevételezés	Az ajtók védelme nincs összhangban az ezen közlekedési formára vonatkozó követelményekkel ¹		X	
9.10.2. Jeladó és speciális berendezések	Szemrevételezés	A jeladó vagy speciális berendezések hiányoznak vagy nem felelnek meg a követelményeknek ¹	X		

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
9.11. A fogyatékossgal élő személyek szállításával kapcsolatos követelmények (X) ²					
9.11.1. Ajtók, rámpák, emelők	Szemrevételezés és működtetés	a) Hibás működés. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X	X	
		b) Rongált állapot. Ez befolyásolja a stabilitást. Sérülést okozhat.	X	X	
		c) Hibás vezérlő(k). Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X	X	
		d) Hibás riasztóberendezés(ek). Egyáltalán nem működik.	X	X	
		e) Nem teljesülnek a követelmények ¹ .		X	
9.11.2. Kerekés szék utas-biztonsági rendszer	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés és szükség esetén működtetés.	a) Hibás működés. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X	X	
		b) Rongált állapot. Ez befolyásolja a stabilitást. Sérülést okozhat.	X	X	
		c) Hibás vezérlő(k). Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X	X	
		d) Nem teljesülnek a követelmények ¹ .		X	
9.11.3. Jeladó és speciális berendezések	Szemrevételezés	A jeladó vagy speciális berendezések hiányoznak vagy nem felelnek meg a követelményeknek ¹ .		X	
9.12. Egyéb speciális berendezések (X) ²					
9.12.1. Ételkészítési berendezések	Szemrevételezés	a) A berendezés nincs összhangban a követelményekkel ¹ .		X	
		b) Olyan mértékben sérült a berendezés, hogy használata veszélyes lenne.		X	

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
9. 12.2. Egészségügyi berendezés	Szemrevételezés	A berendezés nincs összhangban a követelményekkel ¹ . Sérülést okozhat.	X	X	
9.12.3. Egyéb berendezések (pl. audiovizuális rendszerek)	Szemrevételezés	Nem teljesülnek a követelmények ¹ . Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X	X	

⁽¹⁾ Az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó járműkategóriák csak útmutatásként szerepelnek.

⁽²⁾ A 2012. január 1-je előtt jóváhagyott félpótkocsik esetében 43 %.

⁽³⁾ 48 % akkor, ha a jármű nem rendelkezik ABS-szel, vagy típusjóváahagyása 1991. október 1-je előtt történt.

⁽⁴⁾ 45 % akkor, ha a jármű nyilvántartásba vétele 1988 után vagy – ha az későbbi – az irányadó követelményekben meghatározott időpont után történt.

⁽⁵⁾ 43 % akkor, ha a nyerges pótkocsi vagy vonórúddal vontatott pótkocsi nyilvántartásba vétele 1988 vagy – ha az későbbi – az irányadó követelményekben meghatározott időpont után történt.

⁽⁶⁾ Pl.: 2,5 m/s² az N₁, N₂ és N₃ kategóriájú, első ízben 2012.1.1. után nyilvántartásba vett járművek esetében.

⁽⁷⁾ Típusjóváahagyás a 70/220/EGK irányelv, a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. táblázata (Euro 5), a 88/77/EGK irányelv és a 2005/55/EK irányelv szerint.

⁽⁸⁾ Típusjóváahagyás a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázata (Euro 6) és az 595/2009/EK rendelet (Euro VI) szerint.

⁽⁹⁾ Típusjóváahagyás a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázata (Euro 6), valamint az 595/2009/EK rendelet (Euro VI) szerint.

⁽¹⁰⁾ Ha a típusjóváahagyás a 98/69/EK irányelvvel vagy azt követően módosított 70/220/EGK irányelv I. melléklete 5.3.1.4. pontjának B sorában található határértékek szerint, illetőleg a 88/77/EGK irányelv I. melléklete 6.2.1. pontjának B1, B2 vagy C sorában található határértékek szerint történt, vagy az első nyilvántartásba vétel vagy a forgalomba helyezés 2008. július 1-je után történt.

MEGJEGYZÉSEK:

¹ A „követelményeket” a nyilvántartásba vétel szerinti országban a jóváhagyáskor, az első nyilvántartásba vételkor vagy az első forgalomba helyezéskor megszabott típus-jóváahagyások, illetve az utólagos módosítási kötelezettségek vagy a nemzeti jogszabályok határozzák meg. Ezek a hiányosságok csak akkor érvényesek, ha a követelményeknek való megfelelést ellenőrizték.

² (X) a jármű állapotát és közlekedésre való alkalmasságát érintő tétel, amely azonban a műszaki vizsgálat szempontjából nem bír alapvető fontossággal.

³ A nem biztonságos átalakítás olyan átalakítás, amely hátrányosan befolyásolja a közlekedésbiztonságot vagy aránytalanul kedvezőtlen hatást gyakorol a környezetre.

II. MELLÉKLET

A MŰSZAKI VIZSGÁLATI BIZONYÍTVÁNY MINIMÁLIS TARTALMA

A műszaki vizsgálati bizonyítvány a műszaki vizsgálat után kerül kiállításra és legalább a következő adatokat tartalmazza a megfelelő harmonizált uniós kódokhoz rendelve:

- (1) Járműazonosító szám (VIN vagy alvázszám)
 - (2) A jármű rendszáma és a nyilvántartásba vétel szerinti államra utaló országjelzés
 - (3) A vizsgálat helye és időpontja
 - (4) A kilométer-számláló állása a vizsgálat idején (ha ismert)
 - (5) A járműkategória (ha ismert)
 - (6) A megállapított hiányosságok és azok súlyosságának foka
 - (7) A műszaki vizsgálat eredménye
 - (8) A következő műszaki vizsgálatnak vagy a jelenlegi bizonyítvány lejáratának az időpontja (ha az erről való tájékoztatás nem más úton történik)
 - (9) A vizsgálatot végző szervezet neve és a vizsgálatért felelős vizsgabiztos aláírása vagy azonosítója
 - (10) Egyéb adatok
-

III. MELLÉKLET

**A MŰSZAKI VIZSGÁLATBAN RÉSZT VEVŐ LÉTESÍTMÉNYEKRE ÉS BERENDEZÉSEKRE VONATKOZÓ
MINIMUMKÖVETELMÉNYEK**

I. Létesítmények és berendezések

Az I. mellékletben szereplő ajánlott módszerekkel végzett műszaki vizsgálatokat megfelelő létesítményekben és berendezésekkel kell elvégezni. Adott esetben mobil vizsgálóállomások is igénybe vehetők. A szükséges vizsgálóberendezések az I. táblázatban foglaltak szerint a vizsgált járműkategóriától függenek. A létesítményeknek és a berendezéseknek az alábbi minimumkövetelményeknek kell megfelelniük:

- (1) Vizsgálólétesítmény a járművek értékelésére alkalmas hellyel, amely megfelel az egészségügyi és biztonsági követelményeknek;
- (2) Megfelelő méretű vizsgálati sáv az egyes vizsgálatokhoz, a 3,5 tonnát meghaladó össztömegű járművek esetében a jármű egyik tengelyénél fogva való megemelésére alkalmas emelőberendezéssel ellátott akna vagy süllyeszthető felület, mely megfelelően meg van világítva és szükség esetén levegőztető berendezéssel rendelkezik;
- (3) Bármely jármű vizsgálatához a görgős fékerőmérő próbapadok műszaki követelményeire vonatkozó 21069-1 ISO szabvány A. melléklete vagy ezzel egyenértékű szabvány szerinti, a fékerő és a légfékrendszerekben lévő légnyomás mérésére, kijelzésére és feljegyzésére alkalmas görgős fékerőmérő próbapad;
- (4) a 3,5 tonnát meghaladó össztömegű járművek esetében a 3) pont szerinti, de a fékerő, a pedálerő és a légfékrendszerekben lévő légnyomás kijelzésére és feljegyzésére szolgáló funkciókkal nem rendelkező görgős fékerőmérő próbapad;

vagy

Lap fékerőmérő próbapad, amely egyenértékű a 3) pont szerinti, a fékerő, a pedálerő és a légfékrendszerekben lévő légnyomás kijelzésére és feljegyzésére szolgáló funkciókkal nem rendelkező görgős fékerőmérő próbapaddal;

- (5) Lassulást feljegyző eszköz (a nem folyamatosan mérő eszközöknek másodpercenként legalább tízszer kell feljegyeznie/tárolnia a mérési adatokat);
- (6) Légfék-rendszereket vizsgáló létesítmények, pl. nyomásmérők, csatlakozások és tömlők;
- (7) Kerék- vagy tengelyterhelést mérő készülék a tengelyterhelések meghatározására (választható eszköz két kerékre jutó terhelés méréséhez, pl. kerék- vagy tengelysúlymérleg);
- (8) A tengelyfelfüggesztést a tengely megemelése nélkül vizsgáló készülék (Futómű-mozgató pad), amely megfelel az alábbi követelményeknek:
 - a) a készüléknek rendelkeznie kell legalább két, hosszanti és keresztirányban oda-vissza mozgatható, erőgépmeghajtású lemezzel;
 - b) a lemezek mozgását a kezelő vizsgálóállásból irányíthatja;
 - c) A 3,5 tonnát meghaladó össztömegű járművek esetében a lemezeknek az alábbi műszaki előírásoknak kell megfelelniük:
 - hosszanti és keresztirányú mozgás: legalább 95 mm,
 - hosszanti és keresztirányú mozgás sebessége 5–15 cm/s;

- (9) II. osztályú zajszintmérő készülék, amennyiben a zajszintet mérik;
- (10) A 2004/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽¹⁾ szerinti kipufogógáz-elemző (négyféle gáz tekintetében);
- (11) Az elnyelési együtthatót megfelelő pontossággal mérő készülék;
- (12) Egy fényszóró-beállító készülék, amely lehetővé teszi a fényszóróknak a gépjárművek fényszóró-beállításaira vonatkozó rendelkezések (76/756/EGK) szerinti beállítását oly módon, hogy nappali fényben (a közvetlen napsugárzást nem számítva) a világos-sötét határ könnyen felismerhető legyen;
- (13) A gumiabroncsok futófelülete barázdamélységének mérésére szolgáló eszköz;
- (14) Az elektronikus jármű-interfészhez csatlakoztatható eszköz, pl. OBD-leolvasó;
- (15) A cseppfolyós gáz/sűrített földgáz/cseppfolyós földgáz szivárgását ellenőrző készülék, amennyiben ilyen üzemi járművet vizsgálnak.

Bármely fenti készülékek egy készülékké egyesíthetők, amennyiben ez nem befolyásolja az egyes készülékek pontosságát.

II. A mérési eszközök kalibrálása

Ha a vonatkozó uniós szabályozás másként nem rendelkezik, két egymást követő kalibrálás között nem telhet el több idő, mint:

- i. 24 hónap a tömeg, a nyomás és a zajszint mérések esetében,
- ii. 24 hónap erőmérések esetében,
- iii. 12 hónap gáz-halmazállapotú kibocsátások mérései esetében.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. március 31-i 2004/22/EK irányelve a mérőműszerekről (HL L 135., 2004.4.30., 1. o.).

Táblázat (1)

A műszaki vizsgálat elvégzése céljából minimálisan előírt berendezések

Járművek	Maximális tömeg	Kategória		Előírt berendezések az I. szakaszban felsorolt tételek szerint															
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1. Motorkerékpárok			1																
		L1e	P	x								x	x		x	x	x		
		L3e,L4e	P	x								x	x		x	x	x		
		L3e,L4e	D	x								x		x	x	x	x		
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x		
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x		
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x		
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x		
		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x		
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x		
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x		
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x		
2. Személygépjárművek																			

A műszaki vizsgálat elvégzése céljából minimálisan előírt berendezések

Járművek		Kategória		Előírt berendezések az I. szakaszban felsorolt tételek szerint														
	Maximális tömeg			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	3 500 kg-ig	M ₁ ,M ₂	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	3 500 kg-ig	M ₁ ,M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Teher-gépjárművek																		
	3 500 kg-ig	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	3 500 kg-ig	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Az N kategóriából származtatott különleges gépjárművek, T5																		
	3 500 kg-ig	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	3 500 kg-ig	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

A műszaki vizsgálat elvégzése céljából minimálisan előírt berendezések

Járművek		Kategória		Előírt berendezések az I. szakaszban felsorolt tételek szerint														
	Maximális tömeg			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Pótkocsik	750 kg-ig	O ₁		x													x	
	> 750–3 500 kg	O ₂		x	x		x										x	
	> 3 500 kg	O ₃ ,O ₄		x	x	x			x	x	x						x	

(¹) Az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó járműkategóriák csak útmutatóként szerepelnek.

¹ P... benzinüzemű (pozitív gyújtás); D... dízelüzemű (kompressziós gyújtás)

IV. MELLÉKLET

A VIZSGABIZTOSOK SZAKÉRTELMÉRE, KÉPZÉSÉRE ÉS TANÚSÍTÁSÁRA VONATKOZÓ MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

(1) Szakértelem

A járművek közlekedésre való alkalmasságának időszakos vizsgálatát végző vizsgabiztosi munkakör betöltésére vonatkozó kérelem jóváhagyását megelőzően a tagállam vagy az illetékes hatóság meggyőződik arról, hogy a kérelmező:

a) igazolt képesítéssel rendelkezik a közúti járművekkel kapcsolatos ismeretekről a következő szakterületeken:

- mechanika
- dinamika
- jármű-dinamika
- belsőégésű motorok
- anyagok és anyagmegmunkálás
- elektronika
- villamosság
- elektronikus járműalkatrészek
- informatikai alkalmazások

b) legalább hároméves igazolt tapasztalattal, vagy ezzel egyenértékű ismeretekkel, pl. mentorálással vagy tanulmányokkal, továbbá megfelelő képzéssel rendelkezik a közúti járművekkel kapcsolatos fenti területeken,

(2) Alapképzés és szinten tartó képzés

A tagállam vagy az illetékes hatóság gondoskodik arról, hogy a vizsgabiztosok megfelelő, elméleti és gyakorlati oktatást egyaránt tartalmazó alapképzésben és szinten tartó képzésben részesüljenek, vagy megfelelő vizsgán vegyenek részt, mielőtt engedélyt kapnának a járművek közlekedésre való alkalmasságának vizsgálatára.

Az alapképzés és szinten tartó képzés vagy a megfelelő vizsga legalább a következő tantárgyakat tartalmazza:

a) Alapképzés vagy megfelelő vizsga

A tagállam vagy a tagállam meghatalmazott képzési szervezete által biztosított alapképzés magában foglalja legalább a következő tantárgyakat:

i. Jármű-technológia:

- fékrendszerek,
- kormányrendszerek,
- látómező,
- világítás beépítése, világítóberendezések és elektronikus alkatrészek,
- tengelyek, kerekek és gumiabroncsok,
- alváz és felépítmény,
- környezetterhelés és kibocsátások,
- különleges járművekre vonatkozó további követelmények,

- ii. vizsgálati módszerek;
- iii. hiányosságok értékelése;
- iv. a járművek jóváhagyásának feltételeivel kapcsolatos jogszabályi követelmények;
- v. a közlekedésre való alkalmasság vizsgálatával kapcsolatos jogszabályi követelmények;
- vi. a közlekedésre való alkalmasság vizsgálatával, a járművek nyilvántartásba vételével és jóváhagyásával kapcsolatos adminisztratív rendelkezések;
- vii. a vizsgálat és az adminisztrációval kapcsolatos informatikai alkalmazások.

b) Szinten tartó képzés vagy megfelelő vizsga

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a vizsgabiztosok rendszeresen részt vegyenek az adott tagállam vagy a tagállam meghatalmazott képzési szervezete által biztosított szinten tartó képzésen vagy megfelelő vizsgán.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a szinten tartó képzés vagy a megfelelő vizsga tartalma lehetővé tegye a vizsgabiztosok számára a fenti a) pont i.–vii. alpontja szerinti tantárgyak tekintetében a szükséges ismeretek és képességek szinten tartását és felfrissítését.

(3) Szakértelem tanúsítása

A járművek közlekedésre való alkalmasságának vizsgálatára jogosult vizsgabiztos részére kiállított tanúsításnak vagy ezzel egyenértékű dokumentumnak legalább a következő adatokat kell tartalmaznia:

- a vizsgabiztos személyazonossága (családi és utónév);
 - jármű-kategóriák, amelyek közlekedésre való alkalmasságának vizsgálatára a vizsgabiztos jogosult;
 - az engedélyt kiállító hatóság neve;
 - a kiállítás időpontja.
-

V. MELLÉKLET

FELÜGYELETI SZERVEK

A tagállamok által a felügyeleti szervekre vonatkozóan a 14. cikkel összhangban meghatározott szabályoknak és eljárásoknak magukban kell foglalniuk az alábbi minimumkövetelményeket:

(1) A felügyeleti szervek feladatai és tevékenysége

A felügyeleti szerveknek el kell látniuk legalább a következő feladatokat:

a) A vizsgálóállomások felügyelete:

- ellenőrzés a vizsgálati helyiségekkel és a vizsgálóberendezésekkel kapcsolatos minimumkövetelmények teljesülésére vonatkozóan;
- ellenőrzés az engedélyezett vizsgálóállomással kapcsolatos kötelező jellegű követelmények teljesülésére vonatkozóan;

b) A vizsgabiztosok képzésének és vizsgáztatásának az ellenőrzése:

- a vizsgabiztosok alapképzésének ellenőrzése;
- a vizsgabiztosok rendszeres szinten tartó képzésének ellenőrzése;
- a felügyeleti szervek vizsgáztatóinak rendszeres szinten tartó képzései;
- vizsgáztatás végzése vagy felügyelete.

c) Auditálás:

- a vizsgálóállomásnak az engedélyezést megelőző auditálása;
- a vizsgálóállomás rendszeres újraauditálása;
- szabálytalanságok esetén végzendő rendkívüli auditálás;
- a képzési/vizsgáztató szervezet auditálása.

d) Nyomon követés, pl. az alábbi intézkedésekkel:

- a vizsgált járművek statisztikailag érvényes hányadának újravizsgálása;
- álcázott próbavizsgálat (adott esetben hibás járművek felhasználásával);
- a műszaki vizsgálat eredményeinek kiemlézése (statisztikai módszerek);
- fellebbezéssel kapcsolatos ellenőrzések;
- panaszok kivizsgálása.

e) A műszaki vizsgálatok eredményeinek méréssel való hitelesítése.

f) A vizsgálóállomások engedélyének és/vagy a vizsgabiztosok engedélyének a visszavonására vagy felfüggesztésére tett javaslat az alábbiak esetén:

- valamely lényeges engedélyezési követelmény nem teljesülése;
- nagyobb szabálytalanságok;
- folyamatosan negatív auditálási eredmény;
- megbízhatatlanná válás.

(2) A felügyeleti szervekre vonatkozó követelmények

A felügyeleti szerv által alkalmazott személyzetre vonatkozó követelményeknek ki kell terjedniük az alábbiakra:

- technikai szakértelem;
- pártatlanság;
- képesítési és képzési normák.

(3) A szabályok és eljárások tartalma

Minden egyes tagállam vagy illetékes hatósága meghatározza a legalább a következőket magukban foglaló szabályokat és eljárásokat:

a) A vizsgálóállomások engedélyezésére és felügyeletére vonatkozó követelmények:

- vizsgálóállomássá nyilvánítás iránti kérelem;
- a vizsgálóállomás felelősségi köre;
- engedélyezést megelőző látogatás(ok) annak ellenőrzésére, hogy valamennyi követelmény teljesül;
- a vizsgálóállomás engedélyezése;
- a vizsgálóállomás rendszeres újraellenőrzése/auditálása;
- a vizsgálóállomás rendszeres ellenőrzése a folyamatos megfelelés tekintetében;
- a vizsgálóállomás előre be nem jelentett, bizonyítékokon alapuló rendkívüli ellenőrzései vagy auditálásai;
- a meg nem felelést bizonyító ellenőrzési adatok elemzése;
- a vizsgálóállomásnak adott engedély visszavonása vagy felfüggesztése.

b) A vizsgálóállomások vizsgabiztosai:

- a vizsgabiztossá nyilvánítás követelményei;
- alapképzés és szinten tartó képzés, illetve vizsgák;
- a vizsgabiztosi tanúsítás visszavonása vagy felfüggesztése.

c) Berendezések és helyiségek:

- a berendezésre vonatkozó követelmények;
- a vizsgálati helyiségekre vonatkozó követelmények;
- a jelzésekre vonatkozó követelmények;
- a vizsgálóberendezések karbantartására és kalibrálására vonatkozó követelmények;
- az informatikai rendszerekre vonatkozó követelmények.

d) Felügyeleti szervek:

- a felügyeleti szervek hatóköre;
 - a felügyeleti szervek személyzetére vonatkozó követelmények;
 - fellebbezések és panaszok.
-

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2014/46/EU IRÁNYELVE**(2014. április 3.)****a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló 1999/37/EK tanácsi irányelv módosításáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

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

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽²⁾,

mivel:

- (1) A műszaki vizsgálat azon szélesebb körű rendszer része, amelynek célja annak biztosítása, hogy a gépjárművek használatuk során biztonságos és környezetvédelmi szempontból megfelelő állapotban legyenek. E rendszernek ki kell terjednie a járműveket érintő rendszeres időszakos műszaki vizsgálatra és a kereskedelmi célú közúti fuvarozásra használt járműveket érintő közúti műszaki ellenőrzésekre, valamint a járművek nyilvántartásbavételi eljárására annak érdekében, hogy fel lehessen függeszteni a közúti közlekedés biztonságára közvetlen veszélyt jelentő járművek közúti forgalomban való részvételének jogát.
- (2) A nyilvántartásba vétel a gépjárművek a közúti közlekedésben való részvétel céljára történő forgalomba helyezésének hatósági engedélyezése. Az 1999/37/EK tanácsi irányelv ⁽³⁾ kizárólag a forgalmi engedély kiadásáról rendelkezik. Azonban különösen olyan esetekben, amikor a gépjármű közutakon történő használata – műszaki állapótábol adódóan – kockázatot jelent, indokolt lehetővé tenni a jármű közúti forgalomban való részvétele jogának bizonyos időre szóló felfüggesztését. A felfüggesztésből adódó adminisztratív terhek csökkentése érdekében célszerű úgy rendelkezni, hogy annak megszüntetésekor ne kelljen újabb nyilvántartásbavételi eljárást lefolytatni.
- (3) Kötelezettséget kell bevezetni arra vonatkozóan, hogy a 2000/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ értelmében elhasználdott járműnek minősített járművet véglegesen töröljék a nyilvántartásból. A tagállamoknak lehetőségük van arra, hogy a nemzeti jogszabályokban meghatározzák a jármű nyilvántartásból való törlésének esetleges más indokait.
- (4) Ha törlik is a járművet a nyilvántartásból, megtartható egy bejegyzés a nyilvántartásba vételről.
- (5) Az adminisztratív terhek csökkentése, és a tagállamok közötti információcsere megkönnyítése érdekében a járművekre vonatkozó adatokat a nyilvántartási rendszerekben célszerű elektronikus formában tárolni.
- (6) Ez az irányelv nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy az illetékes hatóságai által vezetett elektronikus adatbázist tekintsék a területükön nyilvántartásba vett járműre vonatkozó információk fő forrásának. A tagállamok használhatnak elektronikus hálózatot, amely a nemzeti elektronikus adatbázisokból nyeri ki az adatokat az információcsere megkönnyítése érdekében.
- (7) Ha a műszaki vizsgálat során veszélyes hiányosságot fedeznek fel, és a jármű közúti forgalomban való részvételének jogát felfüggesztik, a felfüggesztést mindaddig rögzítik, amíg a jármű sikeresen nem teljesíti az újabb műszaki vizsgálatot.

⁽¹⁾ HL C 44., 2013.2.15., 128. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2014. március 11-i állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2014. március 24-i határozata.

⁽³⁾ A Tanács 1999. április 29-i 1999/37/EK irányelve a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról (HL L 138., 1999.6.1., 57. o.).

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2000. szeptember 18-i 2000/53/EK irányelve az elhasználdott járművekről (HL L 269., 2000.10.21., 34. o.).

- (8) Az 1999/37/EK irányelv I. és II. melléklete II.4. pontja második franciabekezdésének és III.1. pontja A. alpontja b) alpontjának az Unió bővülése esetén történő módosítása érdekében az idevágó uniós típus-jóváhagyási jogszabályok megfelelőségi nyilatkozattal kapcsolatos meghatározásainak vagy tartalmának módosulása esetén a Bizottságnak felhatalmazást kell kapnia arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elkészítésekor és szövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról.
- (9) Az 1999/37/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Az 1999/37/EK irányelv módosítása

Az 1999/37/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk első mondata helyébe a következő szöveg lép:

„Ezt az irányelvet a tagállamokban a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódóan kiadott okmányokra kell alkalmazni.”;

2. A 2. cikk a következő pontokkal egészül ki:

„e) »felfüggesztés«: az a korlátozott időtartam, amely alatt a tagállam rendelkezésére a jármű nem vehet részt a közúti forgalomban, amelynek leteltével – amennyiben a felfüggesztés okai megszűnnek – a jármű közúti forgalomban való részvétele újból engedélyezhető, anélkül, hogy újabb nyilvántartásbavételi eljárást kellene lefolytatni;

f) »forgalomban való részvétel jogának törlése«: a tagállam jármű közúti közlekedésben való használatára irányuló engedélyének törlése.”;

3. Az 3. cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(4) A tagállamok a területükön nyilvántartásba vett összes járművel kapcsolatos adatokat elektronikusan rögzítik. Az adatoknak a következőket kell tartalmazniuk:

- a) az I. melléklet II.5. pontjával összhangban az összes kötelező tételt, valamint az említett melléklet II.6. pontjának (I), (V.7.) és (V.9.) alpontjában szereplő tételeket, ha ezek az adatok rendelkezésre állnak;
- b) lehetőség szerint az I. mellékletben felsorolt egyéb nem kötelező adatokat vagy a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben (*) előírt megfelelőségi nyilatkozat adatait;
- c) a 2014/45/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (**) alapján végzett kötelező időszakos műszaki vizsgálatok eredményét, valamint a műszaki vizsgálati bizonyítvány érvényességének időtartamát.

A személyes adatoknak az ezen irányelv keretében való feldolgozását a 95/46/EK (***) és a 2002/58/EK (****) európai parlamenti és tanácsi irányelvnek megfelelően kell végezni.

(5) A járművekre vonatkozó műszaki adatokat az illetékes hatóságok vagy a vizsgálóállomások rendelkezésére kell bocsátani az időszakos műszaki vizsgálat céljából. A tagállamok korlátozhatják az ilyen adatok vizsgálóállomások általi felhasználását és terjesztését az azokkal való visszaélés megelőzése érdekében.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK irányelve a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

(**) Az Európai Parlament és a Tanács 2014/45/EU irányelve (2014. április 3.) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127, 2014.4.29., 51. o.).

(***) Az Európai Parlament és a Tanács 1995. október 24-i 95/46/EK irányelve a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról (HL L 281., 1995.11.23., 31. o.).

(****) Az Európai Parlament és a Tanács 2002. július 12-i 2002/58/EK irányelve az elektronikus hírközlési ágazatban a személyes adatok kezeléséről, feldolgozásáról és a magánélet védelméről (HL L 201., 2002.7.31., 37. o.);

4. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„3a. cikk

(1) Ha az illetékes tagállami hatóság értesítést kap arról, hogy időszakos műszaki vizsgálat alapján a 2014/45/EU irányelv 9. cikke szerint egy adott jármű közúti közlekedésben való részvételére irányuló engedélye felfüggesztésre került a felfüggesztést elektronikusan rögzíteni kell, és újabb műszaki vizsgálatot kell lefolytatni.

A felfüggesztés mindaddig érvényes, amíg az érintett jármű sikeresen nem teljesíti az újabb műszaki vizsgálatot. A műszaki vizsgálat sikeres teljesítését követően az illetékes hatóság haladéktalanul újból engedélyezi a jármű közúti közlekedésben való használatát. Új nyilvántartásbavételi eljárás nem szükséges.

A tagállamok vagy az illetékes hatóságok elfogadhatnak az olyan járművek újabb vizsgálatának megkönnyítését célzó intézkedéseket, amelyek közúti forgalomban való részvételének jogát felfüggesztették. Ezen intézkedések közé tartozhat a javítás helye és a vizsgálóállomás között a műszaki vizsgálat céljára történő közúti közlekedés engedélyezése.

(2) A tagállam lehetővé teheti a forgalmi engedély jogosultja számára, hogy a forgalmi engedélynek a jármű új tulajdonosára való átruházására irányuló kérelmet nyújtson be az illetékes hatósághoz.

(3) Amikor egy tagállami illetékes hatóság értesítést kap arról, hogy egy járművet a 2000/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) értelmében elhasználandó járműnek minősítettek, végleg törli a jármű forgalomban való részvételének jogát, és ezt az információt feltünteti az elektronikus nyilvántartásában.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2000. szeptember 18-i 2000/53/EK irányelve az elhasználandó járművekről (HL L 269., 2000.10.21., 34. o.);

5. Az 5. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3) A 2014/45/EU irányelv 5. cikke (4) bekezdésének és 8. cikke (3) bekezdésének sérelme nélkül a tagállamok elvileg elismerhetik a műszaki vizsgálati bizonyítvány érvényességét, amennyiben az időszakos műszaki vizsgálatról érvényes igazolással rendelkező jármű tulajdonosa megváltozik.”;

6. A 6. és 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„6. cikk

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 7. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következők módosítása céljából:

- az I. és II. melléklet II.4. pontjának második francia bekezdése és III.1. pontja A. alpontjának b) alpontja az Unió bővülése esetén,
- az I. melléklet nem kötelező tételekhez kapcsolódó II.6. pontja az idevágó uniós típus-jóváhagyási jogszabályok megfelelőségi nyilatkozattal kapcsolatos meghatározásainak vagy tartalmának módosulása esetén.

7. cikk

(1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására.

(2) A Bizottság 6. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól 2014. május 19-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 6. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot a jogi aktus elfogadásáról.

(5) A 6. cikk értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.”;

7. A 9. cikk helyébe az alábbi szöveg lép:

„9. cikk

A tagállamok segítik egymást ennek az irányelvnek a végrehajtásában. Két- és többoldalú szinten cserélhetik ki információikat különösen abból a célból, hogy még mielőtt a jármű bármilyen nyilvántartásba vétele megtörténne, szükség esetén tisztázzák a jármű jogi helyzetét abban a tagállamban, ahol azt előzőleg nyilvántartásba vették. E tisztázás különösen magában foglalhatja elektronikus hálózat használatát, amely a nemzeti elektronikus adatbázisokból nyeri ki az adatokat az információcsere megkönnyítése érdekében.”;

8. Az I. melléklet II.6. pontja az alábbi ponttal egészül ki:

„(X) a műszaki vizsgálaton való megfelelés igazolása, a következő műszaki vizsgálat időpontja vagy a jelenlegi engedély érvényességének lejárta”.

2. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok legkésőbb 2017. május 20-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Ezeket a rendelkezéseket 2018. május 20-tól alkalmazzák.

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

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

3. cikk

Hatálybalépés

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

4. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2014. április 3-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

M. SCHULZ

a Tanács részéről

az elnök

D. KOURKOULAS

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2014/47/EU IRÁNYELVE

(2014. április 3.)

az Unió területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről és a 2000/30/EK irányelv hatályaon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

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

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽²⁾,

mivel:

- (1) Az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. március 28-i fehér könyvében a Bizottság az Unióban 2050-re a halálos kimenetelű közúti balesetek szinte teljes kiküszöbölését tűzte ki célul a közúti közlekedésben. E cél elérése érdekében a várakozások szerint a jármű-technológia jelentős mértékben hozzájárul majd a közúti közlekedés biztonsági statisztikáinak javulásához.
- (2) A Bizottság „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra” című közleményében azt javasolta, hogy a közúti balesetek halálos áldozatainak számát 2010-től 2020-ig a felére csökkentsék az Unióban. E cél elérése érdekében a Bizottság hét stratégiai célkitűzést fogalmazott meg, és többek között a járművek biztonságosabbá tételét célzó intézkedéseket, a sérülések számának csökkentésére szolgáló stratégiát, valamint a veszélyeztetett közúthasználók, különösen a motorkerékpárosok biztonságának javítását célzó intézkedéseket határozott meg.
- (3) A műszaki vizsgálat azon szélesebb körű rendszer része, amely annak biztosítására szolgál, hogy a járművek használatuk során biztonságos és környezetvédelmi szempontból megfelelő állapotban legyenek. E rendszernek ki kell terjednie a járművek rendszeres műszaki vizsgálatára és a kereskedelmi célú közúti fuvarozásra használt járműveket érintő közúti műszaki ellenőrzésekre, valamint a járművekre vonatkozóan olyan nyilvántartásbavételi eljárást is tartalmaznia kell, amely lehetővé teszi a közúti közlekedés biztonságára közvetlen veszélyt jelentő járművek közúti forgalomban való részvételének jogát. A megfelelő műszaki állapot biztosításának legfőbb eszköze az időszakos vizsgálat. A haszonjárművek közúti műszaki ellenőrzése az időszakos vizsgálatokhoz képest pusztán kiegészítő jellegű lehet.
- (4) Számos uniós szinten elfogadott, a gépjárművek biztonságára vonatkozó műszaki előírás és követelmény, valamint környezetvédelmi jellemző van érvényben. Szükséges a járművek szűrőpróbaszerű közúti műszaki ellenőrzésének rendszerén keresztül annak biztosítása, hogy a járművek megőrizzék közlekedésre való alkalmasságukat.
- (5) A közúti műszaki ellenőrzések alapvető szerepet játszanak annak biztosításában, hogy a haszonjárművek műszaki állapota használatuk során folyamatosan magas színvonalú legyen. Ezek az ellenőrzések nemcsak a közúti közlekedés biztonságához és a járművekből származó kibocsátás csökkentéséhez járulnak hozzá, de elősegítik a tisztességtelen verseny elkerülését is a közúti fuvarozásban, amely abból fakad, hogy a tagállamokban különböző ellenőrzési szinteket fogadnak el.

⁽¹⁾ HL C 44., 2013.2.15., 128. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2014. március 11-i álláspontra (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2014. március 24-i határozata.

- (6) Az 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet ⁽¹⁾ létrehozta a közúti fuvarozási vállalkozások európai nyilvántartását (ERRU). A közúti fuvarozási vállalkozások európai nyilvántartása lehetővé teszi a közúti fuvarozási vállalkozások nemzeti elektronikus nyilvántartásainak Unió-szerte, a személyes adatok védelmére vonatkozó uniós jogszabályoknak megfelelően történő összekapcsolását. Ennek – az egyes tagállamok illetékes hatóságai által működtetett – rendszernek a használata elősegíti a tagállamok közötti együttműködést.
- (7) Ennek az irányelvnek bizonyos, 25 km/h-t meghaladó tervezési sebességű haszonjárművek 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽²⁾ meghatározott kategóriáira kell alkalmazandónak lennie. Ez az irányelv azonban nem akadályozza a tagállamokat abban, hogy az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó járműveket is közúti műszaki ellenőrzéseknek vessék alá, vagy a közúti fuvarozáshoz kapcsolódó más szempontokat is ellenőrizzenek, különös tekintettel a vezetési és a pihenőidő betartására vagy a veszélyes áruk fuvarozására vonatkozó előírásokra.
- (8) A tehergépjárművek helyett egyre több esetben használnak olyan kerekes traktorokat a helyi szállítási tevékenységek során és közúti áru fuvarozási célokra, amelyek legnagyobb tervezési sebessége meghaladja a 40 km/h-t. Ezek a gépjárművekhez hasonló kockázatot jelentenek, ezért ezt a főleg közutakon használt járműkategóriát a közúti műszaki ellenőrzések szempontjából is hasonló módon kell kezelni.
- (9) A 2000/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽³⁾ alkalmazásáról szóló jelentések világosan rámutatnak a közúti műszaki ellenőrzések fontosságára. A 2009–2010-es időszakban több mint 350 000, Unió-szerte közúti műszaki ellenőrzésen átesett járműről jelentették, hogy rossz műszaki állapotuk miatt ki kellett vonni őket a forgalomból. Az említett jelentések alapján az egyes tagállamokban elvégzett közúti műszaki ellenőrzések eredményei között igen jelentős eltérések tapasztalhatók. A 2009–2010-es időszakban a tagállamok között az egyes hibák azonosítására vonatkozó különbségek aránya az összes ellenőrzött jármű 2,1 %-ától 48,3 %-áig terjedt. Végezetül a jelentések megmutatják, hogy a tagállamok között jelentős különbségek állnak fenn az elvégzett közúti műszaki ellenőrzések számában. A kiegyensúlyozottabb megközelítés kialakítása érdekében a tagállamoknak kötelezettséget kell vállalniuk arra, hogy a területükön nyilvántartásba vett és/vagy használatban lévő haszonjárművek számával arányosan megállapított, megfelelő számú ellenőrzést elvégeznek.
- (10) A könnyű haszonjárművekre, mint például az N₁ kategóriába tartozó járművekre és pótkocsijaikra nem ugyanazok a közúti közlekedésbiztonsági követelmények – például a vezetési idővel, a hivatásos járművezetők képzésével vagy a sebességkorlátozó készülékek felszerelésével kapcsolatos követelmények – vonatkoznak uniós szinten, mint a tehergépjárművekre. Bár nem ezen irányelv keretében, de a tagállamoknak az ilyen járműveket is figyelembe kellene venniük az átfogó közúti közlekedésbiztonsági és közúti ellenőrzési stratégiáikban.
- (11) A szükségtelen adminisztratív terhek és költségek elkerülése, valamint az ellenőrzések hatékonyságának javítása érdekében az illetékes nemzeti hatóságok számára lehetővé kell tenni, hogy elsősorban a közúti közlekedés biztonságával és a környezetvédelemmel kapcsolatos előírásokat be nem tartó vállalkozások által üzemeltetett járműveket válasszák ki ellenőrzésre, míg a felelősségteljes és biztonság tudatos gazdasági szereplők által üzemeltetett, megfelelően karbantartott járműveket kevésbé gyakran indokolt ellenőrizni, ezáltal jutalmazva az üzemeltetők magatartását. A járműveknek a piaci szereplők kockázati profilja alapján való kiválasztása közúti műszaki ellenőrzésre hasznos eszköz lehet a magas kockázatú vállalkozások szorosabb és gyakoribb ellenőrzéséhez.
- (12) A közúti műszaki ellenőrzéseket kockázatértékelő rendszer használatával kell támogatni. Az 1071/2009/EK rendelet előírja, hogy a vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó szabályok végrehajtásának tekintetében a tagállamok terjesszék ki a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ alapján létrehozott kockázatosztályozási rendszert, hogy az a közúti fuvarozás más meghatározott területeire, így többek között a

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. október 21-i 1071/2009/EK rendelete a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK irányelve a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2000. június 6-i 2000/30/EK irányelve a Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzéséről (HL L 203., 2000.8.10., 1. o.).

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2006. március 15-i 2006/22/EK irányelve a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.).

haszongjárművek közlekedésre való alkalmasságára is vonatkozzon. Következésképpen a járműveken talált hiányosságok számára és súlyosságára vonatkozó információkat be kell vezetni a 2006/22/EK irányelv 9. cikke alapján létrehozott kockázatértékelő rendszerbe. A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a kockázatértékelő rendszerek működtetésére vonatkozó megfelelő műszaki és adminisztratív előírásokról döntsenek. Tovább kell vizsgálni a kockázatértékelő rendszerek hatékonyságát és harmonizációját Unió-szerte.

- (13) A forgalmi engedély jogosultja, és adott esetben a jármű üzemeltetője felelős azért, hogy a járművet közlekedésre alkalmas állapotban tartsa.
- (14) A közúti műszaki ellenőrzések végrehajtása során az ellenőröknek függetlenül kell eljárniuk, döntéseiket nem befolyásolhatja olyan akár gazdasági, akár személyes természetű összeférhetlenség – különös tekintettel a jármű vezetőjével, üzemeltetőjével vagy forgalmi engedélyének jogosultjával –, amely hatással lehet döntéseik pártatlanságára vagy objektivitására. Az ellenőrök díjazása ezért nem függhet közvetlenül össze a közúti műszaki ellenőrzések eredményével. Ez nem akadályozhatja meg a tagállamokat abban, hogy magánszervezeteket bízzanak meg részletesebb közúti műszaki ellenőrzések és a járművek javításának elvégzésével, akár ugyanazon a járművön.
- (15) A közúti műszaki ellenőrzés egy elsődleges, és szükség esetén egy részletesebb ellenőrzésből áll. Mindkét esetben ki kell terjednie a jármű lényeges részeire és rendszereire. A részletesebb ellenőrzés uniós szintű harmonizációja érdekében valamennyi vizsgálati elemre vonatkozóan meg kell határozni az ajánlott vizsgálati módszereket, a hiányosságok típusait és a súlyosságuk foka szerinti kategóriát.
- (16) A rakomány rögzítése alapvető fontosságú a közúti közlekedés biztonsága szempontjából. A rakományt ennél fogva oly módon kell rögzíteni, amely semlegesíti a jármű közúton történő használata közben adódó gyorsulások hatását. Gyakorlati megfontolásokból az e gyorsulásokból származó tömegeket az európai normák alapján határértékeként kell használni. A rakomány megfelelő rögzítésének ellenőrzésében részt vevő személyzetet megfelelő képzésben kell részesíteni.
- (17) A logisztikai folyamatban érintett valamennyi fél – beleértve a csomagolókat, a rakodókat, a fuvarozó vállalatokat, az üzemeltetőket és a járművezetőket – szerepe van annak biztosításában, hogy a rakományt megfelelően csomagolva, alkalmas gépjárműre rakják.
- (18) A közúti műszaki ellenőrzésekről szóló jegyzőkönyvek számos tagállamban elektronikus eszközökkel készülnek. Ez esetben az ellenőrzésről készült jegyzőkönyv másolatát a jármű vezetőjének rendelkezésére kell bocsátani. Valamennyi, a közúti műszaki ellenőrzések során összegyűjtött adatot és információt az adatok könnyű feldolgozhatósága, valamint a további adminisztratív akadályoktól mentes adatátvitel érdekében továbbítani kell az érintett tagállam közös adatbázisába.
- (19) Az ellenőrző hatóságok adminisztratív terheinek csökkentése érdekében az elsődleges közúti műszaki ellenőrzésekről szóló jegyzőkönyveknek, beleértve a harmadik országokban nyilvántartásba vett járműveket is, csupán alapvető információkat kell tartalmazniuk arról, hogy megtörtént az adott jármű ellenőrzése, illetve az ellenőrzés eredményéről. Részletes jegyzőkönyvet csak arra az esetre lehet előírni, ha az elsődleges ellenőrzés után részletesebb ellenőrzésre kerül sor.
- (20) A Bizottságnak meg kell vizsgálnia azt a lehetőséget, hogy a IV. mellékletben található jelentéstételi formanyomtatványt kombinálja más jelentésekkel.
- (21) A mobil ellenőrzési egységek használata csökkentheti a gazdasági szereplők számára okozott késedelmet és költségeket, mivel közvetlenül a közúton történő, részletesebb ellenőrzés elvégzése is lehetővé válik. A legközelebb lévő vizsgálóállomások és a kijelölt közúti ellenőrzési létesítmények is használhatók a részletesebb ellenőrzések elvégzésére.

- (22) A közúti műszaki ellenőrzéseket végző személyzetnek megfelelő képzettséggel és képzéssel kell rendelkeznie, köztük ahhoz is, hogy hatékony módon tudja elvégezni a szemrevételezéssel történő ellenőrzést. A részletes közúti műszaki ellenőrzéseket végző ellenőröknek legalább ugyanazokkal a készségekkel kell rendelkezniük, és ugyanazoknak a követelményeknek kell megfelelniük, mint a 2014/45/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ⁽¹⁾ összhangban műszaki vizsgálatokat végző személyzetnek. A tagállamoknak elő kell írniuk, hogy a feladatukat kijelölt közúti ellenőrzési létesítményekben vagy mobil ellenőrzési egységek alkalmazása révén ellátó ellenőröknek is meg kell felelniük a fenti vagy azokkal egyenértékű, az illetékes hatóság által jóváhagyott követelményeknek.
- (23) A részletesebb közúti ellenőrzés során használt műszaki berendezések költségeinek csökkentése érdekében a tagállamoknak lehetőséget kell biztosítani arra, hogy díjat számoljanak fel, amennyiben hiányosságokat találtak. E díj összegének ésszerűnek és arányosnak kell lennie.
- (24) A tagállamok közötti együttműködés, valamint a bevált gyakorlatok megosztása döntő fontosságú annak érdekében, hogy az Unióban a közúti műszaki ellenőrzések összehangoltabb rendszere jöjjön létre. Ezért a tagállamoknak, amennyiben lehetséges, az operatív tevékenységek során is szorosabban együtt kell működniük. Ennek az együttműködésnek ki kell terjednie az összehangolt közúti műszaki ellenőrzések rendszeres megszervezésére is.
- (25) A tagállamok közötti hatékony információcsere érdekében minden tagállamon belül egy kapcsolattartó tartja a kapcsolatot más illetékes hatóságokkal. Az említett kapcsolattartó állítja össze az ide vonatkozó statisztikai adatokat is. A tagállamok ezenfelül területükön következetes nemzeti végrehajtási stratégiát alkalmaznak, és kijelölhetnek egy szervet a végrehajtás koordinálására. Az egyes tagállamok illetékes hatóságai megállapítják a határidőket, valamint a továbbítandó információk tartalmának meghatározására vonatkozó eljárásokat.
- (26) A kapcsolattartók kijelölése során tiszteletben kell tartani az alkotmányos rendelkezéseket és az azokból következő hatásköri szinteket.
- (27) A közúti műszaki ellenőrzések rendszere Unióban történő végrehajtása nyomon követésének biztosítása érdekében a tagállamok 2021. március 31-ig és azt követően minden második év március 31-ig tájékoztatják a Bizottságot az elvégzett közúti műszaki ellenőrzések eredményeiről. A Bizottság az összegyűjtött adatokról jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
- (28) A vállalkozások és járművezetők idővesztésének minimalizálása és a közúti ellenőrzések általános hatékonyságának növelése érdekében ösztönözni kell a közúti szállításra vonatkozó szociális jogszabályok – különösen az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽²⁾, a 2006/22/EK irányelv és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet ⁽³⁾ – betartásának ellenőrzése érdekében végzett ellenőrzéseket és a közúti műszaki ellenőrzéseket.
- (29) A tagállamoknak meg kell állapítaniuk az ezen irányelv rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és biztosítaniuk kell e szabályok végrehajtását. Az említett szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak, visszatartó erejűnek és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A tagállamoknak különösen azokra az esetekre kell megfelelő intézkedéseket megállapítaniuk, ha a jármű vezetője vagy üzemeltetője nem működik együtt az ellenőrrel, és ha veszélyes hiányosságokkal rendelkező járművet engedély nélkül üzemeltetnek.
- (30) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽⁴⁾ megfelelően kell gyakorolni.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2014. április 3-i 2014/45/EU irányelve a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (Lásd e Hivatalos Lap 51. oldalát).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2006. március 15-i 561/2006/EK rendelete a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

⁽³⁾ A Tanács 1985. december 20-i 3821/85/EGK rendelete a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről (HL L 370., 1985.12.31., 8. o.).

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-i 182/2011/EU rendelete a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (31) A Bizottság nem fogadhat el a nyilvántartás szerinti tagállamok kapcsolattartóinak a súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező járművekről történő értesítési eljárására, illetve az ellenőrzött járművekkel kapcsolatban a tagállamok által összegyűjtött adatoknak a Bizottság felé történő továbbításának formátumát meghatározó eljárásokra vonatkozó végrehajtási jogi aktusokat, amennyiben az ezen irányelvnek megfelelően létrehozott bizottság nem nyilvánít véleményt a végrehajtási jogi aktus Bizottság által benyújtott tervezetéről.
- (32) Annak érdekében, hogy a 2. cikk (1) bekezdését és a IV. melléklet 6. pontját adott esetben naprakésszé tegyék, érintetlenül hagyva ezen irányelv hatályát; a II. melléklet 2. pontját naprakésszé tegyék a módszerek tekintetében; és kiigazítsák a II. melléklet 2. pontját a megvizsgálandó tételeknek, a módszereknek, a hibaokoknak és a hiányosságok értékelésének a listája tekintetében, a Bizottságnak felhatalmazást kell kapnia arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elkészítésekor és szövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról.
- (33) Mivel ezen irányelv célját – nevezetesen a közúti közlekedés biztonságának az Unióban közlekedő járművek közúti műszaki ellenőrzésére vonatkozó minimális közös követelmények és összehangolt szabályok meghatározása révén történő javítását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ezen irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (34) Ez az irányelv tiszteletben tartja az alapvető jogokat és betartja az Európai Unió Alapjogi Chartájában elismert, az Európai Unióról szóló szerződés 6. cikkében említett alapelveket.
- (35) Ez az irányelv továbbfejleszti a közúti műszaki ellenőrzések jelenlegi rendszerét, naprakésszé teszi a 2000/30/EK irányelv műszaki követelményeit, és magában foglalja a 2010/379/EU bizottsági ajánlásban ⁽¹⁾ szereplő szabályokat is. Ennélfogva a 2000/30/EK irányelvet hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

I. FEJEZET

TÁRGY, FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK ÉS HATÁLY

1. cikk

Tárgy

A közúti közlekedés biztonságának javítása és a környezetvédelem érdekében ez az irányelv minimumkövetelményeket állapít meg a tagállamok területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzése rendszeréhez.

2. cikk

Hatály

(1) Ez az irányelv a 2003/37/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽²⁾ és a 2007/46/EK irányelvben említett, 25 km/h-t meghaladó tervezési sebességű haszongépjárművek következő kategóriára alkalmazandó:

- a) elsődlegesen személyek és poggyászuk szállítására tervezett és gyártott, a vezetőülésen kívül több mint nyolc ülésel rendelkező gépjárművek – M₂ és M₃ járműkategória;

⁽¹⁾ A Bizottság 2010. július 5-i 2010/379/EU ajánlása a 2000/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti országúti műszaki ellenőrzés során (a haszongépjárművek esetében) észlelt hiányosságok kockázatértékeléséről (HL L 173., 2010.7.8., 97. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2003. május 26-i 2003/37/EK irányelve a mezőgazdasági vagy erdészeti traktorok, azok pótkocsijainak és cserélhető vontatott munkagépeinek, beleértve ezek rendszereit is, továbbá alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek típusjóváhagyásáról, valamint a 74/150/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 171., 2003.7.9., 1. o.).

- b) több mint 3,5 tonna össztömegű, elsődlegesen árufuvarozásra tervezett és gyártott gépjárművek – N₂ és N₃ járműkategória;
- c) több mint 3,5 tonna össztömegű, áru- vagy személyszállításra, valamint személyek elszállásolására tervezett és gyártott pótkocsik – O₃ és O₄ járműkategória;
- d) a T5 kategóriába tartozó kerekes traktorok, amelyeket főként a közúti árufuvarozásra szolgáló közutakon használnak, és amelyek maximális tervezett sebessége meghaladja a 40 km/h-t.

(2) Ez az irányelv nem befolyásolja a tagállamok azon jogát, hogy az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó járműveket – mint például a legfeljebb 3,5 tonna össztömegű könnyű haszonjárműveket, N₁ járműkategória – is közúti műszaki ellenőrzésnek vessék alá, hogy a közúti fuvarozáshoz és biztonsághoz kapcsolódó más szempontokat is ellenőrizzenek, illetve hogy a közutaktól eltérő helyeken is ellenőrzéseket végezzenek. Ennek az irányelvnek egyetlen rendelkezése sem akadályozza a tagállamokat abban, hogy közlekedésbiztonsági okokból meghatározott járműtípusok használatát úthálózatuk bizonyos szakaszaira korlátozzák.

3. cikk

Fogalommeghatározások

Kizárólag ezen irányelv alkalmazásában:

1. „jármű”: bármely nem sínen közlekedő gépjármű, pótkocsija;
2. „gépjármű”: olyan motorral hajtott, önállóan mozgásképes kerekes jármű, amelynek legnagyobb tervezési sebessége meghaladja a 25 km/h-t;
3. „pótkocsi”: olyan önálló hajtással nem rendelkező kerekes jármű, amelyet arra terveztek és gyártottak, hogy más gépjármű vontassa;
4. „félpótkocsi”: gépjárműhöz való kapcsolás céljára készült pótkocsi, amely részben a gépjárműre fekszik fel, és saját és rakománya tömegének jelentős részét a gépkocsi hordja;
5. „rakomány”: teherszállításra tervezett járműben vagy annak részén szokásosan elhelyezett, a járműhöz állandó jelleggel nem rögzített valamennyi áru, beleértve a teherszállító egységekben, például a járművön található rekeszekben, csereszekrényekben vagy konténerekben elhelyezett tárgyakat is;
6. „haszonjármű”: elsődlegesen árufuvarozásra vagy személyszállításra kereskedelmi célokból – például ellenszolgáltatás fejében vagy saját számlára végzett szállításra – vagy üzletszerűen használt gépjármű és pótkocsija vagy félpótkocsija;
7. „tagállami nyilvántartásba vett gépjármű”: egy tagállamban nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett gépjármű;
8. „forgalmi engedély jogosultja”: az a jogi vagy természetes személy, akinek a nevére egy járművet nyilvántartásba vesznek;
9. „vállalkozás”: az 1071/2009/EK rendelet 2. cikkének 4. pontjában meghatározott vállalkozás;
10. „közúti műszaki ellenőrzés”: egy haszonjármű közlekedésre való alkalmasságának váratlan, egy tagállam illetékes hatóságai vagy közvetlenül e hatóságok felügyelete alatt álló szervek általi műszaki ellenőrzése;

11. „közút”: általános közforgalmú út, például helyi, regionális vagy országos közút, főút, gyorsforgalmi út vagy autópálya;
12. „műszaki vizsgálat”: a 2014/45/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 3. cikkének 9. pontja szerinti vizsgálat;
13. „műszaki vizsgálati bizonyítvány”: az illetékes hatóság vagy egy műszaki vizsgálóállomás által kiállított jelentés, amely tartalmazza a műszaki vizsgálat eredményét;
14. „illetékes hatóság”: a közúti műszaki ellenőrzések rendszerének irányításáért, és adott esetben a közúti műszaki ellenőrzések elvégzéséért felelős, a tagállam által megbízott hatóság vagy állami szerv;
15. „ellenőr”: az elsődleges és/vagy részletes közúti műszaki ellenőrzések elvégzésére a tagállam vagy annak illetékes hatósága által feljogosított személy;
16. „hiányosságok”: műszaki hibák és a meg nem felelés egyéb esetei, amelyeket a közúti műszaki ellenőrzés során tártak fel;
17. „összehangolt közúti műszaki ellenőrzés”: két vagy több tagállam illetékes hatósága által együttesen végzett közúti műszaki ellenőrzés;
18. „üzemeltető”: az a magánszemély vagy jogi személy, aki a járművet tulajdonosként üzemelteti, vagy aki számára a tulajdonos engedélyezte a jármű üzemeltetését;
19. „mobil ellenőrzési egység”: a részletes közúti műszaki ellenőrzés elvégzéséhez szükséges vizsgálati berendezések szállítható rendszere, a részletes közúti műszaki ellenőrzések elvégzésére jogosult ellenőrökkel;
20. „kijelölt közúti ellenőrzési létesítmény”: esetlegesen állandó vizsgálati berendezésekkel felszerelt, rögzített helyszínen elsődleges és/vagy részletes közúti műszaki ellenőrzések elvégzésére.

II. FEJEZET

A KÖZÚTI MŰSZAKI ELLENŐRZÉSI RENDSZER ÉS ÁLTALÁNOS KÖTELEZETTSÉGEK

4. cikk

A közúti műszaki ellenőrzés rendszere

A közúti műszaki ellenőrzés rendszere a 10. cikk (1) bekezdésében említett elsődleges közúti műszaki ellenőrzéseket, valamint a 10. cikk (2) bekezdésében említett részletes közúti műszaki ellenőrzéseket foglalja magában.

5. cikk

Az ellenőrizendő járművek százalékos aránya

(1) A 2. cikk (1) bekezdésének a), b) és c) pontjában említett járművek esetében az elsődleges közúti műszaki ellenőrzések száma az Unióban minden naptári évben a tagállamokban nyilvántartásba vett összes ilyen jármű legalább 5 %-ának megfelelő szám.

(2) Minden tagállam törekszik arra, hogy megfelelő számú elsődleges közúti műszaki ellenőrzést hajtson végre, amely szám aránya a területén nyilvántartásba vett járművek számával.

(3) Az ellenőrzött járművekről szóló információkat a 20. cikk (1) bekezdésének megfelelően továbbítani kell a Bizottságnak.

6. cikk

Kockázatértékelő rendszer

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 2. cikk (1) bekezdésének a), b) és c) pontjában említett járművek tekintetében az egyes vállalkozások által üzemeltetett járműveken talált, a II. és adott esetben a III. mellékletben foglalt hiányosságok számára és súlyosságára vonatkozó információkat bevezessék a 2006/22/EK irányelv 9. cikke alapján létrehozott kockázatértékelő rendszerbe. A vállalkozások kockázati profiljának meghatározásakor a tagállamok használhatják az I. mellékletben található kritériumokat. Ezt az információt a magas kockázati tényezőt jelentő vállalkozások szigorúbb és gyakoribb ellenőrzésére kell használni. A kockázatértékelő rendszert a tagállam illetékes hatóságai működtetik.

Az első albekezdés végrehajtása céljából a járművet nyilvántartó tagállam a 18. cikk (1) bekezdésének megfelelően használja fel a más tagállamoktól kapott információkat.

A tagállamok engedélyezhetnek további önkéntes műszaki ellenőrzéseket. A közlekedésre való alkalmasság követelményeinek való megfeleléstől az önkéntes ellenőrzések során szerzett információt figyelembe lehet venni egy vállalkozás kockázati profiljának javítása érdekében.

7. cikk

Felelősség

(1) A tagállamoknak elő kell írniuk, hogy a legutóbbi időszakos műszaki vizsgálat eredményét tanúsító műszaki vizsgálati bizonyítványt vagy annak másolatát, illetve elektronikusan készített műszaki vizsgálati bizonyítvány esetében a műszaki vizsgálati bizonyítvány hitelesített vagy eredeti nyomtatott változatát, és adott esetben a legutóbbi közúti műszaki ellenőrzésről szóló jegyzőkönyvet a járműben kell tartani. A tagállamok lehetővé tehetik a hatóságai számára, hogy elfogadják az ilyen ellenőrzések elektronikus tanúsítványát is, amennyiben az hozzáférhető.

(2) A tagállamoknak elő kell írniuk, hogy a közúti műszaki ellenőrzés alá vont jármű vezetőjének és a járművet üzemben tartó vállalkozásnak együtt kell működnie az ellenőrökkel, és az ellenőrzés céljára hozzáférést kell biztosítani a járműhöz, annak részeihez, és valamennyi releváns dokumentumhoz.

(3) A tagállamoknak gondoskodniuk kell róla, hogy meghatározzák a vállalkozások felelősségét aziránt, hogy a gépjárművek biztonságilag és műszakilag megfelelő állapotban legyenek, a jármű vezetője felelősségének sérelme nélkül.

8. cikk

Ellenőrök

(1) A jármű közúti műszaki ellenőrzésre történő kijelölése és az ellenőrzés végrehajtása során az ellenőröknek tartózkodniuk kell bármilyen, a járművezető nemzetisége, a járművet nyilvántartásba vevő vagy forgalomba helyező ország szerinti megkülönböztetéstől.

(2) A közúti műszaki ellenőrzések elvégzése során az ellenőrnek minden olyan összeférhetlenségtől mentesnek kell lennie, amely hatással lehet döntése pártatlanságára és objektivitására.

(3) Az ellenőrök díjazása nem függhet közvetlenül össze az elvégzett elsődleges vagy részletes közúti műszaki ellenőrzések eredményével.

(4) Részletes közúti műszaki ellenőrzéseket csak azok az ellenőrök végezhetnek, akik teljesítik a 2014/45/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 13. cikkében és IV. mellékletében meghatározott, a szakértelemre és a képzésre vonatkozó minimumkövetelményeket. A tagállamoknak előírhatják, hogy a feladatukat kijelölt közúti ellenőrzési létesítményekben vagy mobil ellenőrzési egységek alkalmazása révén ellátó ellenőröknek is meg kell felelniük a fenti vagy azokkal egyenértékű, az illetékes hatóság által jóváhagyott követelményeknek.

III. FEJEZET

ELLENŐRZÉSI ELJÁRÁSOK

9. cikk

A járművek kiválasztása az elsődleges közúti műszaki ellenőrzésre

Az elsődleges közúti műszaki ellenőrzésnek alávetendő járművek kijelölésekor az ellenőröknek lehetőségük van arra, hogy elsősorban a 2006/22/EK irányelvben említett, magas kockázati profilú vállalkozások által üzemeltetett járműveket válasszák ki. A járműveket véletlenszerűen is ki lehet választani ellenőrzésre, illetve abban az esetben is, ha fennáll a gyanúja annak, hogy a jármű veszélyt jelent a közúti közlekedés biztonságára és a környezetre nézve.

10. cikk

A közúti műszaki ellenőrzések tartalma és módszerei

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 9. cikkel összhangban kiválasztott járműveket elsődleges közúti műszaki ellenőrzésnek vessék alá.

Az ellenőr egy jármű valamennyi elsődleges közúti műszaki ellenőrzése során:

- a) ellenőrzi a 7. cikk (1) bekezdésének megfelelően a járműben tartott vagy elektronikusan hozzáférhető, a legutóbbi időszakos műszaki vizsgálat eredményét tanúsító műszaki vizsgálati bizonyítványt és adott esetben a közúti műszaki ellenőrzésről szóló jegyzőkönyvet;
- b) szemrevételezés útján műszakilag értékeli a járművet;
- c) a 13. cikkel összhangban szemrevételezés útján értékelheti a jármű rakományának rögzítését;
- d) bármilyen megfelelőnek tűnő módszer révén műszaki vizsgálatot végezhet. Ilyen műszaki vizsgálat elvégzésére annak megállapítása céljából kerülhet sor, hogy a járművet további részletes közúti műszaki ellenőrzésnek is alá kell-e vetni, illetve abból a célból, hogy felszólítsanak a feltárt hiányosságoknak a 14. cikk (1) bekezdése szerinti haladéktalan megszüntetésére.

Ha az előző közúti műszaki ellenőrzésről szóló jelentésben hiányosság vagy hiányosságok vannak feltüntetve, az ellenőr megvizsgálja, hogy ezt a hiányosságot vagy ezeket a hiányosságokat kijavították-e.

(2) Az elsődleges ellenőrzés eredménye alapján az ellenőr eldönti, hogy indokolt-e a járművet vagy pótkocsiját részletes közúti műszaki ellenőrzésnek alávetni.

(3) A részletes közúti műszaki ellenőrzés során a II. mellékletben felsorolt, szükségesnek és relevánsnak tartott tételeket kell ellenőrizni, figyelembe véve különösen a fékek, az abroncsok, a kerekek, és az alváz biztonságát, valamint a jármű környezetterhelését, valamint az e tételek vizsgálatára alkalmazandó ajánlott módszereket.

(4) Abban az esetben, ha a műszaki vizsgálati bizonyítványban vagy a közúti műszaki ellenőrzésről szóló jegyzőkönyvben az szerepel, hogy a II. mellékletben felsorolt tételek valamelyikének ellenőrzése a megelőző három hónap folyamán megtörtént, úgy az ellenőrnek azt a tételt nem kell újra megvizsgálnia, kivéve, ha a vizsgálat nyilvánvaló hiba miatt indokolt.

11. cikk

Ellenőrzési létesítmények

(1) A részletes közúti műszaki ellenőrzésekre a 2014/45/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvben említett mobil ellenőrzési egységek segítségével, vagy kijelölt közúti ellenőrzési létesítményekben vagy műszaki vizsgálatállomásokon kerül sor.

(2) Ha műszaki vizsgálóállomáson vagy kijelölt közúti ellenőrzési létesítményben elvégzendő részletes ellenőrzés szükséges, azt a lehető leghamarabb el kell végezni a lehető legközelebbi vizsgálóállomáson vagy létesítményben.

(3) A mobil ellenőrzési egységek és kijelölt közúti ellenőrzési létesítmények tartalmazzák a részletes közúti műszaki ellenőrzés elvégzéséhez szükséges megfelelő berendezéseket, beleértve legalább a jármű fékeinek és fékhatásának, kormányának, felfüggesztésének állapotát vizsgáló és szükség szerint a jármű környezetterhelését mérő berendezéseket. Amennyiben a mobil ellenőrzési egységek vagy a kijelölt közúti ellenőrzési létesítmények nem rendelkeznek az elsődleges ellenőrzésben jelzett valamely tétel ellenőrzéséhez szükséges berendezéssel, a járművet olyan vizsgálóállomásra vagy létesítményhez kell irányítani, ahol e tétel részletes vizsgálatát el lehet végezni.

12. cikk

A hiányosságok értékelése

(1) A II. mellékletben valamennyi, a közúti műszaki ellenőrzés során ellenőrizendő tételre vonatkozóan szerepel a lehetséges hiányosságoknak és súlyosságuk fokának listája.

(2) A járművek közúti műszaki ellenőrzése során feltárt hiányosságokat az alábbi kategóriák egyikébe kell besorolni:

a) a járműbiztonságot vagy a környezetterhelést jelentősen nem befolyásoló kisebb hiányosságok, valamint az előírásoktól való egyéb kisebb eltérések;

b) a vizsgált jármű biztonságát vagy a környezetterhelést befolyásoló, illetve a közúti forgalom többi résztvevőjét veszélyeztető jelentős hiányosságok, vagy az előírásoktól való egyéb jelentősebb eltérések;

c) a közúti közlekedés biztonságára közvetlen és azonnali veszélyt jelentő vagy a környezetterhelést befolyásoló veszélyes hiányosságok.

(3) Ha egy jármű hiányosságai a (2) bekezdésben említett hibakategóriák közül többre is besorolhatók, a járművet a súlyosabb hiányosság szerinti kategóriába kell sorolni. Azt a járművet, amely az ellenőrzés II. melléklet 1. pontjában említett terjedelmére vonatkozó részében meghatározott ellenőrzött területek egyazon csoportján belül több hiányosságot is mutat, a hiányosságok értékelésekor a következő legsúlyosabb kategóriába kell besorolni, amennyiben úgy ítélik meg, hogy a hiányosságok összeadó hatása miatt a jármű nagyobb veszélyt jelent a közúti közlekedés biztonságára nézve.

13. cikk

A rakományrögzítés ellenőrzése

(1) A közúti ellenőrzés során a III. melléklettel összhangban ellenőrizhető a járművön a rakományrögzítés, annak biztosítása érdekében, hogy a rakományt úgy rögzítsék, hogy az ne befolyásolja a vezetés biztonságát, illetve ne jelentsen veszélyt az emberi életre, egészségre, tulajdonra vagy a környezetre. Ellenőrizni lehet, hogy a jármű bármilyen manővere során, többek között vészhelyzetekben vagy emelkedőn elindulás közben:

— a rakomány egyes darabjai csak minimális mértékben mozdulhatnak el egymáshoz, valamint a jármű falaihoz és rakfelületeihez képest, valamint

— a rakomány nem hagyhatja el a rakteret, illetve nem kerülhet a rakfelületen kívülre.

(2) A bizonyos – így például a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás (ADR) ⁽¹⁾ hatálya alá tartozó – árukategóriák szállításánál során betartandó követelmények sérelme nélkül a rakomány rögzítése és annak ellenőrzése a III. melléklet I. szakaszában foglalt elveknek és adott esetben szabványoknak megfelelően végezhető el. A III. melléklet I. szakaszának 5. pontjában foglalt szabványok legfrissebb változata alkalmazható.

⁽¹⁾ Átültette a többek között a 2012/45/EU bizottsági irányelvvel (HL L 332., 2012.12.4., 18. o.) módosított, a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló 2008. szeptember 24-i 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 260., 2008.9.30., 13. o.).

(3) A 14. cikkben említett nyomonkövetési eljárások a rakományrögzítéssel kapcsolatban feltárt súlyos vagy veszélyes hiányosságok esetében is alkalmazhatók.

(4) A tagállamok előírják, hogy a rakomány rögzítésének ellenőrzésében részt vevő személyzet erre megfelelően képzett legyen.

14. cikk

Nyomon követés súlyos vagy veszélyes hiányosságok esetén

(1) A 14. cikk (3) bekezdésének sérelme nélkül a tagállamok előírják, hogy bármely, egy elsődleges vagy részletes ellenőrzés során feltárt súlyos vagy veszélyes hibát a jármű további közúti használatbavétele előtt kijavítsanak.

(2) Az ellenőr dönthet úgy, hogy a járművet az ellenőr által meghatározott határidőn belül teljes műszaki vizsgálatnak kell alávetni, ha a jármű annak a tagállamnak a nyilvántartásában szerepel, ahol a közúti műszaki ellenőrzésre sor került. Ha a jármű egy másik tagállam nyilvántartásában szerepel, az illetékes hatóság a 17. cikkben említett kapcsolattartón keresztül felkérheti e másik tagállam illetékes hatóságát arra, hogy a 18. cikk (2) bekezdésében meghatározott eljárásnak megfelelően végezze el a jármű újbóli műszaki vizsgálatát. Amennyiben az Unión kívül nyilvántartásba vett járművön súlyos vagy veszélyes hiányosságot fedeznek fel, a tagállamok határozhatnak úgy, hogy erről tájékoztatják a nyilvántartásba vétel szerinti ország illetékes hatóságát.

(3) A közúti biztonságra való közvetlen és azonnali veszélyessége miatt gyorsan vagy azonnal elhárítandó hiányosság esetén a tagállam vagy az érintett illetékes hatóság mindaddig korlátozhatja vagy megtilthatja a jármű használatát, míg ezeket a hiányosságokat az ellenőrzés helyszínén ki nem javítják. Egy ilyen jármű további használata annak érdekében engedélyezhető, hogy a jármű elérje a hiányosságok megszüntetését lehetővé tévő legközelebbi autószerelő műhelyek egyikét, feltéve, hogy a feltárt veszélyes hiányosságokat kijavították oly módon, hogy a jármű el tud jutni az autószerelő műhelyig, és nem jelent közvetlen veszélyt sem utasai, sem a többi úthasználó biztonságára nézve. Az azonnali elhárítást nem igénylő hiányosságok esetén a tagállamok vagy az érintett illetékes hatóságok dönthetnek a járműhasználattal kapcsolatos feltételekről és a hiányosság megszüntetéséig adott ésszerű határidőről.

Amennyiben a hiányosságot nem lehet úgy megszüntetni, hogy a jármű eljuthasson az autószerelő műhelyig, a járművet olyan helyszínre kell szállítani, ahol az megjavítható.

15. cikk

Ellenőrzési díjak

Ha a részletes ellenőrzés során hiányosságok feltárására kerül sor, a tagállamok egy ésszerű és arányos díj befizetését írhatják elő, amelyet az ellenőrzés elvégzésének költségeihez kell kapcsolni.

16. cikk

Az ellenőrzési jegyzőkönyv és a közúti műszaki ellenőrzési adatbázisok

(1) Minden elvégzett elsődleges közúti műszaki ellenőrzés esetében továbbítani kell az illetékes hatóság részére az alábbi információkat:

a) a jármű nyilvántartásba vétele szerinti ország;

b) járműkategória;

c) az elsődleges közúti műszaki ellenőrzés eredménye.

(2) A részletes ellenőrzés befejezése után az ellenőr a IV. melléklettel összhangban jegyzőkönyvet készít. A tagállamok biztosítják, hogy a jármű vezetője kézhez kapja az ellenőrzési jegyzőkönyv egy példányát.

(3) Az ellenőr az ellenőrzéseket követő ésszerű határidőn belül továbbítja az illetékes hatóságnak a részletes közúti műszaki ellenőrzések eredményeit. Az illetékes hatóság ezeket az információkat az irányadó adatvédelmi jogszabályokkal összhangban legalább a kézhezvételtől számított 36 hónapig megőrzi.

IV. FEJEZET

EGYÜTTMŰKÖDÉS ÉS INFORMÁCIÓCSERE

17. cikk

Kapcsolattartó kijelölése

(1) A tagállamok kapcsolattartót jelölnek ki, amely:

- biztosítja a többi tagállam által kijelölt kapcsolattartókkal való koordinációt a 18. cikk szerinti intézkedések tekintetében,
- továbbítja a Bizottságnak a 20. cikkben említett adatokat,
- adott esetben biztosít minden más, a többi tagállam kapcsolattartóival való információcserét és a nekik való segítségnyújtást.

(2) A tagállamok 2015. május 20-ig eljuttatják a Bizottsághoz nemzeti kapcsolattartójuk nevét és elérhetőségét, és haladéktalanul tájékoztatják annak esetleges változásairól. A Bizottság összeállítja a nemzeti kapcsolattartók jegyzékét, és továbbítja a tagállamoknak.

18. cikk

A tagállamok közötti együttműködés

(1) Ha egy, nem az ellenőrzés helye szerinti tagállamban nyilvántartott járművön találnak súlyos vagy veszélyes hiányosságokat, vagy olyan hiányosságokat, amelyek a jármű használatának korlátozásához vagy tilalmához vezetnek, a kapcsolattartó értesíti a járművet nyilvántartó tagállam kapcsolattartóját az ellenőrzés eredményeiről. Az értesítésnek ki kell terjednie a közúti műszaki ellenőrzési jegyzőkönyvnek a IV. mellékletben meghatározott elemeire, és annak lehetőleg az 1071/2009/EK rendelet 16. cikkében említett nemzeti elektronikus nyilvántartáson keresztül kell történnie. A Bizottság a nyilvántartás szerinti tagállam kapcsolattartójának a súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező járművekről történő értesítési eljárására vonatkozó részletes szabályokat a 23. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban fogadja el.

(2) Ha egy járművön súlyos vagy veszélyes hiányosságokat találnak, az ellenőrzés helyszíne szerinti tagállam kapcsolattartója a jármű nyilvántartása szerinti tagállam kapcsolattartóján keresztül felszólíthatja e tagállam illetékes hatóságát, hogy hozza meg a megfelelő nyomkövetési intézkedéseket, például arra vonatkozóan, hogy a járművet a 14. cikk rendelkezése értelmében további műszaki vizsgálatnak vessék alá.

19. cikk

Összehangolt közúti műszaki ellenőrzések

A tagállamok évente rendszeres időközönként összehangolt közúti műszaki ellenőrzéseket folytatnak le. A tagállamok ezen tevékenységeket összekapcsolhatják a 2006/22/EK irányelv 5. cikkében meghatározott tevékenységekkel.

20. cikk

Információtovábbítás a Bizottság részére

(1) A tagállamok 2021. március 31-ig és azt követően minden második év március 31-ig elektronikus úton továbbítják a Bizottságnak az előző két naptári évben a területükön ellenőrzött járművekkel kapcsolatban összegyűjtött adatokat. Ezen adatok tartalmazzák a következőket:

- a) az ellenőrzött járművek száma;
- b) az ellenőrzött járművek kategóriája;
- c) az ellenőrzött járművet nyilvántartásba vevő ország;

d) részletes ellenőrzés esetén a IV. melléklet 10. pontjával összhangban ellenőrzött területek és a meg nem felelt tételek.

Az első jelentés a 2019. január 1-jével kezdődő kétéves időtartamra vonatkozik.

(2) A Bizottság a 23. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban részletes szabályokat fogad el arra vonatkozóan, hogy az (1) bekezdésben meghatározott adatokat milyen formátumban kell elektronikus úton továbbítani. A vonatkozó szabályok megállapításáig az V. mellékletben meghatározott egységes formanyomtatvány alkalmazandó.

A Bizottság az összegyűjtött adatokról jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

V. FEJEZET

FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ ÉS VÉGREHAJTÁSI JOGI AKTUSOK

21. cikk

Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 22. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következő célból:

- 2. cikk (1) bekezdésének és a IV. melléklet 6. pontjának adott esetben történő naprakésszé tétele – ezen irányelv hatályát nem érintve – a járműkategóriákban bekövetkezett azon változások figyelembevétele érdekében, amelyek az említett cikkben rögzített jogszabályok módosításából erednek,
- a II. melléklet 2. pontjának naprakésszé tétele – a megvizsgálandó tételek listájának bővítése nélkül – a módszerek tekintetében, amennyiben hatékonyabb és eredményesebb vizsgálati módszerek állnak rendelkezésre,
- a II. melléklet 2. pontjának kiigazítása a költségek és előnyök pozitív értékelését követően a megvizsgálandó tételeknek, a módszereknek, a hibaokoknak és a hiányosságok értékelésének listája tekintetében, amennyiben megváltoznak az uniós járműbiztonsági és környezetvédelmi jogszabályokban szereplő, a típusjávahagyás szempontjából releváns kötelező feltételek.

22. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására.

(2) A Bizottság 21. cikkben említett felhatalmazása 2014. május 19-től számított öt éves időszakra szól. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az öt éves időtartam vége előtt jelentést készít e felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan azonos időtartamra meghosszabbodik, amennyiben az egyes időtartamok vége előtt legkésőbb három hónappal az Európai Parlament vagy a Tanács nem emel kifogást e meghosszabbítás ellen.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 21. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot e jogi aktus elfogadásáról.

(5) A 21. cikk alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlament vagy a Tanács az értesítést követő két hónapos időtartamon belül nem emel ellene kifogást, vagy ha az Európai Parlament és a Tanács az időtartam leteltét megelőzően egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem emel kifogást. A nevezett határidő az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére két hónappal meghosszabbítható.

23. cikk

A bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a 2014/45/EU irányelvben említett, a közlekedésre való alkalmassággal foglalkozó bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni. Abban az esetben, ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és ebben az esetben a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

VI. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

24. cikk

Jelentés

(1) A Bizottság 2016. május 20-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól. A jelentésnek különösen a közúti biztonság javulása terén gyakorolt hatásokat, illetve az ezen irányelv hatályának az N_1 és O_2 járműkategóriákra való lehetséges kiterjesztése költségeit és hasznát kell elemeznie.

(2) A Bizottság legkésőbb 2022. május 20-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv alkalmazásáról és hatásairól, különös tekintettel a kockázatértékelő rendszerek hatékonyságára és harmonizációjára, konkrétan a különböző érintett vállalkozások kölcsönösen összehasonlítható kockázati profiljának meghatározása terén. E jelentést részletes hatásvizsgálatnak kell kísérnie, amely az Unió egészére nézve végez költség-haszon elemzést. Az adott esetben ezen irányelv hatályának új járműkategóriákra való kiterjesztésére irányuló jogalkotási javaslatok benyújtása előtt legalább hat hónappal az Európai Parlament és a Tanács rendelkezésére kell bocsátani a hatásvizsgálatot.

25. cikk

Szankciók

A tagállamok megállapítják az ezen irányelv rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek e szabályok végrehajtása érdekében. Az említett szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak, visszatartó erejűnek és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük.

26. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok 2017. május 20-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul értesítik a Bizottságot.

A rendelkezéseket 2018. május 20-tól alkalmazzák.

Az ezen irányelv 6. cikkében említett kockázatértékelő rendszerre vonatkozó rendelkezéseket 2019. május 20-tól alkalmazzák.

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

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

27. cikk

Hatályon kívül helyezés

A 2000/30/EK irányelv 2018. május 20-tól hatályát veszti.

28. cikk

Hatálybalépés

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

29. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2014. április 3-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

M. SCHULZ

a Tanács részéről

az elnök

D. KOURKOULAS

I. MELLÉKLET

A KOCKÁZATÉRTÉKELŐ RENDSZER ELEMEI

A kockázatértékelő rendszer szolgál alapul azon járművek célirányos kiválasztásához, amelyeket a a járműkarbantartásra és a közlekedésre való alkalmasságra vonatkozó követelményeknek való megfelelés tekintetében rosszul teljesítő vállalkozások tartanak üzemben. A rendszer figyelembe veszi mind az időszakos műszaki vizsgálatok, mind a közúti műszaki ellenőrzések eredményeit.

Az érintett vállalkozások kockázati besorolásának meghatározásakor a kockázatértékelő rendszer az alábbi paramétereket veszi figyelembe:

- a hiányosságok száma
- a hiányosságok súlyossága
- a közúti műszaki ellenőrzések vagy az időszakos és önkéntes műszaki vizsgálatok száma
- időtényező

1. A hiányosságokat súlyosságuk alapján, az alábbi súlyossági tényezőkkel kell súlyozni:

- Veszélyes hiányosság = 40
- Komoly hiányosság = 10
- Kisebb hiányosság = 1

2. Egy vállalkozás (jármű) helyzetének változását az alábbi tényezők felhasználásával kell figyelembe venni, amelyek szerint a „régibbi” ellenőrzések eredményei (hiányosságok) kisebb súlyt kapnak, mint az „újabbak” eredményei:

- 1. év = utolsó 12 hónap = 3-as szorzó
- 2. év = 13–24. hónap = 2-es szorzó
- 3. év = 25–36. hónap = 1-es szorzó

Ezt a módszert csak az általános kockázati besorolás számításakor kell alkalmazni.

3. A kockázati besorolás a következő képlet segítségével számítható ki:

a) Az általános kockázati besorolás kiszámításának képlete:

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

ahol:

RR = általános kockázati pontszám

D_{Yi} = a hibák száma összesen az 1., 2. és 3. évben

D_{Y1} = $(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)$ az 1. évben

#... = ... száma

DD = veszélyes hiányosságok

MaD = komoly hiányosságok

MiD = kisebb hiányosságok

C = ellenőrzések (közúti műszaki ellenőrzések vagy időszakos és önkéntes műszaki vizsgálatok) az 1., 2. és 3. évben

b) Az éves kockázati besorolás kiszámításának képlete:

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

ahol:

AR = éves kockázati pontszám

#... = ... száma

DD = veszélyes hiányosságok

MaD = komoly hiányosságok

MiD = kisebb hiányosságok

C = ellenőrzések (közúti műszaki ellenőrzések vagy időszakos és önkéntes műszaki vizsgálatok)

Az éves kockázati besorolást a vállalkozás helyzetében az évek során bekövetkező változás értékelésére kell használni.

A vállalkozások (járművek) az általános kockázati besorolás alapján, a következőképpen kerülnek osztályozásra:

— < 30 % alacsony kockázatú

— 30 %–80 % közepes kockázatú

— > 80 % magas kockázatú.

II. MELLÉKLET

A KÖZÚTI MŰSZAKI ELLENŐRZÉSEK TERJEDELME

1. AZ ELLENŐRZÖTT TERÜLETEK

- (0) A jármű azonosító adatai;
- (1) Fékberendezés;
- (2) Kormányberendezés;
- (3) Kilátási viszonyok;
- (4) Világítóberendezések és az elektromos rendszer részei;
- (5) Tengelyek, kerekek, gumiabroncsok és felfüggesztés;
- (6) Alváz és az alvázra erősített részek;
- (7) Egyéb berendezések,
- (8) Környezetterhelés,
- (9) Kiegészítő vizsgálatok az M₂ és M₃ kategóriájú személyszállító járművek esetében.

2. AZ ELLENŐRZÉSRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

A kizárólag mérőeszköz segítségével elvégezhető ellenőrzéseket „E” betű jelöli.

A mérőeszköz nélkül csak bizonyos mértékben elvégezhető ellenőrzéseket „+(E)” betű jelöli.

Ha az ellenőrzés módjaként szemrevételezés van meghatározva, az azt jelenti, hogy az adott tételek megtekintésén kívül az ellenőr adott esetben egyéb vizsgálatot is elvégez, például felméri zajhatásukat, vagy egyéb megfelelő, mérőberendezést nem igénylő ellenőrzési módszert alkalmaz.

A közúti műszaki ellenőrzések az 1. táblázatban felsorolt tételekre terjedhetnek ki, ahol az alkalmazásra javasolt vizsgálati módszerek is megtalálhatók. E melléklet semmilyen módon nem akadályozza, hogy az ellenőrök adott esetben más berendezéseket is használjanak, például akna fölött vagy emelő segítségével vizsgálják meg a járművet.

A vizsgálatokat a jelenleg rendelkezésre álló módszerek és berendezések alkalmazásával, a jármű bármely részének szerszámmal való szétszerelése vagy eltávolítása nélkül kell elvégezni. A vizsgálat során ellenőrizhető továbbá, hogy a vizsgált jármű érintett részei és alkatrészei megfelelnek-e a jóváhagyás időpontjában, illetve adott esetben az átalakítás időpontjában hatályos biztonsági és környezetvédelmi követelményeknek.

Amennyiben a jármű kialakítása nem teszi lehetővé az ebben a mellékletben foglalt vizsgálati módszerek alkalmazását, a vizsgálatot az illetékes hatóságok által elfogadott, ajánlott vizsgálati módszerekkel kell elvégezni.

A „hibaokokot” nem kell figyelembe venni, ha azok olyan követelményekre utalnak, amelyek nem szerepelnek a nyilvántartásba vételkor, illetőleg az első forgalomba helyezéskor hatályos vonatkozó jármű-jóváhagyási szabályozásban vagy az utólagos módosítási követelmények között.

3. A VIZSGÁLATOK TARTALMA ÉS MÓDSZEREI, A JÁRMŰVEK HIÁNYOSSÁGAINAK ÉRTÉKELÉSE

A vizsgálat a szükséges és releváns tételekre terjed ki, figyelembe véve különösen a fékek, a gumiabroncsok, a kerekek és az alváz biztonságát, valamint a környezetterhelést, továbbá a következő táblázatban felsorolt ajánlott módszereket.

Az egyes vizsgálandó járműrendszerekre és -alkatrészekre nézve a hiányosságok értékelését a táblázatban foglalt kritériumok alapján, illetve eseti alapon kell elvégezni.

A mellékletben fel nem sorolt hiányosságokat a közúti közlekedésbiztonságra gyakorolt kockázatok alapján kell értékelni.

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
0. JÁRMŰ AZONOSÍTÓ ADATAI					
0.1. Rendszámtábla (amennyiben a követelmények szükségessé teszik ¹⁾)	Szemrevételezés	a) A rendszámtábla (rendszámtáblák) hiányzik (hiányoznak) vagy olyan gyengén van(nak) rögzítve, hogy leeshet(nek).		X	
		b) A felirat hiányzik vagy olvashatatlan.		X	
		c) Nem egyezik a jármű okmányaival vagy nyilvántartott adataival.		X	
0.2. Járműazonosító szám/alvázszám/sorozatszám	Szemrevételezés	a) Hiányzik vagy nem található.		X	
		b) Nem teljes, olvashatatlan, nyilvánvalóan hamisított vagy nem egyezik a jármű okmányaival.		X	
		c) A jármű okmányai olvashatatlanok vagy elírásokat tartalmaznak.	X		
1. FÉKBERENDEZÉSEK					
1.1. Műszaki állapot és üzemképesség					
1.1.1. Üzemi fékpedál/fékkar tengelye	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben. Megjegyzés: Fékrásegítővel ellátott jármű esetében a vizsgálatot leállított motorral kell elvégezni.	a) Túl szoros a tengely.		X	
		b) Túl nagy a kopás vagy a holtjáték.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.1.2. A pedál/kar állapota és a fékműködtető berendezés útja	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben. Megjegyzés: Fékrásegítővel ellátott jármű esetében a vizsgálatot leállított motorral kell elvégezni.	a) A tartalék úthossz túl nagy vagy elégtelen. A féket nem lehet teljesen működtetni vagy blokkol.		X	X
		b) A fékműködtető szabad oldása korlátozott. Ez befolyásolja a működését.	X	X	
		c) A fékpedál csúszásgátlója hiányzik, laza vagy simára kopott.		X	
1.1.3. Vákuumszivattyú vagy kompresszor és tartályok	Az alkatrészek szemrevételezése normális üzemi nyomáson. A vákuum vagy a légnyomás biztonságos üzemi értékének eléréséhez szükséges idő, valamint a figyelmeztető berendezés, a többkörös védőszelep és a nyomáscsökkentő szelep működésének ellenőrzése.	a) A figyelmeztető berendezés működésbe lépése után (vagy ha a manométer a veszélyzónában van) nincs legalább négy fékezéshez elegendő légnyomás/vákuum. legalább két fékezés a figyelmeztető berendezés működésbe lépése után (vagy ha a manométer a veszélyzónában van).		X	X
		b) A fék biztonságos működéséhez szükséges légnyomás/vákuum felépülési ideje túl hosszú a követelményekhez képest ¹ .		X	
		c) Nem működik a többkörös védőszelep vagy a nyomáscsökkentő szelep.		X	
		d) Levegőelszökés miatt érezhető nyomásesés vagy hallható levegőszivárgás tapasztalható.		X	
		e) Külső sérülés valószínűsíthetően befolyásolja a fékrendszer működését. A biztonsági fék működése nem kielégítő.		X	X
1.1.4. Alacsony nyomásra figyelmeztető manométer vagy jelzés	Funkcionális ellenőrzés.	A manométer vagy a jelzőműszer rosszul működik vagy hibás.	X		
		Az alacsony nyomás nem állapítható meg.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.1.5. Kézi működtetésű fékvezérlő szelep	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	a) A vezérlőkar törött, sérült vagy túlságosan kopott.		X	
		b) A vezérlőkar nincs megfelelően a szelepre rögzítve vagy a szelep nincs megfelelően rögzítve.		X	
		c) Lazák a csatlakozások, vagy szivárgás van a rendszerben.		X	
		d) Nem kielégítő működés.		X	
1.1.6. Rögzítőfék-kezelőszerv, rögzítőfékkar, rögzítőfékreteszelő kilincsmű, elektromos rögzítőfék	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	a) A reteszelés nem tart megfelelően.		X	
		b) A rögzítőfékkar-tengely vagy a reteszelőmechanizmus kopott. Túlzott kopás esetén	X		X
		c) Túl nagy a kar elmozdulási úthossza a kezelőkar helytelen beállítása miatt.		X	
		d) A kezelőszerv hiányzik, sérült vagy nem működik.		X	
		e) Nem megfelelő működés, a figyelmeztető készülék hibát jelez.		X	
1.1.7. Fékszelepek (lábszelepek, tehermentesítők, vezérlőszelepek)	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	a) A szelep sérült vagy túlzott levegőszivárgás tapasztalható. Ez befolyásolja a működését.		X	X
		b) Túlzott olajkifolyás a kompresszorból.	X		
		c) A szelep nincs megfelelően rögzítve vagy szakszerűtlenül van beszerelve.		X	
		d) A hidraulikus fékfolyadék folyik vagy szivárog. Ez befolyásolja a működését.		X	X
1.1.8. Csatlakozófejek a pótkocsifékekhez (elektromos és pneumatikus)	A fékrendszerhez tartozó, a vontatójármű és a pótkocsi közötti csatlakozás szétkapcsolása, majd újbóli összekapcsolása.	a) A lezárócsap vagy az automatikusan záródó szelep hibás. Ez befolyásolja a működését.	X		X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		b) A lezárócsap vagy a csatlakoztatószelep nincs megfelelően rögzítve vagy szakszerűtlenül van beszerelve. Ez befolyásolja a működését.	X		
		c) Túl nagy a szivárgás. Ez befolyásolja a működését.		X	X
		d) Nem megfelelő működés. Ez befolyásolja a fék működését.		X	X
1.1.9. Energiatároló/sűrített levegő-tartály	Szemrevételezés	a) A tartály enyhén sérült vagy enyhén korrodált. A tartály súlyosan sérült, korrodált vagy szivárog.	X		
		b) A vízmentesítő berendezés nem működik.		X	
		c) A tartály nincs megfelelően rögzítve vagy szakszerűtlenül van felszerelve.		X	
1.1.10. Fékrásegítő egység, főfékhenger (hidraulikus fékberendezésben)	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben, amennyiben lehetséges.	a) A fékrásegítő sérült vagy hatástalan. Amennyiben nem működik.		X	X
		b) A főfékhenger sérült, de a fék működik. A főfékhenger sérült vagy szivárog.		X	X
		c) A főfékhenger nem biztonságos, de a fék működik. A főfékhenger nem biztonságos.		X	X
		d) Nincs elegendő fékfolyadék, szintje a „MIN” jelzés alatt áll. A fékfolyadék szintje jelentősen a „MIN” jelzés alatt áll. Nem látható fékfolyadék.	X		
				X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		e) A főfékhenger tartályának fedele hiányzik.	X		
		f) A fékfolyadék-figyelmeztető lámpa világít vagy hibás.	X		
		g) A fékfolyadékszint-figyelmeztető készülék helytelenül működik.	X		
1.1.11. Merev fékcsovek	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben, amennyiben lehetséges.	a) Meghibásodás vagy törés közvetlen veszélyének fennállása.			X
		b) A csöveknél vagy a csatlakozófejeknél szivárgás észlelhető (légfékrendszerek esetében). A csöveknél vagy a csatlakozófejeknél szivárgás észlelhető (hidraulikus fékrendszerek esetében).		X	X
		c) A csövek sérültek vagy túlságosan korrodáltak. Ez a blokkolásveszély vagy a szivárgás közvetlen kockázata révén befolyásolja a fékrendszer működését.		X	X
		d) A csövek nem a megfelelő helyre vannak bekötve. Károsodás veszélye áll fenn.	X	X	
1.1.12. Féktömlők	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben, amennyiben lehetséges.	a) Meghibásodás vagy törés közvetlen veszélyének fennállása.			X
		b) A tömlők sérültek, ki vannak dörzsölődve, meg vannak csavarodva vagy túl rövidek. A tömlők sérültek vagy ki vannak dörzsölődve.	X	X	
		c) A tömlőknél vagy a csatlakozásoknál szivárgás észlelhető (légfékrendszerek). A tömlőknél vagy a csatlakozásoknál szivárgás észlelhető (hidraulikus fékrendszerek).		X	X
		d) A tömlők nyomás alatt kidudorodnak. A szövetbevonat sérült.		X	X
		e) A tömlők porózusak.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.1.13. Dob- és tárcsafékbetétek	Szemrevételezés	a) A dob- vagy a tárcsafékbetét túlzottan kopott (elérte a minimumjelzést.) A dob- vagy a tárcsafékbetét túlzottan kopott (a minimumjelzés nem látható.)		X	X
		b) A betét szennyezett (olaj, zsír stb.). Ez befolyásolja a fék működését		X	X
		c) A betét hiányzik vagy rosszul van beszerelve.			X
1.1.14. Fékdobok, féktárcsák	Szemrevételezés	a) A fékdob vagy a féktárcsa kopott. A dob vagy tárcsa túlságosan barázdálódott vagy repedezett, nincs megfelelően rögzítve vagy törött.		X	X
		b) A fékdob vagy a féktárcsa szennyezett (olaj, zsír stb.). Ez jelentősen befolyásolja a fék működését.		X	X
		c) A fékdob vagy a féktárcsa hiányzik.			X
		d) A féktartólapok nincsenek megfelelően rögzítve.		X	
1.1.15. Fékbowdenhuzalok, fékrudak, fékkarok, fékrudazatok	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben, amennyiben lehetséges.	a) A bowdenhuzal sérült vagy összecsomózódott. Ez befolyásolja a fék működését.		X	X
		b) Valamelyik alkatrész túlságosan kopott vagy korrodált. Ez befolyásolja a fék működését.		X	X
		c) Nem megfelelően rögzített huzal, rúd vagy csatlakozóelem.		X	
		d) A bowdenvezető sérült.		X	
		e) A fékrendszer szabad mozgása korlátozott.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.1.16. Fékműködtető készülék (rugóerő-tárolós fék, hidraulikus fékhenger is)	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben, amennyiben lehetséges.	f) A fékkarok/fékrudazatok rendellenes úthossza hibás beállításra vagy túlzott kopásra utal.		X	
		a) A készülék repedt vagy sérült. Ez befolyásolja a fék működését.		X	X
		b) A készülékben szivárgás észlelhető. Ez befolyásolja a fék működését.		X	X
		c) A készülék nincs megfelelően rögzítve vagy szakszerűtlenül van beszerelve. Ez befolyásolja a fék működését.		X	X
		d) A készülék túlságosan korrodált. A készülék eltörhet.		X	X
		e) A működtető dugattyúnak vagy a membránnak elégtelen vagy túl nagy az úthossza. Befolyásolja a fék működését (nincs tartalék mozgástér).		X	X
		f) A porvédő sérült. A porvédő hiányzik vagy erősen sérült.	X	X	
1.1.17. Fékerő-szabályozó szelep	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben, amennyiben lehetséges.	a) A rudazat sérült.		X	
		b) A rudazat rosszul van beállítva.		X	
		c) A szelep szorul vagy nem működik (az ABS működik). A szelep szorul vagy nem működik.		X	X
		d) A szelep hiányzik. (ha kötelező)			X
		e) Az adattábla hiányzik.	X		

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		f) Az adatok olvashatatlanok vagy nem felelnek meg a követelményeknek ¹ .	X		
1.1.18. Fékpofahézag-állítók és -jelzők	Szemrevételezés	a) A hézagállító sérült, szorul, rendellenes az úthossza, túlságosan kopott vagy helytelenül van beállítva.		X	
		b) A hézagállító hibás.		X	
		c) A hézagállító helytelenül van beszerelve vagy kicserélve.		X	
1.1.19. Tartósfék-rendszer (ha be van szerelve vagy kötelező)	Szemrevételezés	a) Laza csatlakozás vagy rögzítés. Ez befolyásolja a működését.	X		X
		b) A rendszer nyilvánvalóan hibás vagy hiányzik.		X	
1.1.20. Pótkocsifékek automatikus működése	A vontatójármű és a pótkocsi közötti fékcsatlakozás szétkapcsolása.	A pótkocsi fékje nem működik automatikusan a csatlakozás szétkapcsolásakor.			X
1.1.21. Teljes fékrendszer	Szemrevételezés	a) Egyéb rendszerelem (pl. fagyalanító szivattyú, légszárító stb.) külső sérülése vagy a fékrendszert hátrányosan érintő túlzott korróziója. Ez befolyásolja a fék működését.		X	X
		b) A levegő vagy fagyásgátló szivárgása. Befolyásolja a rendszer helyes működését.	X		X
		c) Nem megfelelően rögzített vagy szakszerűtlenül beszerelt alkatrész.		X	
		d) Valamely alkatrész nem biztonságos átalakítása ³ Ez befolyásolja a fék működését.		X	X
1.1.22. Vizsgáló csatlakozók (ha be vannak szerelve vagy kötelezők)	Szemrevételezés	Hiányoznak.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.1.23. Ráfutófék	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Nem megfelelő hatékonyság.		X	
1.2. Az üzemi fék működési jellemzői és hatásossága					
1.2.1. Működési jellemzők (E)	Fékpadon elvégzett vizsgálat közben fokozatos fékezés a maximális fékerő eléréséig.	a) Nem megfelelő fékerő egy vagy több keréken. A fékerő hiánya egy vagy több keréken.		X	X
		b) Kormányzott tengelyen a fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen levő másik keréken mért maximális fékerő 70 %-a, illetőleg közúton történő fékvizsgálat esetén a jármű túlzott mértékben eltér az egyenes iránytól. Tengelykormányzás esetén a fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen levő másik keréken mért maximális fékerő 50 %-a.		X	X
		c) A fékerő nem növelhető fokozatosan (a fék rángat).		X	
		d) Rendellenes késés a fék működtetése közben, bármely keréken.		X	
		e) Túl nagy fékerő-ingadozás egy kerékfordulaton belül.		X	
1.2.2. Hatásosság (E)	Vizsgálat fékpadon, a tényleges tömeg mellett, vagy, amennyiben ez műszaki okokból nem megoldható, közúton, adattárolós lassulásmérő berendezés használatával ⁽¹⁾ .	Nem éri el az alábbi minimális értékeket ⁽²⁾ : M ₁ , M ₂ és M ₃ kategória: 50 % ⁽³⁾ N ₁ kategória: 45 % N ₂ és N ₃ kategória: 43 % ⁽⁴⁾ O ₃ és O ₄ kategória: 40 % ⁽⁵⁾ A fenti értékek kevesebb mint 50 %-át éri el		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.3. A biztonsági fék működési jellemzői és hatásossága (ha külön rendszer biztosítja)					
1.3.1. Működési jellemzők (E)	Amennyiben a biztonsági fékrendszer elkülönül az üzemi fékrendszertől, az 1.2.1. pontban ismertetett módszer szerint kell eljárni.	a) Nem megfelelő fékerő egy vagy több keréken. A fékerő hiánya egy vagy több keréken.		X	X
		b) A fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen levő valamely másik keréken mért maximális fékerő 70 %-a, illetőleg közúton történő fékvizsgálat esetén a jármű túlzott mértékben eltér az egyenes iránytól. Tengelykormányzás esetén a fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen levő másik keréken mért maximális fékerő 50 %-a.		X	X
		c) A fékerő nem növelhető fokozatosan (a fék rángat).		X	
1.3.2. Hatásosság (E)	Amennyiben a biztonsági fékrendszer elkülönül az üzemi fékrendszertől, az 1.2.2. pontban ismertetett módszer szerint kell eljárni.	A fékerő kisebb, mint a megengedett maximális tömeg mellett az 1.2.2. pontban meghatározott előírt üzemi fékhatásosság 50 %-a (6). A vizsgálat alkalmával a hatásosság a jármű tömege viszonylatában a fenti fékerő-értékek kevesebb, mint 50 %-a.		X	X
1.4. A rögzítőfék működési jellemzők és hatásossága					
1.4.1. Működési jellemzők (E)	A fék működtetése fékpadon.	A fék az egyik oldalon nem működik, illetőleg közúton történő fékvizsgálat esetén a jármű túlzott mértékben eltér az egyenes iránytól. A vizsgálat alkalmával a hatásosság a jármű tömege viszonylatában az 1.4.2. pontban említett fékerő-értékek kevesebb, mint 50 %-a.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.4.2. Hatásosság (E)	Vizsgálat fékpadon. Ha ez nem lehetséges, országúti vizsgálat kiírószerkezetes, vagy adat-tárolós lassulásmérő berendezéssel.	<p>A lefékezettségi arány a teljes járművet tekintve nem éri el a legalább 16 %-ot a jármű legnagyobb megengedett tömegéhez viszonyítva, illetve gépjárművek esetében, ha az nagyobb, a legalább 12 %-ot a jármű legnagyobb megengedett szerelvény össztömegéhez viszonyítva).</p> <p>A vizsgálat alkalmával a hatásosság a jármű tömege viszonylatában a fenti lefékezettségi arány-értékek kevesebb, mint 50 %-a.</p>		X	X
1.5. A tartósfék-rendszer működési jellemzői	Szemrevételezés és – amennyiben lehetséges – a rendszer üzemképességének ellenőrzése.	a) A fékhatás nem fokozatosan változik (a kipufogófék-rendszerekre nem vonatkozik).		X	
		b) A rendszer nem működik.		X	
1.6. Blokkolásgátló fékrendszer (ABS)	Szemrevételezés és a figyelmeztető berendezés ellenőrzése és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása.	a) A figyelmeztető berendezés hibásan működik.		X	
		b) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		c) A kerékfordulatszám-érzékelő hiányzik vagy sérült.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) Egyéb alkatrész hiányzik vagy sérült.		X	
		f) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
1.7. Elektronikusan vezérelt fékrendszer (EBS)	Szemrevételezés és a figyelmeztető berendezés ellenőrzése és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása.	a) A figyelmeztető berendezés hibásan működik.		X	
		b) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		c) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
		d) A vontatójármű és a pótkocsi közötti csatlakozófej nem kompatibilis vagy hiányzik			X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.8. Fékfolyadék	Szemrevételezés	A fékfolyadék szennyezett vagy üledékes. Fennáll a meghibásodás közvetlen veszélye.		X	X
2. KORMÁNYBERENDEZÉS					
2.1. Műszaki állapot					
2.1.1. A kormánymű állapota	A kormánymű működésének szemrevételezéssel történő ellenőrzése a kormánykerék elforgatása közben.	a) A kormánytengely kicsavarodott vagy a bordázat kopott. Ez befolyásolja a helyes működést.		X	X
		b) A kormánytengely túlzottan kopott. Ez befolyásolja a helyes működést.		X	X
		c) A kormánytengely kitérése túl nagy. Ez befolyásolja a helyes működést.		X	X
		d) Szivárgás. Cseppképződés.		X	X
2.1.2. Kormányműház	A kormánykerék óramutató járásának megfelelően és azzal ellentétesen történő elfordítása közben a kormányműház alvázhhoz való rögzítettségének szemrevételezéssel történő ellenőrzése.	a) A kormányműház nincs megfelelően rögzítve. A rögzítések veszélyesen lazák, vagy láthatóan elmozdulnak az alvázhhoz vagy a karosszériához képest.		X	X
		b) Az alvázon lévő rögzítőfuratok megnyúltak. A rögzítéseket komolyan érinti.		X	X
		c) A rögzítőcsavar hiányzik vagy törött. A rögzítéseket komolyan érinti.		X	X
		d) A kormányműház törött. Ez befolyásolja a kormányműház stabilitását vagy rögzítését.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
2.1.3. A kormányrudazat állapota	A kormánykerék óramutató járásának megfelelően és azzal ellentétesen történő elforgatása közben a kormány-alkatrészek szemrevételezéssel történő ellenőrzése kopottság, törések és biztonság tekintetében.	a) Elvileg rögzített alkatrészek relatív elmozdulása. Az alkatrészek egymáshoz képesti elmozdulása túl nagy, fennáll a szétválás valószínűsége		X	X
		b) Túlzott kopás az illesztéseknél. A szétválás nagyon komoly veszélye áll fenn		X	X
		c) Bármely alkatrész törése vagy deformációja. Ez befolyásolja a helyes működést.		X	X
		d) Rögzítőeszközök hiánya.		X	
		e) Az alkatrészek helytelen beállítása (pl. nyomtávrúd vagy kormánytolórúd).		X	
		f) Nem biztonságos átalakítás ³ . Ez befolyásolja a helyes működést.		X	X
		g) A porvédő sérült vagy elhasználódott. A porvédő hiányzik vagy erősen elhasználódott.	X		X
2.1.4. A kormányrudazat működése	A kormánykerék óramutató járásának megfelelően és azzal ellentétesen történő elforgatása közben, földön lévő kerekekkel és járó motor mellett a kormány-alkatrészek szemrevételezéssel történő ellenőrzése kopottság, törések és biztonság tekintetében (kormányrásegítő rendszer).	a) A mozgó kormányrudazat hozzáér az alváz egy rögzített részéhez.		X	
		b) A kormányütköző nem tölti be funkcióját vagy hiányzik.		X	
2.1.5. Kormányrásegítő rendszer	A kormányrendszer ellenőrzése: szivárgás és a hidraulikafolyadék-tartály szintje (amennyiben látható). Földön álló kerekekkel és járó motor mellett ellenőrizzük, működik-e a kormányrásegítő rendszer.	a) Folyadékiszivárgás.		X	
		b) Nincs elég folyadék (szintje a „MIN” jelzés alatt áll). A tartály nem megfelelő.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		c) A rendszer nem működik. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X
		d) Törött vagy kilazult gépezet. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X
		e) Az alkatrészek helytelenül vannak beállítva vagy érintkeznek. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X
		f) Nem biztonságos átalakítás ³ . Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X
		g) A kábelek/tömlők sérültek vagy túlzottan korrodáltak. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X

2.2. Kormánykerék, kormányoszlop és kormány

2.2.1. A kormánykerék állapota	Földön álló kerekkel húzzuk és toljuk a kormánykereket a kormányoszloppal párhuzamosan, illetve a kormányoszlopra merőlegesen különböző irányokba toljuk a kormánykereket. A holtjáték, valamint a rugalmas csatlakozófejek vagy kardáncsuklós csatlakozások szemrevételezéssel történő ellenőrzése.	a) A kormánykerék és a kormányoszlop relatív elmozdulása, ami lazulást jelez. A szétválás nagyon komoly veszélye áll fenn.		X	X
		b) Nincs biztosítószerkezet a kormánykerékagyon. A szétválás nagyon komoly veszélye áll fenn.		X	X
		c) A kormánykerékagy, a karima vagy a küllő törött vagy kilazult. A szétválás nagyon komoly veszélye áll fenn.		X	X
		d) Nem biztonságos átalakítás ³ .		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
2.2.2. Kormányoszlop és kormány-lengés-csillapító	Toljuk, illetve húzzuk a kormánykereket a kormányoszloppal egy vonalban, toljuk a kormánykereket különböző irányokba a kormányoszlophoz képest derékszögben. A holtjáték, valamint a rugalmas csatlakozófejek vagy kardáncsuklós csatlakozások szemrevételezéssel történő ellenőrzése.	a) A kormánykerék közepének játéka tengelyirányban túl nagy.		X	
		b) A kormányoszlop tetejének az oszlop tengelyétől sugárirányban való játéka túl nagy.		X	
		c) A rugalmas csatlakozófej túlzottan elhasználódott.		X	
		d) A rögzítés hibás. A szétválás nagyon komoly veszélye áll fenn.		X	X
		e) Nem biztonságos átalakítás ³ .			X
2.3. Kormányholtjáték	Egyenesen előre néző kerekkel és kormányrásegítő rendszerrel ellátott jármű esetében járó motor mellett könnyedén fordítsuk el a kormánykereket amennyire lehetséges, az óramutató járásának megfelelően és azzal ellentétesen, a keréktárcsák megmozdítása nélkül. A holtjáték szemrevételezéssel történő ellenőrzése.	A kormányzás holtjátéka túl nagy (például a kormánykerék egy pontjának elmozdulása meghaladja a kormánykerék átmérőjének egyötödét) vagy nem felel meg a követelményeknek ¹ . Ez befolyásolja a biztonságos kormányzást.		X	X
2.4. Futómű-beállítás (X) ²	Szemrevételezés	A beállítás nyilvánvalóan hibás. Ez befolyásolja az egyenesfutást; romlik az iránytartás.	X		X
2.5. A pótkocsi forgósámolyos tengelykormányzása	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés vagy erre a célra kialakított futómű-mozgató pad használata	a) Az alkatrész enyhén sérült. Súlyosan sérült vagy törött alkatrész.		X	X
		b) Túl nagy a holtjáték. Ez befolyásolja az egyenesfutást; romlik az iránytartás.		X	X
		c) A rögzítés hibás. A rögzítéseket komolyan érinti.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
2.6. Elektronikus kormányrágató (EPS)	Szemrevételezés és a kormánykerék, valamint a kerek elfordulási szöge kiegyenlített-ségének ellenőrzése járó és álló motor mellett, és vagy az elektronikus jármű-interfész használatával	a) Az EPS hibajelző lámpája a rendszerben fellépett valamilyen hibát jelez.		X	
		b) A kormányrágató nem működik.		X	
		c) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
3. KILÁTÁSI VISZONYOK					
3.1. Látómező	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés a vezetőülésből.	Akadály a vezető látómezőjében, amely lényegesen befolyásolja a kilátást előre vagy oldalra. (az ablaktörlő törlési tartományán kívül) Kedvezőtlen hatás az ablaktörlő törlési tartományára vagy a külső tükrök nem láthatók.	X		
3.2. Az üveg állapota	Szemrevételezés	a) Az üveg, illetve átlátszó felület (ha megengedett) megrepedt vagy elszíneződött. (az ablaktörlő törlési tartományán kívül) Kedvezőtlen hatás az ablaktörlő törlési tartományára vagy a külső tükrök nem láthatók.	X		
		b) Az üveg vagy átlátszó felület (ideértve a tükröződő vagy színezett bevonatot) nem felel meg a követelményekben ¹ előírtaknak (az ablaktörlő törlési tartományán kívül). Kedvezőtlen hatás az ablaktörlő törlési tartományára vagy a külső tükrök nem láthatók.	X		
		c) Az üveg vagy átlátszó felület állapota elfogadhatatlan. Ez jelentősen befolyásolja az ablaktörlő törlési tartományán belüli kilátást.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
3.3. Visszapillantó tükrök és eszközök	Szemrevételezés	a) A tükör vagy eszköz hiányzik vagy nem a követelményeknek megfelelően van felszerelve ¹ (legalább két visszapillantási eszköz). Kettőnél kevesebb visszapillantási eszköz.	X		
		b) A tükör vagy eszköz enyhén sérült vagy lazán van rögzítve. A tükör vagy eszköz nem működik, súlyosan sérült, illetőleg lazán vagy nem megfelelően van rögzítve.	X		
		c) Nincs meg a szükséges látótér.		X	
3.4. Szélvédőtörlők	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A szélvédőtörlő nem működik vagy hiányzik.		X	
		b) Az ablaktörlő lapát hibás. Az ablaktörlő lapát hiányzik vagy egyértelműen hibás.	X		
3.5. Szélvédőmosók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A szélvédőmosók nem működnek megfelelően (mosófoliadék hiányzik, de a szivattyú működik; vagy a vízszugár rosszul van beállítva). A szélvédőmosók nem működnek.	X		
3.6. Páramentesítő berendezés (X) ²	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A rendszer nem működik vagy egyértelműen hibás.	X		
4. VILÁGÍTÁS, FÉNYVISSZAVERŐK ÉS ELEKTROMOS BERENDEZÉSEK					
4.1. Fényszórók					
4.1.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A világítás/fényforrás hibás vagy hiányzik. (Többpontos világítás/fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb, mint harmada működésképtelen.) Egypontos világítás/fényforrások; LED esetén a kilátás lényegesen romlik	X		

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		b) A fényszórórendszer (fényvisszaverő és lencse) enyhén hibás. A fényszórórendszer (fényvisszaverő és lencse) nagymértékben hibás vagy hiányzik.	X		
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve.		X	
4.1.2. Beállítás	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényszóró beállítása rendkívül rossz.		X	
		b) A fényforrás helytelenül van felszerelve.			
4.1.3. Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A kapcsoló működése (az egyidejűleg világító fényszórók száma) nem felel meg a követelményeknek ¹ . Az első fényforrások túllépik a legnagyobb megengedett fényerősséget.	X		
		b) A vezérlőegység működése hibás.		X	
4.1.4. A követelményeknek való megfelelés ¹	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A lámpa, a kibocsátott fény színe, a lámpa helyzete, a fényerősség vagy a jelzés nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	
		b) A burán vagy a fényforráson olyan termék található, amely egyértelműen csökkenti a fényerősséget, vagy megváltoztatja a kibocsátott fény színét.		X	
		c) A fényforrás és a fényszóró nem kompatibilisek.		X	
4.1.5. Magasságállító eszközök (ha kötelező)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés és lehetőség szerint működtetés.	a) A készülék nem működik.		X	
		b) A kézi vezérlésű készülék nem működtethető a vezetőülésből.		X	
4.1.6. Fényszórótisztító berendezés (ha kötelező)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés és lehetőség szerint működtetés.	A készülék nem működik. Gázkisüléses lámpák esetében	X		
				X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
4.2. Első és hátsó helyzetjelző lámpák, oldalsó szélességjelző lámpák, hátsó méretjelző lámpák és nappali menetlámpák					
4.2.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás.		X	
		b) A bura hibás.		X	
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X		X
4.2.2. Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A kapcsoló működése nem felel meg a követelményeknek ¹ . A hátsó helyzetjelző és oldalsó szélességjelző lámpák bekapcsolt fényszóró mellett kikapcsolhatók.		X	
		b) A vezérlőegység működése hibás.		X	
4.2.3. A követelményeknek való megfelelés ¹	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A lámpa, a kibocsátott fény színe, a lámpa helyzete, a fényerősség vagy a jelzés nem felel meg a követelményeknek ¹ . Elöl piros vagy hátul fehér fény; erősen csökkent fényerősség.	X		X
		b) A burán vagy a fényforráson olyan termék található, amely csökkenti a fényerősséget, vagy megváltoztatja a kibocsátott fény színét. Elöl piros vagy hátul fehér fény; erősen csökkent fényerősség.	X		X
4.3. Féklámpák					
4.3.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás. (Többpontos fényforrás; LED esetén a diódák kevesebb, mint harmada működésképtelen.) Egypontos fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes. Egyetlen fényforrás sem működik.	X		X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		b) A bura enyhén hibás. (Nem befolyásolja a fénykibocsátást.) A bura nagymértékben hibás (befolyásolja a fénykibocsátást).	X	X	
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X	X	
4.3.2. Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A kapcsoló működése nem felel meg a követelményeknek ¹ . Késve lép működésbe Egyáltalán nem működik.	X	X	X
		b) A vezérlőegység működése hibás.		X	
4.3.3. A követelményeknek való megfelelés ¹	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A lámpa, a kibocsátott fény színe, a lámpa helyzete, a fényerősség vagy a jelzés nem felel meg a követelményeknek ¹ . Hátul fehér fény; erősen csökkent fényerősség.	X	X	
4.4. Irányjelző és vészvillogó lámpák					
4.4.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás. (Többpontos fényforrás; LED esetén a diódák kevesebb, mint harmada működésképtelen.) Egy pontos fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes.	X	X	
		b) A bura enyhén hibás. (Nem befolyásolja a fénykibocsátást.) A bura nagymértékben hibás (befolyásolja a fénykibocsátást).	X	X	
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X	X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
4.4.2. Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A kapcsoló működése nem felel meg a követelményeknek ¹ . Egyáltalán nem működik.	X		
4.4.3. A követelményeknek való megfelelés ¹	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A lámpa, a kibocsátott fény színe, a lámpa helyzete, a fényerősség vagy a jelzés nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	
4.4.4. Villogás frekvenciája	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A villogás üteme nem felel meg a követelményeknek ¹ (25 %-ot meghaladó eltérés).	X		
4.5. Első és hátsó ködlámpák					
4.5.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás. (Többpontos fényforrás; LED esetén a diódák kevesebb, mint harmada működésképtelen.) Egypontos fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes.	X		
		b) A bura enyhén hibás. (Nem befolyásolja a fénykibocsátást.) A bura nagymértékben hibás (befolyásolja a fénykibocsátást).	X		
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy kiesik, vagy vakítja a szembe közlekedőket.	X		
4.5.2. Beállítás (X) ²	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Az első ködlámpa vízszintesen rosszul van beállítva, ha sötét-világos határvonal látható (a határvonal túl alacsony). A határvonal magasabban áll, mint a tompított fényszórók esetében.	X		
4.5.3. Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A kapcsoló működése nem felel meg a követelményeknek ¹ . Nem működik.	X		

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
4.5.4. A követelményeknek való megfelelés ¹	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényszóró, a kibocsátott fény színe, az állás, a fényerősség vagy a jelzés nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	
		b) A rendszer működése nem felel meg a követelményeknek ¹ .	X		
4.6. Hátrameneti lámpák					
4.6.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás.	X		
		b) A bura hibás.	X		
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X		X
4.6.2. A követelményeknek való megfelelés ¹	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A lámpa, a kibocsátott fény színe, a lámpa helyzete, a fényerősség vagy a jelzés ¹ nem felel meg a követelményeknek.		X	
		b) A rendszer működése nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	
4.6.3. Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A kapcsoló működése nem felel meg a követelményeknek ¹ . A hátrameneti lámpa a hátrameneti fokozattól eltérő fokozatban is világít.	X		X
4.7. Hátsó rendszám-tábla-világítás					
4.7.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A lámpa közvetlenül vagy fehér fényrel hátrafelé világít.	X		
		b) A fényforrás (többpontos fényforrás) hibás. A fényforrás (egypontos fényforrás) hibás.	X		X
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X		X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
4.7.2. A követelményeknek való megfelelés ¹	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A rendszer működése nem felel meg a követelményeknek ¹ .	X		
4.8. Fényvisszaverő prizmák, láthatósági (fényvisszaverő) jelzések és hátsó fényvisszaverő jelzőablak					
4.8.1. Állapot	Szemrevételezés	a) A fényvisszaverő eszköz hibás vagy sérült. Ez befolyásolja a fényvisszaverő-képességet.	X		
		b) A fényvisszaverő nincs biztonságosan rögzítve. Leeshet.	X		
4.8.2. A követelményeknek való megfelelés ¹	Szemrevételezés	A készülék, a visszavert szín vagy a készülék helyzete nem felel meg a követelményeknek ¹ . Nincs fényvisszaverő, illetve elöl piros vagy hátul fehér színű fényvisszaverő.		X	X
4.9. Világítóberendezések kötelező visszajelzői					
4.9.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Nem működik. A távolsági fényszóró és a hátsó ködlámpa esetében nem működik.	X		
4.9.2. A követelményeknek való megfelelés ¹	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Nem teljesülnek a követelmények ¹ .	X		
4.10. Elektromos csatlakozók a vontatójármű és a pótkocsi vagy nyerges pótkocsi között	Szemrevételezés: lehetőség szerint vizsgáljuk meg a csatlakozó elektromos folytonosságát.	a) A rögzített alkatrészek ki vannak lazulva. A csatlakozóaljzat laza.	X		
		b) A szigetelés sérült vagy megrongálódott. Rövidzárlatot okozhat.	X		
		c) A pótkocsi vagy a vontatójármű elektromos csatlakozói nem működnek megfelelően. A pótkocsi féklámpái egyáltalán nem működnek.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
4.11. Elektromos vezetékek	Szemrevételezés, adott esetben a motortér szemrevételezését is beleértve.	a) A vezetékek nincsenek megfelelően rögzítve vagy felerősítve. A rögzítések lazák, éles peremekkel érintkeznek, a csatlakozások megszakadhatnak. A vezetékek forró vagy forgó alkatrészekkel, illetve a talajjal érintkezhetnek, (a fékezés és kormányzás szempontjából fontos) csatlakozások szakadtak meg.	X	X	X
		b) A vezetékek enyhén megrongálódtak. A vezetékek súlyosan megrongálódtak. A (fékezés és kormányzás szempontjából fontos) vezetékek igen súlyosan megrongálódtak.	X	X	X
		c) A szigetelés sérült vagy megrongálódott. Rövidzárlatot okozhat. Nyilvánvaló tűzveszély, szikraképződés.	X	X	X
4.12. Nem kötelező lámpák és fényvisszaverők (X) ²	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A lámpa/fényvisszaverő felszerelése nem felel meg a követelményeknek ¹ . Elöl piros vagy hátul fehér színű lámpa/fényvisszaverő.	X	X	
		b) A lámpa működése nem felel meg a követelményeknek ¹ . Az egyidejűleg működő fényszórók száma túllépi a legnagyobb megengedett fényerősséget. Elöl piros vagy hátul fehér színű lámpa.	X	X	
		c) A lámpa/fényvisszaverő nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X	X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
4.13. Akkumulátor(ok)	Szemrevételezés	a) Kilazult. Nincs megfelelően rögzítve; rövidzárlatot okozhat.	X		
		b) Szivárgás. Az akkumulátorból veszélyes anyagok szivárognak.	X		
		c) A kapcsoló (ha kötelező) hibás.		X	
		d) A biztosíték (ha kötelező) hibás.		X	
		e) A szellőzés (ha kötelező) nem megfelelő.		X	
5. TENGELYEK, KEREKEK, GUMIABRONCSOK ÉS FELFÜGGESZTÉS					
5.1. Tengelyek					
5.1.1. Tengelyek (+ E)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, ha rendelkezésre áll, futómű-mozgató paddal.	a) A tengely törött vagy deformálódott.			X
		b) A járműhöz nincs biztonságosan rögzítve. Ez rontja a stabilitást, befolyásolja a helyes működést. Túlzott elmozdulás a rögzítőkhöz képest.		X	X
		c) Nem biztonságos átalakítás ³ . Ez rontja a stabilitást, befolyásolja a helyes működést, túl kicsi a távolság a jármű egyéb alkatrészeihez vagy a talajhoz képest.		X	X
5.1.2. Féltengelyek (+ E)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, ha rendelkezésre áll, futómű-mozgató paddal. Fejtsünk ki függőleges vagy oldalirányú erőt minden egyes kerékre, és jegyezzük fel a merevtengely és a tengelycsonk közötti úthossz mértékét	a) A féltengely törött.			X
		b) A függőcsapszeg és/vagy a persely túlzottan kopott. Az alkatrész kilazulhat, romlik az iránytartás.		X	X
		c) A féltengelycsonk és a merevtengely közötti elmozdulás túl nagy. Az alkatrész kilazulhat, romlik az iránytartás.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		d) A féltengelycsap laza a tengelyen. Az alkatrész kilazulhat, romlik az iránytartás.		X	X
5.1.3. Kerécsapágók (+ E)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, ha rendelkezésre áll, futómű-mozgató paddal. Fordítsuk el a kereket, vagy fejtsünk ki oldalirányú erőt minden egyes kerékre, és jegyezzük fel, milyen hosszú a keréknek a tengelycsonkhoz viszonyított úthossza felfelé.	a) A kerécsapágó holtjátéka túl nagy. Romlik az iránytartás; elroncsolódhat.		X	X
		b) A kerécsapágó túl szoros, berágódott. A csapágó túlhevülhet; elroncsolódhat.		X	X
5.2. Kerekek és gumibroncok					
5.2.1. Kerékagy	Szemrevételezés	a) A kerékanya vagy a csavar hiányzik vagy laza. Rögzítés hiányzik vagy olyan mértékben laza, ami már súlyosan veszélyezteti a közúti biztonságot.		X	X
		b) A kerékagy kopott vagy sérült. A kerékagy kopása vagy sérülése befolyásolja a kerekek biztonságos rögzítését.		X	X
5.2.2. Kerekek	Minden kerék mindkét oldalának szemrevételezéssel történő ellenőrzése, miközben a jármű akna fölött vagy emelőn van.	a) Bármilyen törés vagy hegesztési hiba.			X
		b) A rögzítőgyűrűk nincsenek megfelelően felszerelve. Leeshetnek.		X	X
		c) A kerék erősen deformálódott vagy kopott. Ez befolyásolja a kerékagyhoz való biztonságos rögzítést, valamint az abroncs biztonságos rögzítését.		X	X
		d) A kerékméret a kerék műszaki kivitelezése, kompatibilitása vagy a keréktípus nem felel meg a követelményeknek ¹ , ezáltal hátrányosan befolyásolja a közlekedésbiztonságot.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
5.2.3. Gumiabroncsok	A teljes gumiabroncs szemrevételezéssel történő ellenőrzése a jármű előre-hátra görgetésével.	a) A gumiabroncsméret, a terhelhetőség, a jóváhagyási jel vagy a sebességindex nem felel meg a követelményeknek ¹ , ezáltal hátrányosan befolyásolja a közlekedésbiztonságot. A mindenkori használathoz elégtelen terhelhetőség vagy sebességindex; az abroncs a jármű rögzített alkatrészeihez dörzsölődik, ezáltal romlik a vezetés biztonsága.		X	X
		b) Egyazon tengelyen vagy ikerkeréken különböző méretű gumiabroncsok találhatók.		X	
		c) Egyazon tengelyen különböző szerkezetű (radiál/diagonál) gumiabroncsok találhatók.		X	
		d) Bármilyen komoly sérülés vagy vágás a gumiabroncson. A szövetváz kilátszik vagy sérült.		X	X
		e) A futófelület-kopásjelző láthatóvá válik. A futófelület bordázatának mélysége nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	X
		f) A gumiabroncs más alkatrészekhez dörzsölődik (rugalmas sárvédők). A gumiabroncs más alkatrészekhez dörzsölődik (nem befolyásolja a vezetés biztonságosságát).	X	X	
		g) A követelményeknek ¹ meg nem felelő utánvágott gumiabroncsok. Ez érinti a szövet védőréteget.		X	X
5.3. Felfüggesztés					
5.3.1. Rugók és stabilizátorok (+ E)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, ha rendelkezésre áll, futómű-mozgató paddal.	a) A rugók nincsenek biztonságosan rögzítve az alvázhoz vagy a tengelyhez. Látható elmozdulás, a rögzítések nagyon ki vannak lazulva.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		b) Egy rugóalkatrész sérült vagy törött. A főrugó (-rugólap) vagy a többi rugólap nagyon komolyan érintett.		X	X
		c) Rugó hiányzik. A főrugó (-rugólap) vagy a többi rugólap nagyon komolyan érintett.		X	X
		d) Nem biztonságos átalakítás ³ . Túl kicsi a távolság a jármű egyéb alkatrészeihez képest; a rugórendszer nem működik.		X	X
5.3.2. Lengéscsillapítók	Szemrevételezés	a) A lengéscsillapítók nincsenek megfelelően az alvázhhoz vagy a tengelyhez rögzítve. A lengéscsillapító laza.	X	X	
		b) Sérült lengéscsillapító, amely komoly szivárgás vagy hibás működés jeleit mutatja.		X	
		c) A lengéscsillapító hiányzik.		X	
5.3.3. Kardántengelyek, hosszlengőkarok, keresztlengőkarok és felfüggesztők (+ E)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, ha rendelkezésre áll, futómű-mozgató paddal.	a) Az alvázhhoz vagy a tengelyhez nem megfelelően rögzített alkatrész. Az alkatrész kilazulhat, romlik az iránytartás.		X	X
		b) Egy alkatrész sérült vagy túlságosan korrodált. Ez befolyásolja az alkatrész stabilitását, illetve az alkatrész törött.		X	X
		c) Nem biztonságos átalakítás ³ . Túl kicsi a távolság a jármű egyéb alkatrészeihez képest; a rendszer nem működik.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
5.3.4. A felfüggesztés csuklói (+ E)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, ha rendelkezésre áll, futómű-mozgató paddal.	a) Túlzott kopás a függőcsapszegen és/vagy a perselyen, illetőleg a felfüggesztés csuklóinál. Az alkatrész kilazulhat, romlik az iránytartás.		X	X
		b) A porvédő erősen elhasználódott. A porvédő hiányzik vagy törött.	X	X	
5.3.5. Légrugózás	Szemrevételezés	a) A rendszer működésképtelen.			X
		b) Olyan módon sérült, módosított vagy megrongálódott alkatrész, amely a rendszer működését hátrányosan befolyásolja. Ez rendkívüli mértékben befolyásolja a rendszer működését.		X	X
		c) Hallható szivárgás a rendszerben.		X	
		d) Nem biztonságos átalakítás.		X	
6. ALVÁZ ÉS AZ ALVÁZRA ERŐSÍTETT RÉSZEK					
6.1. Alváz vagy alvázkeret és az arra erősített részek					
6.1.1. Általános állapot	Szemrevételezés	a) Kisebb törés vagy deformálódás bármelyik oldal- vagy keresztartón. Komolyabb törés vagy deformálódás bármelyik oldal- vagy keresztartón.		X	X
		b) Nem megfelelően felszerelt merevítőlemez vagy rögzítések. A rögzítések többsége laza; az alkotórészek nem elég szilárdak.		X	X
		c) Túlzott korrózió, amely befolyásolja a szerelvény merevségét. Az alkotórészek nem elég szilárdak.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
6.1.2. Kipufogócsövek és kipufogódob	Szemrevételezés	a) Nem megfelelően rögzített vagy szivárgó kipufogórendszer.		X	
		b) A kipufogógáz bejut a vezetőfülkébe vagy az utastérbe. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.		X	X
6.1.3. Üzemanyagtartály és üzemanyagcsövek (fűtőanyagtartály és vezetékei is)	Szemrevételezés, cseppfolyós gázzal/sűrített földgázzal/cseppfolyós földgázzal működő rendszerek esetében szivárgásészlelő készülék használata.	a) Rendkívüli tűzveszélyt előidéző, nem megfelelően rögzített tartály vagy cső.			X
		b) Az üzemanyag szivárog, vagy a tartálysapka hiányzik, illetve rendeltetésének nem felel meg. Tűzveszély; nagymértékű veszélyesanyag-szivárgás.		X	X
		c) Kidörzsölődött csövek. Sérült csövek.	X		X
		d) Az üzemanyag-elzárócsap (ha kötelező) helytelenül működik.		X	
		e) Tűzveszély — üzemanyag-szivárgás miatt — az üzemanyagtartály vagy a kipufogórendszer elégtelen védelme miatt — a motortér állapota miatt.			X
		f) A cseppfolyós gázzal/sűrített földgázzal/cseppfolyós földgázzal vagy hidrogénnel működő rendszer nem felel meg a követelményeknek, a rendszer valamely része hibás ¹ .			X
6.1.4. Lökharítók, oldalvédő szerkezetek és hátsó ráfutásgátlók	Szemrevételezés	a) Meglazult vagy megrongálódott elemek, amelyek érintkezés esetén sérülést okozhatnak. Alkatrészek leeshetnek; ez jelentősen befolyásolja a helyes működést.		X	X
		b) A követelményeknek ¹ egyértelműen meg nem felelő szerkezet.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
6.1.5. Pótkeréktartó (ha van)	Szemrevételezés	a) A tartó nincs megfelelő állapotban.	X		
		b) Törött vagy nem megfelelően rögzített tartó.		X	
		c) A pótkerék a tartóban nem megfelelően van rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.		X	X
6.1.6. Kapcsolómechanika és vontatóberendezés (+ E)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés az elhasználódás és a kifogástalan működtetés tekintetében, különös tekintettel az esetleges biztonsági eszközökre és/vagy mérőműszer használatával.	a) Sérült, hibás vagy megrepedt alkatrész. (nincs használatban) Sérült, hibás vagy megrepedt alkatrész (használatban van).		X	X
		b) Túlzottan kopott alkatrész. Kopási határérték alatt.		X	X
		c) A rögzítés hibás. Valamelyik rögzítés kilazult és nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.		X	X
		d) Hiányzó vagy helytelenül működő biztonsági eszköz.		X	
		e) Valamely visszajelző nem működik.		X	
		f) Az eszközök (használaton kívül) kitakarják a rendszám táblát vagy bármelyik lámpát. A rendszám tábla nem olvasható (ha nincs használatban).	X		X
		g) Nem biztonságos átalakítás ³ . (másodlagos alkatrészek). Nem biztonságos átalakítás ³ (elsődleges alkatrészek).		X	X
		h) Az összekapcsolás túl gyenge, nem kompatibilis vagy a kapcsolószerkezet nem felel meg a követelményeknek.			X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
6.1.7. Erőátviteli egység	Szemrevételezés	a) Kilazult vagy hiányzó biztonsági csavar. A biztonsági csavarok olyan mértékben kilazultak vagy hiányoznak, hogy az súlyosan veszélyezteti a közúti biztonságot.		X	X
		b) A tengelycsapágyak túlzott kopása az erőátviteli egységben. Lazulás vagy törés nagyon súlyos kockázata.		X	X
		c) A kardáncsuklós csatlakozás vagy az erőátviteli láncok/szíjak túlzott kopása. Lazulás vagy törés nagyon súlyos kockázata.		X	X
		d) A rugalmas csatlakozófej túlzott elhasználódása. Lazulás vagy törés nagyon súlyos kockázata.		X	X
		e) A tengely sérült vagy elgörbült.		X	
		f) A csapágyház törött vagy nincs megfelelően rögzítve. Lazulás vagy törés nagyon súlyos kockázata.		X	X
		g) A porvédő erősen elhasználódott. A porvédő hiányzik vagy törött.	X		X
		h) Jogszerűtlenül átalakított erőátvitel.		X	
6.1.8. Motorfelfüggesztések	Szemrevételezés	Túlzottan elhasználódott, egyértelműen és súlyosan sérült felfüggesztések, laza vagy törött felfüggesztések.		X	X
6.1.9. A motor működési jellemzői (X) ²	Szemrevételezés és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) A biztonságot és/vagy a környezetet érintő módon átalakított vezérlőegység.		X	
		b) A biztonságot és/vagy a környezetet érintő módon átalakított motor.			X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
6.2. Vezetőfülke és karosszéria					
6.2.1. Állapot	Szemrevételezés	a) Meglazult vagy sérült szerelvényfal vagy alkatrész, amely sérülést okozhat. Leeshet.		X	X
		b) Bizonytalan rögzítésű kocsitest tartóoszlop. Csökkent szilárdság.		X	X
		c) Motor- vagy kipufogógáz juthat az utastérbe. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.		X	X
		d) Nem biztonságos átalakítás ³ . Túl kicsi a távolság a jármű forgó vagy mozgó alkatrészeihez, illetőleg az útfelülethez képest.		X	X
6.2.2. Rögzítés	Szemrevételezés	a) A karosszéria vagy a vezetőfülke nincs biztonságosan rögzítve. Ez befolyásolja az érintett részek szilárdságát.		X	X
		b) A karosszéria/vezetőfülke egyértelműen ferdén áll az alvázon.		X	
		c) A karosszéria/vezetőfülke nem megfelelően vagy hiányosan van az alvázhhoz vagy a kereszttartókhoz rögzítve (ha a rögzítések szimmetrikusak). A karosszéria/vezetőfülke olyan mértékben nem megfelelően vagy hiányosan van az alvázhhoz vagy a kereszttartókhoz rögzítve, hogy az nagyon súlyosan veszélyezteti a közúti biztonságot.		X	X
		d) Az önfordó karosszérián a rögzítési helyeken túlzott korrózió tapasztalható. Csökkent szilárdság.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
6.2.3. Ajtók és záruk	Szemrevételezés	a) Nem megfelelően nyíló-csukódó ajtó.		X	
		b) Véletlenszerűen kinyíló vagy becsukva nem maradó ajtó. (tolóajtók). Véletlenszerűen kinyíló vagy becsukva nem maradó ajtó (hagyományos ajtók).		X	X
		c) Az ajtó, a csuklópánt, a zárnyelv vagy az ajtóoszlop megrongálódott. Az ajtó, a csuklópánt, a zárnyelv vagy az ajtóoszlop hiányzik vagy meglazult.	X	X	
6.2.4. Padlózat	Szemrevételezés	A padlózat nincs megfelelően rögzítve vagy súlyosan megrongálódott. A lépcső vagy a fellépő nem kellően stabil.		X	X
6.2.5. Vezetőülés	Szemrevételezés	a) Hibás szerkezetű ülés. Meglazult ülés.		X	X
		b) Nem megfelelően működő ülésbeállító szerkezet. Az ülés mozog vagy a háttámla nem rögzíthető.		X	X
6.2.6. Egyéb ülések	Szemrevételezés	a) Hibás állapotú vagy nem megfelelően rögzített ülések. (másodlagos alkatrészek). Hibás állapotú vagy nem megfelelően rögzített ülések (főalkatrészek).	X	X	
		b) Az üléseket nem a követelményeknek ¹ megfelelően szerelték be. A megengedettnél több ülés; az elhelyezés nem felel meg a jóváhagyási feltételeknek.	X	X	
6.2.7. Vezetői kezelőszervek	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A jármű biztonságos működtetéséhez szükséges valamelyik kezelőszer nem működik jól. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
6.2.8. A vezetőfülke fellépői	Szemrevételezés	a) A lépcső vagy fellépő nincs biztonságosan rögzítve. A lépcső vagy a fellépő nem kellően stabil.	X		
		b) A lépcső vagy fellépő balesetveszélyes.		X	
6.2.9. Egyéb belső és külső szerelvények és berendezések	Szemrevételezés	a) Hibásan rögzített egyéb szerelvény vagy berendezés.		X	
		b) A követelményeknek ¹ meg nem felelő egyéb szerelvény vagy berendezés. A felszerelt alkatrészek sérülést okozhatnak; ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X		X
		c) Szivárgó hidraulikus berendezés. Nagymértékű veszélyesanyag-szivárgás.	X		X
6.2.10. Sárvédők (sárhányók), felcsapódó víz elleni védelem	Szemrevételezés	a) A sárvédő hiányzik, kilazult vagy túlzottan korrodált. Sérülést okozhat; leeshet.	X		X
		b) Nincs elegendő távolság a keréktől (felcsapódó víz elleni védelem). Nincs elegendő távolság a keréktől (sárvédők).	X		X
		c) Nem teljesülnek a követelmények ¹ . A futófelület lefedettsége nem elégséges.	X		X
7. EGYÉB BERENDEZÉSEK					
7.1. Biztonsági övek/csatok és utasbiztonsági rendszerek					
7.1.1. A biztonsági övek és csatok biztonságos rögzítése	Szemrevételezés	a) A rögzítési pont súlyosan megrongálódott. Ez befolyásolja az érintett részek stabilitását.		X	X
		b) A rögzítés laza.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
7.1.2. A biztonsági övek és csatok állapota	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A kötelező biztonsági öv hiányzik vagy nincs felszerelve.		X	
		b) A biztonsági öv sérült. Vágás vagy megnyúlás jele látható.	X	X	
		c) A biztonsági öv nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	
		d) A biztonsági öv csatja sérült vagy nem működik megfelelően.		X	
		e) A biztonsági öv visszahúzója sérült vagy nem működik megfelelően.		X	
7.1.3. A biztonsági öv terheléskorlátozója	Szemrevételezés és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) A terheléskorlátozó nem a járműhöz való vagy nyilvánvalóan hiányzik.		X	
		b) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
7.1.4. Biztonságiöv-előfeszítők	Szemrevételezés és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) Az előfeszítő nem a járműhöz való vagy nyilvánvalóan hiányzik.		X	
		b) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
7.1.5. Légzsák	Szemrevételezés és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) A légzsákok nem a járműhöz valók vagy nyilvánvalóan hiányoznak.		X	
		b) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
		c) A légzsák egyértelműen nem működik.		X	
7.1.6. SRS-rendszerek	A hibajelző lámpa szemrevételezése és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) Az SRS hibajelző lámpája a rendszerben fellépett valamilyen hibát jelez.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		b) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
7.2. Tűzoltó készülék (X) ²	Szemrevételezés	a) Hiányzik.		X	
		b) Nem felel meg a követelményeknek ¹ . Ha kötelező (pl. taxi, busz, távolsági busz stb.).	X		X
7.3. Zárak és lopásgátló eszközök	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) Az eszköz nem működik: nem akadályozza meg, hogy a járművet elindítsák.	X		
		b) Hibás. Az eszköz véletlenszerűen zár, illetve blokkol.		X	X
7.4. Elakadásjelző háromszög (ha kötelező)(X) ²	Szemrevételezés	a) Hiányzik vagy hiányos.	X		
		b) Nem felel meg a követelményeknek ¹ .	X		
7.5. Elsősegélycsomag (ha kötelező)(X) ²	Szemrevételezés	Hiányzik, hiányos vagy nem felel meg a követelményeknek ¹ .	X		
7.6. Kerékek (ékek) (ha kötelező) (X) ²	Szemrevételezés	Hiányzik vagy nincs jó állapotban, nem kellő szilárdságú vagy méretű.		X	
7.7. Hangjelző berendezés	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) Nem működik megfelelően. Egyáltalán nem működik.	X		X
		b) Megbízhatatlan vezérlés.	X		
		c) Nem felel meg a követelményeknek ¹ . A kibocsátott hang összekeverhető a hivatalos szirénák hangjával.	X		X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
7.8. Sebességmérő	Szemrevételezéssel vagy működtetéssel (közúti ellenőrzés során), illetve elektronikus eszközökkel történő ellenőrzés	a) Nem a követelményeknek ¹ megfelelően van felszerelve. Hiányzik (ha elő van írva).	X		
		b) Hibásan működik. Egyáltalán nem működik.	X		X
		c) Nincs kellő világítás. Egyáltalán nincs világítás.	X		X
7.9. Menetíró készülék (ha van/kötelező)	Szemrevételezés	a) Nem a követelményeknek ¹ megfelelően van felszerelve.		X	
		b) Nem működik.		X	
		c) Az ólomzár sérült vagy hiányzik.		X	
		d) Az illesztési címke hiányzik, olvashatatlan vagy lejárt.		X	
		e) Nyilvánvalóan illetéktelen beavatkozás vagy manipulálás történt.		X	
		f) A gumibroncok mérete nem felel meg a kalibrációs paramétereknek.		X	
7.10. Sebesség-korlátozó berendezés (ha be van szerelve/kötelező) (+ E)	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés, ha van ilyen berendezés	a) Nem a követelményeknek ¹ megfelelően van felszerelve.		X	
		b) Egyértelműen nem működik.		X	
		c) A beállított sebességhatár nem megfelelő (ha ellenőrizték).		X	
		d) Az ólomzár sérült vagy hiányzik.		X	
		e) A címke hiányzik vagy olvashatatlan.		X	
		f) A gumibroncok mérete nem felel meg a kalibrációs paramétereknek.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
7.11. Kilométer-számláló, ha van (X) ²	Szemrevételezés és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) Egyértelműen manipulálták (csalás) a kijelzett megtett távolság csökkentése vagy a jármű által megtett távolság nyilvántartásának meghamisítása céljából.		X	
		b) Egyértelműen nem működik.		X	
7.12. Elektronikus menetstabilizáló rendszer (ESC), ha be van szerelve/kötelező (X) ²	Szemrevételezés és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) A kerékfordulatszám-érzékelő hiányzik vagy sérült.		X	
		b) A vezetékek sérültek.		X	
		c) Egyéb alkatrész hiányzik vagy sérült.		X	
		d) A kapcsoló sérült vagy helytelenül működik.		X	
		e) Az ESC hibajelző lámpája a rendszerben fellépett valamilyen hibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
8. KÖRNYEZETTERHELÉS					
8.1. Zaj					
8.1.1. Zajscökkentő rendszer (+ E)	Szubjektív értékelés (hacsak az ellenőrzést végző személy úgy nem gondolja, hogy a zajszint elérheti a határértéket: ebben az esetben az álló járművön zajszintmérővel zajszintvizsgálat végezhető).	a) A követelményekben ¹ engedélyezettnél magasabb zajszint.		X	
		b) A zajscökkentő rendszer bármely része meglazult, sérült, helytelenül van felszerelve, hiányzik vagy egyértelműen olyan módon alakították át, hogy az a zajszintet hátrányosan befolyásolja. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.		X	X
8.2. Kipufogógáz-kibocsátás					
8.2.1. Külső gyújtású motorok kibocsátása					
8.2.1.1. Kipufogógáz-kibocsátást szabályozó berendezések	Szemrevételezés	a) A gyártó által felszerelt kibocsátáscsökkentő berendezés hiányzik, átalakították vagy nyilvánvalóan meghibásodott.		X	
		b) Olyan szivárgások észlelhetők, amelyek befolyásolhatják a kibocsátásmérést.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
8.2.1.2. Gáz-halmazállapotú kibocsátás (E)	<p>— Legfeljebb Euro 5 és Euro V ⁽⁷⁾ kibocsátási osztályú járművek esetében:</p> <p>A mérés a követelményeknek ¹ megfelelő kipufogógáz-elemző készülék segítségével vagy a fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD) leolvasásával történik. A kipufogógáz-kibocsátás ellenőrzés alapértelmezett módszere a kipufogócsövön keresztüli vizsgálat. Az egyenértékűség értékelése alapján és a vonatkozó típus-jóváhagyási jogszabályok figyelembevételével a tagállamok engedélyezhetik az OBD-rendszernek a gyártó ajánlásaival és egyéb előírásokkal összhangban történő használatát.</p> <p>— Euro 6 és Euro VI ⁽⁸⁾ kibocsátási osztályú járművek esetében:</p> <p>A mérés a követelményeknek ¹ megfelelő kipufogógáz-elemző készülék segítségével vagy az OBD-rendszer értékeinek leolvasásával történik, a gyártó ajánlásaival, illetve egyéb követelményekkel összhangban ¹.</p> <p>A mérések a kétütemű motorokra nem vonatkoznak.</p> <p>További lehetőség a távérzékelő berendezéssel történő és utólag szabványos vizsgálati módszerekkel ellenőrzött mérés.</p>	c) A hibajelző lámpa (MIL) nem megfelelő sorrendben jelez.		X	
		a) A gáz-halmazállapotú kibocsátás meghaladja a gyártó által meghatározott szintet.		X	
		b) vagy ha ez az adat nem áll rendelkezésre, a CO-kibocsátás meghaladja a következő mértékeket:		X	
		i. korszerű kibocsátáscsökkentő rendszerrel fel nem szerelt jármű esetében:			
		— 4,5 %, vagy			
		— 3,5 %			
a nyilvántartásba vételnek vagy a forgalomba helyezésnek a követelményekben ¹ meghatározott időpontja szerint.					
ii. korszerű kibocsátáscsökkentő rendszerrel felszerelt jármű esetében:					
— alpjáraton: 0,5 %					
— emelt üresjárat fordulatszám: 0,3 %					
vagy					
— alpjáraton: 0,3 % ⁽⁹⁾					
— emelt üresjárat fordulatszám: 0,2 %					
a nyilvántartásba vételnek vagy a forgalomba helyezésnek a követelményekben ¹ meghatározott időpontja szerint					
c) A lambda-érték kívül esik az $1 \pm 0,03$ tartományon vagy nem felel meg a gyártó előírásainak.			X		
d) Az OBD-leolvasás jelentős mértékű működési hibára utal.			X		
e) A távérzékelő berendezéssel mért érték jelentős meg nem felelésre utal.			X		

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
8.2.2. Kompressziós gyújtású motorok kibocsátása					
8.2.2.1. Kipufogógáz-kibocsátást szabályozó berendezések	Szemrevételezés	a) A gyártó által felszerelt kibocsátáscsökkentő berendezés hiányzik, vagy nyilvánvalóan meghibásodott.		X	
		b) Olyan szivárgások észlelhetők, amelyek befolyásolhatják a kibocsátásmérést.		X	
		c) A hibajelző lámpa (MIL) nem megfelelő sorrendben jelez.		X	
		d) adott esetben nem elegendő reagens.		X	
8.2.2.2. Fényelnyelés	<p>— Legfeljebb Euro 5 és Euro V ⁽¹⁰⁾ kibocsátási osztályú járművek esetében:</p> <p>A kipufogógáz fényelnyelésének mérése (terhelés nélkül, az alapjárattól a leszabályozott fordulatszámig tartó) szabadgyorsítás mellett, miközben a sebességváltó üres állásban van, a tengelykapcsoló pedig ki van nyomva, vagy az OBD-rendszer leolvasásával. A kipufogógáz-kibocsátás ellenőrzés alapértelmezett módszere a kipufogócsövön keresztüli vizsgálat. Az egyenértékűség értékelése alapján a tagállamok engedélyezhetik az OBD-rendszernek a gyártó ajánlásaival és egyéb előírásokkal összhangban történő használatát.</p> <p>— Euro 6 és Euro VI ⁽⁸⁾ kibocsátási osztályú járművek esetében</p> <p>A kipufogógáz fényelnyelésének mérése (terhelés nélkül, az alapjárattól a leszabályozott fordulatszámig tartó) szabadgyorsítás mellett, miközben a sebességváltó üres állásban van, a tengelykapcsoló pedig ki van nyomva, vagy az OBD-rendszer leolvasásával történik, a gyártó ajánlásaival, illetve egyéb követelményekkel összhangban ¹.</p>	a) A követelményekben ¹ meghatározott dátum után nyilvántartásba vett vagy először forgalomba helyezett járművek esetében a fényelnyelés mértéke meghaladja a gyártó által a járművön elhelyezett adattáblán szereplő értéket.		X	
Az 1980. január 1. előtt nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek mentesülnek e követelmény alól.					

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
	<p>A jármű előkészítése</p> <p>1. A járművek előkészítés nélkül is vizsgálhatók, bár biztonsági okokból ellenőrizni kell, hogy a motor meleg-e, és megfelelő műszaki állapotban van-e.</p>	<p>b) Ha ez az adat nem áll rendelkezésre vagy a követelmények¹ nem engedélyezik a referenciaértékek használatát, a határérték</p> <p>— szívómotorok esetében: 2,5 m⁻¹,</p> <p>— turbótöltéses motorok esetében: 3,0 m⁻¹,</p> <p>a követelményekben¹ azonosított járművek esetében, illetve a követelményekben¹ meghatározott dátum után nyilvántartásba vett vagy először forgalomba helyezett járművek esetében pedig:</p> <p>1,5 m⁻¹ ⁽¹⁾</p> <p>vagy</p> <p>0,7 m⁻¹ ⁽⁸⁾</p>		X	
	<p>2. Előkészítési követelmények:</p> <p>i. A motor eléri az üzemi hőmérsékletet, például az olajsztigmérő pálca csövébe helyezett szondával mérve az olaj legalább 80 °C, illetőleg normál üzemi hőmérsékletű (amennyiben ez az alacsonyabb érték), illetve az infravörös sugárzás szintjével mérve a motorblokk hőmérséklete legalább ezzel egyenértékű. Amennyiben a jármű konfigurációja miatt a mérés nem kivitelezhető, akkor a motor normál üzemi hőmérséklete más eszközökkel, például a motorhűtő ventilátor működése alapján is megállapítható.</p> <p>ii. A kipufogórendszert legalább három szabadgyorsítási ciklussal, illetve ezzel egyenértékű módszerrel ki kell tisztítani.</p>			X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
	<p>Vizsgálati eljárás:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A motornak és adott esetben a beszerelt turbófeltöltőknek az egyes szabadgyorsítási ciklusok megkezdése előtt üresjáratban kell lenniük. Nagy teljesítményű dízelmotorok esetében a gázpedál kiengedését követően legalább 10 másodpercet kell várni. 2. Az egyes szabadgyorsítási ciklusok elindításakor a gázpedált folyamatosan és gyorsan (egy másodperc alatt), de nem túl hevesen teljesen be kell nyomni úgy, hogy a befecskendezőszivattyú a lehető legnagyobb mértékű üzemanyag-ellátást biztosítsa. 3. Az egyes szabadgyorsítási ciklusok alatt a gázpedál felengedése előtt a motornak el kell érnie a leszabályozási fordulatszámot, az automata sebességváltóval ellátott járművek esetében pedig a gyártó által meghatározott fordulatszámot, illetve ha ez az adat nem áll rendelkezésre, a leszabályozási fordulatszám kétharmadát. Ez például a motorfordulatszám figyelemmel kíséréseivel vagy a gázpedál benyomása és felengedése között kellő időt – M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú járművek esetében lehetőleg legalább két másodpercet – hagyva biztosítható. 4. A járművek csak akkor nem felelnek meg a vizsgálaton, ha legalább az utolsó három szabadgyorsítási ciklus mérési eredményének számtani közepe meghaladja a határértéket. A számítások során a mérések számtani közepétől vagy a mérési eredmények szórását figyelembe vevő más statisztikai jellemzőtől jelentős mértékben eltérő mérési eredmények elhagyhatók. A tagállamok korlátozhatják a vizsgálati ciklusok számát. 	<p>c) A távérzékelő berendezéssel mért érték jelentős mértékben nem felelésre utal.</p>		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
	<p>5. A szükségtelen vizsgálatok elkerülése érdekében a tagállamok alkalmatlannak minősíthetik azokat a járműveket, amelyek esetében háromnál kevesebb szabadgyorsítási ciklus, illetőleg a tisztítási ciklusok után a határértékeknél lényegesen magasabb értékeket mértek. Szintén a szükségtelen vizsgálatok elkerülése érdekében a tagállamok megfelelőnek minősíthetik azokat a járműveket, amelyek mért értékei háromnál kevesebb szabad gyorsítási ciklus, illetőleg a tisztítási ciklusok után jelentős mértékben a határértékek alatt maradnak.</p> <p>További lehetőség a távérzékelő berendezéssel történő és utólag szabványos vizsgálati módszerekkel ellenőrzött mérés.</p>				
8.4. A környezettel összefüggő egyéb ellenőrzések					
8.4.1. Folyadékszivárgás		<p>Bármilyen túlzott folyadékszivárgás – a víz kivételével –, amely károsíthatja a környezetet vagy veszélyeztetheti a többi közlekedő biztonságát.</p> <p>Nagyon súlyos kockázatot jelentő, tartós cseppképződés.</p>		X	X
9. M ₂ ÉS M ₃ KATEGÓRIÁJÚ SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ JÁRMŰVEK KIEGÉSZÍTŐ VIZSGÁLATA					
9.1. Ajtók					
9.1.1. Beszálláshoz, illetve kiszálláshoz használt ajtók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) Hibás működés.		X	
		b) Rongált állapot. Sérülést okozhat.	X	X	
		c) Hibás vésznyitó berendezés.		X	
		d) Az ajtók vagy a figyelmeztető készülékek távirányítója hibás.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
9.1.2. Vészkijáratok	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés (megfelelő esetben).	a) Hibás működés.		X	
		b) A vészkijáratokra utaló jelek olvashatatlanok. A vészkijáratokra utaló jelek hiányoznak.	X		
		c) Hiányzik az ablaktörő kalapács.	X		
		d) Akadályozott a hozzáférés.		X	
9.2. Pára- és fagymentesítő berendezés (X) ²	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) Nem működik megfelelően. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X		
		b) Mérgező gázok vagy kipufogógáz kerül a vezetőfülkébe vagy az utastérbe. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.		X	X
		c) A fagymentesítő (ha kötelező) sérült.		X	
9.3. Szellőző- és fűtőrendszer (X) ²	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) Hibás működés. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X		
		b) Mérgező gázok vagy kipufogógáz kerül a vezetőfülkébe vagy az utastérbe. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.		X	X
9.4. Ülések					
9.4.1. Utasülések (a kísérőszemélyzet ülései és adott esetben a gyermekbiztonsági rendszerek is)	Szemrevételezés	A lehajtható ülések (ha megengedettek) nem működnek automatikusan. Eltorlaszolják a vészkijáratot.	X		
				X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
9.4.2. Vezetőülés (kiegészítő követelmények)	Szemrevételezés	a) Hibás speciális eszközök, pl. napellenző Csökkent látómező.	X		
		b) A vezető védelme bizonytalan. Sérülést okozhat.	X	X	
9.5. Belső világítás és irányvilágítás (X) ²	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Az eszközök hibásak. Egyáltalán nem működnek.	X		X
9.6. Folyosók, állóhelyek	Szemrevételezés	a) Nem megfelelően rögzített padló. Ez befolyásolja az érintett részek stabilitását.		X	X
		b) Hibás korlátok és kapaszkodók. Nem megfelelően rögzítettek vagy használhatatlanok.	X	X	
9.7. Lépcsők	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés (megfelelő esetben).	a) Rongált állapot. Sérült állapot. Ez befolyásolja az érintett részek stabilitását.	X	X	X
		b) A behúzható lépcsők nem működnek megfelelően.		X	
9.8. Utaskommunikációs rendszer (X) ²	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Hibás rendszer. Egyáltalán nem működik.	X		X
9.9. Feliratok (X) ²	Szemrevételezés	a) Hiányzó, hibás vagy olvashatatlan felirat. Téves információt tartalmaznak.	X		X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
9.10. Gyermek szállításával kapcsolatos követelmények (X) ²					
9.10.1. Ajtók	Szemrevételezés	Az ajtók védelme nincs összhangban az ezen közlekedési formára vonatkozó követelményekkel ¹ .		X	
9.10.2. Jeladó és speciális berendezések	Szemrevételezés	A jeladó vagy speciális berendezések hiányoznak.	X		
9.11. A fogyatékossgal élő személyek szállításával kapcsolatos követelmények (X) ²					
9.11.1. Ajtók, rámpák, emelők	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés	a) Hibás működés. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X		X
		b) Rongált állapot. Ez befolyásolja a stabilitást; sérülést okozhat.	X		X
		c) Hibás vezérlő(k). Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X		X
		d) Hibás riasztóberendezés(ek). Egyáltalán nem működnek.	X		X
9.11.2. Kerek szék utasbiztonsági rendszer	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés (megfelelő esetben)	a) Hibás működés. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X		X
		b) Rongált állapot. Ez befolyásolja az érintett részek stabilitását; sérülést okozhat.	X		X
		c) Hibás vezérlő(k). Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X		X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
9.11.3. Jeladó és speciális berendezések	Szemrevételezés	A jeladó vagy speciális berendezések hiányoznak.		X	

- (¹) A százalékos fékhatásosság kiszámításához el kell osztani a fékezéskor elért teljes fékerőt a jármű tömegével vagy, félpótkocsi esetén a tengelyterhelések összegével, majd az eredményt meg kell szorozni 100-zal.
- (²) Az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó járműkategóriák csak útmutatásként szerepelnek.
- (³) 48 % olyan járművek esetében, amelyeket nem szereltek fel ABS-szel, vagy 1991. október 1-jét megelőzően kaptak típusjóváagyást.
- (⁴) 45 % akkor, ha a jármű nyilvántartásba vétele 1988 után vagy – ha az későbbi – az irányadó követelményekben meghatározott időpont után történt.
- (⁵) 43 % akkor, ha a nyerges pótkocsi vagy vonórúddal vontatott pótkocsi nyilvántartásba vétele 1988 vagy – ha az későbbi – az irányadó követelményekben meghatározott időpont után történt.
- (⁶) 2,2 m/s² az N₁, N₂ és N₃ kategóriájú járművek esetében.
- (⁷) Típusjóváagyás a 70/220/EGK irányelv, a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. táblázata (Euro 5), a 88/77/EGK és 2005/55/EK irányelv szerint.
- (⁸) Típusjóváagyás a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázata (Euro 6) és az 595/2009/EK (Euro VI) rendelet szerint.
- (⁹) Típusjóváagyás a 70/220/EGK irányelv, a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. táblázata (Euro 5), a 88/77/EGK és a 2005/55/EK irányelv szerint.
- (¹⁰) Típusjóváagyás a 70/220/EGK rendelet, a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. táblázata (Euro 5), a 88/77/EGK és 2005/55/EK irányelv szerint.
- (¹¹) Ha a típusjóváagyás a 70/220/EGK irányelv I. melléklete 5.3.1.4. pontjának B sorában található határértékek szerint vagy a 88/77/EGK irányelv I. melléklete 6.2.1. pontjának B1, B2 vagy C sorában található határértékek szerint történt, vagy az első nyilvántartásba vétel vagy a forgalomba helyezés 2008. július 1. után történt.

MEGJEGYZÉSEK:

- ¹ A „követelményeket” a nyilvántartásba vétel szerinti országban a jóváagyáskor, az első nyilvántartásba vételkor vagy az első forgalomba helyezéskor megszabott típus-jóváagyások, illetve az utólagos módosítási kötelezettségek vagy a nemzeti jogszabályok határozzák meg. E hibaokok csak akkor érvényesek, ha a követelményeknek való megfelelést ellenőrizték.
- ² (X) a jármű állapotát és közlekedésre való alkalmasságát érintő tétel, amely azonban a műszaki vizsgálat szempontjából nem bír alapvető fontossággal.
- ³ A nem biztonságos átalakítás olyan átalakítás, amely hátrányosan befolyásolja a közlekedésbiztonságot vagy aránytalanul kedvezőtlen hatást gyakorol a környezetre.
- E Ezt az ellenőrzést mérőeszköz segítségével kell elvégezni.

III. MELLÉKLET

I. A rakományrögzítés alapelvei

1. A rakományrögzítésnek a jármű gyorsításából/lassításából eredő következő erőknél kell ellenállnia:
 - menetirányban: a rakomány súlyának 0,8-szorosa, és
 - oldalirányban: a rakomány súlyának 0,5-szöröse, és
 - menetiránnyal szemben: a rakomány súlyának 0,5-szöröse, és
 - és általában véve meg kell akadályoznia a rakomány megdőlését vagy megbillenését.
2. A rakomány elosztásakor tekintetbe kell venni a járművek tömegére és méreteire vonatkozó jogi rendelkezésekkel összhangban a jármű megengedett maximális tömegének határain belül megengedett maximális tengelyterhelést és a szükséges minimális tengelyterhelést.
3. A rakomány rögzítésekor a bizonyos járműalkatrészek – így a homlokfal, az oldalfalak, a végfalak, a rakoncák vagy a rögzítési pontok – szilárdságára vonatkozó követelményeket tekintetbe kell venni, amennyiben ezeket az alkatrészeket használják a rakomány rögzítésére.
4. A rakomány rögzítésére a következő rögzítési módszerek közül egy vagy több, illetve az ötvözetük alkalmazható:
 - megfogószerkezetes rögzítés,
 - torlaszolásos rögzítés (helyi/teljes),
 - közvetlen kikötözés,
 - leszorításos lekötözés.
5. Alkalmazandó szabványok:

Szabvány	Tárgy
— EN 12195-1	A rögzítőerő kiszámítása
— EN 12640	Rögzítő ékek
— EN 12642	A jármű szerkezetének szilárdsága
— EN 12195-2	Műszálas kötözőhevederek
— EN 12195-3	Rögzítőláncok
— EN 12195-4	Rögzítő acélsodrony kötelek
— ISO 1161, ISO 1496	ISO konténer
— EN 283	Csereszekrények
— EN 12641	Ponyva
— EUMOS 40511	Rudak – rakoncák
— EUMOS 40509	Szállítási csomagolás

II. A rakományrögzítés ellenőrzése

1. A hiányosságok osztályozása

A hiányosságokat az alábbi hiányossági osztályok valamelyikébe kell besorolni:

- Kisebb hiányosság: Kisebb hiányosság akkor áll fenn, ha a rakományt megfelelően rögzítették, de biztonsági tanácsokra lehet szükség.
- Komoly hiányosság: Komoly hiányosság akkor áll fenn, ha a rakományt nem rögzítették kellőképpen, ezért a rakomány vagy annak egy része jelentős mértékben elcsúszhat vagy megdőlhét.
- Veszélyes hiányosság: Veszélyes hiányosság akkor áll fenn, ha a rakománynak vagy a rakomány egy részének elvesztésével kapcsolatos, vagy valamilyen, közvetlenül a rakományhoz kapcsolódó kockázat közvetlenül veszélyezteti a közlekedés vagy a személyek biztonságát.

Több hiányosság megléte esetén a szállítmányt a legmagasabb hiányossági osztályba kell besorolni. Mivel több hiányosság megléte esetén a hiányosságok hatása egymást erősítheti, a szállítmányt eggyel magasabb hiányossági osztályba kell besorolni.

2. Ellenőrzési módszerek

A vizsgálati módszer annak szemrevételezéssel történő értékelése, hogy megfelelő mennyiségben és megfelelő módon alkalmaztak-e a rakomány rögzítésére alkalmas eszközöket, és/vagy a húzóerők mérése, a rögzítés hatékonyságának kiszámítása és adott esetben a tanúsítvány ellenőrzése.

3. A hiányosságok értékelése

A rakomány rögzítésének vizsgálatok a szállítmány elfogadhatóságának megítélése céljából alkalmazható szabályokat az 1. táblázat tartalmazza.

A hiányosságok kategóriáit az e fejezet 1. szakaszában foglalt osztályozás szerint, eseti alapon kell megállapítani.

Az 1. táblázatban szereplő indikatív jellegű értékeket iránymutatásnak kell tekinteni, amely segít abban, hogy az egyedi körülményekre is figyelemmel – különösen a rakomány jellegétől függően – az ellenőr a saját mérlegelése alapján osztályozni tudja a hiányosságokat.

A 95/50/EK tanácsi irányelv⁽¹⁾ hatálya alá tartozó szállítmányok esetében a fentieknél szigorúbb követelmények is érvényesülhetnek.

1. táblázat

Ellenőrzött tétel	Hiányosságok	A hiányosságok értékelése		
		Kisebb	Komoly	Veszélyes
A	A szállítási csomagolás nem teszi lehetővé a rakomány helyes rögzítését	Az ellenőr állapítja meg		
B	Egy vagy több rakományegység elhelyezése nem megfelelő	Az ellenőr állapítja meg		
C	A jármű nem alkalmas az adott rakomány szállítására (a 10. pontban felsoroltaktól eltérő hiányosság)	Az ellenőr állapítja meg		
D	A jármű felépítményében nyilvánvaló hibák vannak (a 10. pontban felsoroltaktól eltérő hiányosság)	Az ellenőr állapítja meg		
10.	A jármű célra való alkalmassága			

⁽¹⁾ A Tanács 1995. október 6-i 95/50/EK irányelve a veszélyes áruk közúti szállítása ellenőrzésének egységes eljárásáról (HL L 249., 1995.10.17., 35. o.).

Ellenőrzött tétel	Hiányosságok	A hiányosságok értékelése		
		Kisebb	Komoly	Veszélyes
10.1.	A raktér homlokfala (amennyiben részt vesz a rakomány rögzítésében)			
10.1.1.	Az alkatrész meggyengülését okozó rozsdásodás vagy alakváltozás A raktér épségét veszélyeztető törött alkatrész.		x	x
10.1.2.	Nem kellő szilárdság (adott esetben tanúsítvány vagy címke) A szállított rakományhoz képest nem kielégítő magasság		x	x
10.2.	A raktér oldalfalai (amennyiben részt vesznek a rakomány rögzítésében)			
10.2.1.	Az alkatrész meggyengülését okozó rozsdásodás vagy alakváltozás, az ajtózárok és zsanérok állapota nem kielégítő Az alkatrész törött; hiányzó vagy nem működő zsanérok vagy ajtózárok		x	x
10.2.2.	A támasztóelem nem kielégítő szilárdságú (adott esetben tanúsítvány vagy címke) A szállított rakományhoz képest nem kielégítő magasság		x	x
10.2.3.	Az oldalfal deszkáinak állapota nem kielégítő Törött alkatrész		x	x
10.3.	A raktér hátsó fala (amennyiben részt vesz a rakomány rögzítésében)			
10.3.1.	Az alkatrész meggyengülését okozó rozsdásodás vagy alakváltozás, az ajtózárok és zsanérok állapota nem kielégítő Az alkatrész törött; hiányzó vagy nem működő zsanérok vagy ajtózárok		x	x
10.3.2.	Nem kellő szilárdság (adott esetben tanúsítvány vagy címke) A szállított rakományhoz képest nem kielégítő magasság		x	x
10.4.	Rakoncák (amennyiben részt vesznek a rakomány rögzítésében)			
10.4.1.	Az alkatrész meggyengülését okozó rozsdásodás vagy alakváltozás, vagy a járműhöz való nem kielégítő odaerősítés Az alkatrész törött; a járműhöz gyengén van odaerősítve		x	x
10.4.2.	Nem kellő szilárdság vagy nem megfelelő kialakítás A szállított rakományhoz képest nem kielégítő magasság		x	x
10.5.	Rögzítési pontok (amennyiben részt vesznek a rakomány rögzítésében)			
10.5.1.	Nem kielégítő állapot vagy nem megfelelő kialakítás Nem bírják el az előírt feszítőerőt		x	x

Ellenőrzött tétel	Hiányosságok	A hiányosságok értékelése		
		Kisebb	Komoly	Veszélyes
10.5.2.	Túl kevés rögzítési pont Túl kevés rögzítési pont az előírt rögzítőerőhöz képest		x	x
10.6.	Előírt speciális eszközök (amennyiben részt vesznek a rakomány rögzítésében)			
10.6.1.	Nem kielégítő állapot, sérülés Az alkatrész törött; nem bírja el a szorítóerőt		x	x
10.6.2.	Nem alkalmas a rakomány szállítására Hiányzik		x	x
10.7.	Padozat (amennyiben részt vesz a rakomány rögzítésében)			
10.7.1.	Nem kielégítő állapot, sérülés Az alkatrész törött; Nem bírja el a rakományt		x	x
10.7.2.	Nem elegendő maximális terhelhetőség Nem bírja el a rakományt		x	x
20.	Visszatartási módszerek			
20.1.	Meggfogószerkezetes rögzítés, torlaszolásos rögzítés és közvetlen kikötözés			
20.1.1.	A rakomány közvetlen rögzítése (torlaszolásos rögzítés)			
20.1.1.1.	A homlokfaltól mért távolság (amennyiben részt vesz a rakomány rögzítésében) túl nagy 15 cm-nél nagyobb és átfúródhat a fal		x	x
20.1.1.2.	Az oldalfaltól mért távolság (amennyiben részt vesz a rakomány rögzítésében) túl nagy 15 cm-nél nagyobb és átfúródhat a fal		x	x
20.1.1.3.	A hátsó faltól mért távolság (amennyiben részt vesz a rakomány rögzítésében) túl nagy 15 cm-nél nagyobb és átfúródhat a fal		x	x
20.1.2.	Rakományrögzítő berendezések, úgymint rögzítősínek, rögzítődeszkák, rögzítőlécek és ékek elől, oldalt és hátul			
20.1.2.1.	Nincs megfelelően a járműhöz erősítve Nincs megfelelően odaerősítve Nem bírja el a szorítóerőt, laza	x	x	x

Ellenőrzött tétel	Hiányosságok	A hiányosságok értékelése		
		Kisebb	Komoly	Veszélyes
20.1.2.2.	Nem megfelelő rögzítés Nem kielégítő rögzítés Teljesen hatástalan	x	x	x
20.1.2.3.	A rögzítőberendezés nem tölti be kellőképpen a célját A rögzítőberendezés céljára teljes mértékben alkalmatlan		x	x
20.1.2.4.	A csomagolás rögzítésére választott módszer elmarad az optimális-tól A választott módszer teljes mértékben alkalmatlan		x	x
20.1.3.	Közvetlen rögzítés hálóval és takaróponyával			
20.1.3.1.	A háló és a takaróponyva állapota (A címke hiányzik/sérült, de az eszköz még jó állapotban van) A rögzítőeszköz sérült A rögzítőeszköz súlyosan megrongálódott és használatra már nem alkalmas	x	x	x
20.1.3.2.	A háló és a takaróponyva szakítószilárdsága túl alacsony Nem bírja el az előírt szorítóerő 2/3-át		x	x
20.1.3.3.	A háló és a takaróponyva nincs kellőképpen rögzítve A rögzítés nem bírja el az előírt szorítóerő 2/3-át		x	x
20.1.3.4.	A háló és a takaróponyva nem tudja kellőképpen rögzíteni a rakományt Céljára teljességgel alkalmatlan		x	x
20.1.4.	A rakományegységek elválasztása és a rések párnázóanyaggal való kitöltése			
20.1.4.1.	Az elválasztó eszköz és a párnázóanyag alkalmatlansága Az egységek közötti rések túl nagyok		x	x
20.1.5.	Közvetlen kikötözés (vízszintes, keresztirányú, átlós, hurkos és ferde kötözés)			
20.1.5.1.	A rögzítőerő nem felel meg a követelményeknek Kevesebb, mint az előírt rögzítőerő 2/3-a		x	x
20.2.	Frikciós reteszelés			
20.2.1.	Az előírt rögzítőerő elérése			

Ellenőrzött tétel	Hiányosságok	A hiányosságok értékelése		
		Kisebb	Komoly	Veszélyes
20.2.1.1.	A rögzítőerő nem felel meg a követelményeknek Kevesebb, mint az előírt rögzítőerő 2/3-a		x	x
20.3.	Felhasznált rögzítőeszközök			
20.3.1.	A rögzítőeszközök alkalmatlansága Az eszköz céljára teljességgel alkalmatlan		x	x
20.3.2.	A címke (pl. jelzőszalag/tesztszalag a hevederen) hiányzik/sérült, de az eszköz még jó állapotban van A címke (pl. jelzőszalag/tesztszalag a hevederen) hiányzik/sérült, és az eszköz jelentős mértékben elhasználódott	x	x	
20.3.3.	A rögzítőeszköz sérült A rögzítőeszköz súlyosan megrongálódott és használatra már nem alkalmas		x	x
20.3.4.	Helytelenül használt hevedercsörlő Hibás hevedercsörlő		x	x
20.3.5.	Helytelenül használt rögzítőeszköz (pl. nincs élvédő) Hibás (pl. összezsomósodott) rögzítőeszköz használata		x	x
20.3.6.	A rögzítőeszköz nincs megfelelően rögzítve Kevesebb, mint az előírt rögzítőerő 2/3-a		x	x
20.4.	Kiegészítő felszerelések (pl. csúszásgátló alátétek, élvédők)			
20.4.1.	A célnak nem megfelelő felszerelés használata Hibás felszerelés vagy a felszerelés helytelen használata A felszerelés egyáltalán nem felel meg a felhasználás céljára	x	x	x
20.5.	Ömlesztett anyagok, valamint könnyű és ömlesztett rakomány szállítása			
20.5.1.	A jármű üzemeltetése közben ömlesztett rakomány fújódik ki az útra, ez megzavarhatja a forgalmat Veszélyezteteti a forgalmat		x	x
20.5.2.	Az ömlesztett rakományt nem biztosították kellőképpen A rakományvesztés veszélyezteteti a forgalmat		x	x

Ellenőrzött tétel	Hiányosságok	A hiányosságok értékelése		
		Kisebb	Komoly	Veszélyes
20.5.3.	A könnyű rakományt nem fedték le A rakományvesztés veszélyezteti a forgalmat		x	x
20.6.	Kör keresztmetszetű faárúk szállítása			
20.6.1.	A rakomány (rönkök) részben lazán vannak rögzítve			x
20.6.2.	A rakományegység rögzítőereje nem megfelelő Kevesebb, mint az előírt rögzítőerő 2/3-a		x	x
30.	A rakomány egyáltalán nincs rögzítve			

IV. MELLÉKLET

(előlső oldal)

RÉSZLETES KÖZÚTI MŰSZAKI ELLENŐRZÉSI JEGYZŐKÖNYV ÉS ELLENŐRZŐLISTA – MINTA

1. A közúti műszaki ellenőrzés helye:
2. Dátum:
3. Időpont:
4. Jármű felségjelzése és rendszáma:
5. Jármű azonosító száma (VIN):
6. Járműkategória
 - a) $N_2^{(a)}$ (3,5 és 12 t között)
 - b) $N_3^{(a)}$ (12 t felett)
 - c) $O_3^{(a)}$ (3,5 és 10 t között)
 - d) $O_4^{(a)}$ (10 t felett)
 - e) $M_2^{(a)}$ (> 9 ülés^(b), legfeljebb 5 t)
 - f) $M_3^{(a)}$ (> 9 ülés^(b) 5 t felett)
 - g) T5
 - h) Egyéb járműkategóriák:
(kérjük, nevezze meg)
7. Kilométer-számláló állása az ellenőrzéskor
8. A szállítást végző vállalkozás
 - a) Neve és címe:
.....
 - b) Közösségi engedélyének^(c) száma (1072/2009/EK és 1073/2009/EK rendelet):
9. A járművezető neve:

10. Ellenőrzőlista

	Ellenőrizve ^(d)	Nem felelt meg ^(e)
(0) Azonosító adatok ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1) Fékberendezések ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2) Kormányberendezés ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3) Láthatóság ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4) Világítóberendezések és elektromos rendszer ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5) Tengelyek, kerekek, gumibroncsok, felfüggesztés ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6) Alváz és az alvázra erősített részek ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7) Egyéb berendezések, ezen belül menetiró készülék és sebességkorlátozó berendezés ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) Környezetterhelés, ezen belül kibocsátások és tüzelőanyag- és/vagy olajszivárgás ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(9) Kiegészítő vizsgálatok az M ₂ és M ₃ kategóriájú járművek esetében ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(10) Rakományrögzítés ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Az ellenőrzés eredménye:

- Megfelelt
- Nem felelt meg
- Veszélyes hiányosságokkal rendelkező jármű használatának tilalma vagy korlátozása

12. Egyéb/megjegyzések:

13. Ellenőrzést végző hatóság/hivatalnok vagy ellenőr

Aláírások:

Illetékes hatóság/hivatalnok vagy ellenőr

Járművezető

.....

Megjegyzések:

- a) Járműkategória a 2014/47/EU irányelv 2. cikke szerint.
- b) Az ülések száma a vezetőülést is tartalmazza (a forgalmi engedély S.1. rovata).
- c) Ha rendelkezésre áll.
- d) Az „Ellenőrizve” azt jelenti, hogy a 2014/47/EU irányelv II. vagy III. mellékletében felsorolt ellenőrzések közül az adott csoporton belül legalább egy (vagy több) megtörtént és kisebb hiányosságokat találtak vagy nem találtak hiányosságot.
- e) A súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező, nem megfelelő tételek megjelölése a hátoldalon.
- f) Vizsgálati módszerek és a hibák értékelése a 2014/47/EU irányelv II. vagy III. melléklete szerint.

(hátoldal)

0.	A JÁRMŰ AZONOSÍTÓ ADATAI	1.1.17.	Fékerő-szabályozó szelep	2.2.	Kormánykerék, kormányoszlop és kormány	4.4.2.	Kapcsolók
0.1.	Rendszám-tábla	1.1.18.	Fékpofahézag-állítók és -jelzők	2.2.1.	A kormánykerék állapota	4.4.3.	A követelményeknek való megfelelés
0.2.	Járműazonosító szám – alvázszám/ sorozatszám	1.1.19.	Tartósfék-rendszer (ha be van szerelve vagy kötelező)	2.2.2.	Kormányoszlop és kormánylengés-csillapító	4.4.4.	Villogás frekvenciája
1.	FÉKBERENDEZÉSEK	1.1.20.	Pótkocsifékek automatikus működése	2.3.	Kormányholtjáték	4.5.	Első és hátsó ködlámpák
1.1.	Műszaki állapot és üzemképesség	1.1.21.	Teljes fékrendszer	2.4.	Futómű-beállítás	4.5.1.	Állapot és üzemképesség
1.1.1.	Üzemi fékpedál tengelye	1.1.22.	Vizsgáló csatlakozók	2.5.	A pótkocsi forgószármolyos tengelykormányzása	4.5.2.	Beállítás
1.1.2.	A pedál állapota és a fékműködtető berendezés útja	1.1.23.	Ráfutófék	2.6.	Elektronikus kormányrészegítő (EPS)	4.5.3.	Kapcsolók
1.1.3.	Vákuumszivattyú vagy kompresszor és tartályok	1.2.	Az üzemi fék működési jellemzői és hatásossága	3.	KILÁTÁSI VISZONYOK	4.5.4.	A követelményeknek való megfelelés
1.1.4.	Alacsony nyomásra figyelmeztető manométer vagy jelzés	1.2.1.	Működési jellemzők	3.1.	Látómező	4.6.	Hátrameneti lámpák
1.1.5.	Kézi működtetésű fékvezérlő szelep	1.2.2.	Hatásosság	3.2.	Az üveg állapota	4.6.1.	Állapot és üzemképesség
1.1.6.	Rögzítőfék-kezelőszerv, rögzítőfékkar, rögzítőfék-reteszelő kilincsmű, elektromos rögzítőfék	1.3.	A biztonsági fék működési jellemzői és hatásossága	3.3.	Visszapillantó tükrök	4.6.2.	A követelményeknek való megfelelés
1.1.7.	Fékszelepek (lábszelepek, tehermentesítők, vezérlőszelepek)	1.3.1.	Működési jellemzők	3.4.	Szélvédőtörlők	4.6.3.	Kapcsolók
1.1.8.	Csatlakozófejek a pótkocsifékekhez (elektromos és pneumatikus)	1.3.2.	Hatásosság	3.5.	Szélvédőmosók	4.7.	Hátsó rendszám-tábla-világítás
1.1.9.	Energiatároló sűrítettlevegő-tartálya	1.4.	A rögzítőfék működési jellemzők és hatásossága	3.6.	Páramentesítő berendezés	4.7.1.	Állapot és üzemképesség
1.1.10.	Fékrészegítő egység, főfékhenger (hidraulikus fékberendezésben)	1.4.1.	Működési jellemzők	4.	VILÁGÍTÁS, FÉNYVISSZAVÉRŐK, ELEKTROMOS BERENDEZÉSEK	4.7.2.	A követelményeknek való megfelelés
1.1.11.	Merev fékcsövek	1.4.2.	Hatásosság	4.1.	Fényszórók	4.8.	Fényvisszaverő prizmak, láthatósági jelzések és hátsó fényvisszaverő jelzőtáblák
1.1.12.	Féktömlők	1.5.	A tartósfék-rendszer működési jellemzői	4.1.1.	Állapot és üzemképesség	4.8.1.	Állapot
1.1.13.	Dob- és tárcsafékbetétek	1.6.	Blokkolásgátló fékrendszer	4.1.2.	Beállítás	4.8.2.	A követelményeknek való megfelelés
1.1.14.	Fékdobok, féktárcsák	1.7.	Elektromosan vezérelt fékrendszer (EBS)	4.1.3.	Kapcsolók	4.9.	Világítóberendezések kötelező visszajelzői
1.1.15.	Fékbowdenhuzalok, fékvonórudak, fékkarok, fékrudazatok	1.8.	Fékfolyadék	4.1.4.	A követelményeknek való megfelelés	4.9.1.	Állapot és üzemképesség
1.1.16.	Fékműködtető készülék (rugóerő-tárolós fék, hidraulikus fékhenger is)	2.	KORMÁNYBERENDEZÉS	4.1.5.	Magasságállító eszközök	4.9.2.	A követelményeknek való megfelelés
		2.1.	Műszaki állapot	4.1.6.	Fényszórótisztító berendezés	4.10.	Elektromos csatlakozók a vontatójármű és a pótkocsi vagy nyerges pótkocsi között
		2.1.1.	A kormánymű állapota	4.2.	Első és hátsó helyzetjelző lámpák, oldalsó szélességjelző lámpák, hátsó méretjelző lámpák és nappali menetlámpák	4.11.	Elektromos vezetékek
		2.1.2.	Kormányműház	4.2.1.	Állapot és üzemképesség	4.12.	Nem kötelező lámpák és fényvisszaverők
		2.1.3.	A kormányrudazat állapota	4.2.2.	Kapcsolók	4.13.	Akkumulátor
		2.1.4.	A kormányrudazat működése	4.2.3.	A követelményeknek való megfelelés		
		2.1.5.	Kormányrészegítő rendszer	4.3.	Féklámpák		
				4.3.1.	Állapot és üzemképesség		
				4.3.2.	Kapcsolók		
				4.3.3.	A követelményeknek való megfelelés		
				4.4.	Irányjelző és vészvillogó lámpák		
				4.4.1.	Állapot és üzemképesség		

5.	TENGELYEK, KERÉKEK, GUMIABRONCSOK ÉS FELFÜGGESZTÉS	6.1.7.	Erőátviteli egység	7.5.	Elsősegélycsomag	9.1.	Ajtók
5.1.	Tengelyek	6.1.8.	Motorfelfüggesztések	7.6.	Kerékék (ékek)	9.1.1.	Beszálláshoz, illetve kiszálláshoz használt ajtók
5.1.1.	Tengelyek	6.1.9.	A motor működési jellemzői	7.7.	Hangjelző riasztóberendezés	9.1.2.	Vészkijáratok
5.1.2.	Féltengelyek	6.2.	Vezetőfülke és karosszéria	7.8.	Sebességmérő	9.2.	Pára- és fagymentesítő berendezések
5.1.3.	Kerékcsapágyak	6.2.1.	Állapot	7.9.	Menetíró készülék	9.3.	Szellőző- és fűtőrendszerek
5.2.	Kerékek és gumiabroncsok	6.2.2.	Rögzítés	7.10.	Sebességkorlátozó berendezés	9.4.	Ülések
5.2.1.	Kerékagy	6.2.3.	Ajtók és záruk	7.11.	Kilométer-számláló	9.4.1.	Utasülések
5.2.2.	Kerékek	6.2.4.	Padlózat	7.12.	Elektronikus menetstabilizáló rendszer (ESC)	9.4.2.	Vezetőülés
5.2.3.	Gumiabroncsok	6.2.5.	Vezetőülés	8.	KÖRNYEZET-TERHELÉS	9.5.	Belső világítás és irányvilágítás
5.3.	Felfüggesztés	6.2.6.	Egyéb ülések	8.1.	Zajosökkentő rendszer	9.6.	Folyosók, állóhelyek
5.3.1.	Rugók és stabilizátorok	6.2.7.	Vezetői kezelőszervek	8.2.	Kipufogógáz-kibocsátás	9.7.	Lépcsők
5.3.2.	Lengéscsillapítók	6.2.8.	A vezetőfülke fellépői	8.2.1.	Külső gyújtású motorok kibocsátása	9.8.	Utaskommunikációs rendszer
5.3.3.	Kardántengelyek, hosszleengőkarok, keresztleengőkarok és felfüggesztők- arok	6.2.9.	Egyéb belső és külső szerelvények és berendezések	8.2.1.1.	Kipufogógáz-kibocsátást szabályozó berendezések	9.9.	Feliratok
5.3.4.	Felfüggesztési pontok	6.2.10.	Sárvédők (sárhányók), felcsapódó víz elleni védelem	8.2.1.2.	Gáz-halmazállapotú kibocsátás	9.10.	Gyermekek szállításával kapcsolatos követelmények
5.3.5.	Légrugózás	7.	EGYÉB BERENDEZÉSEK	8.2.2.	Kompressziós gyújtású motorok kibocsátása	9.10.1.	Ajtók
6.	ALVÁZ ÉS AZ ALVÁZRA ERŐSÍTETT RÉSZEK	7.1.	Biztonsági övek/csatok és utasbiztonsági rendszerek	8.2.2.1.	Kipufogógáz-kibocsátást szabályozó berendezések	9.10.2.	Jeladó és speciális berendezések
6.1.	Alváz vagy alvázkeret és az arra erősített részek	7.1.1.	A biztonsági övek és csatok biztonságos rögzítése	8.2.2.2.	Fénynyelés	9.11.	A fogyatékkal élő személyek szállításával kapcsolatos követelmények
6.1.1.	Általános állapot	7.1.2.	A biztonsági övek és csatok állapota	8.4.	A környezettel összefüggő egyéb ellenőrzések	9.11.1.	Ajtók, rámpák, emelők
6.1.2.	Kipufogócsövek és kipufogódob	7.1.3.	A biztonsági öv terheléskorlátozója	8.4.1.	Folyadékiszivárgás	9.11.2.	Kerekesszékes utasbiztonsági rendszer
6.1.3.	Üzemanyagtartály és üzemanyagcsövek (fűtőanyag-tartály és vezetékei is)	7.1.4.	Biztonságiöv-előfeszítők	9.	M₂ ÉS M₃ KATEGÓRIÁJÚ SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ JÁRMŰVEK KIEGÉSZÍTŐ VIZSGÁLATA	9.11.3.	Jeladó és speciális berendezések
6.1.4.	Lökhárítók, oldalvédő szerkezetek és hátsó ráfutásgátlók	7.1.5.	Légzsák				
6.1.5.	Pótkeréktartó	7.1.6.	SRS-rendszerek				
6.1.6.	Mechanikus kapcsoló- és vontatóberendezés	7.2.	Tűzoltó készülék				
		7.3.	Záruk és lopásgátló eszközök				
		7.4.	Elakadásjelző háromszög				

V. MELLÉKLET

FORMANYOMTATVÁNY A BIZOTTSÁGNAK TÖRTÉNŐ JELENTÉSTÉTELHEZ

A formanyomtatványt számítógépes feldolgozást lehetővé tevő formátumban kell elkészíteni, és általános irodai szoftverek segítségével, elektronikus úton kell a Bizottsághoz eljuttatni.

Minden tagállam elkészít

- egy összefoglaló táblázatot, valamint
- a részletesen ellenőrzött járművek nyilvántartás szerinti országainak mindegyike esetében külön táblázatot, amely az egyes járműkategóriák szerinti bontásban részletesen ismerteti az ellenőrzött és feltárt hiányosságokat.

Összefoglaló táblázat
valamennyi (elsődleges és részletes) ellenőrzésről

Jelentéstevő tagállam:

pl. Belgium

Jelentéstételi időszak

[X] évtől

[X+1] évig

Járműkategória	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Egyéb kategóriák: (nem kötelező)		Összesen		
	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma ⁽¹⁾	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	
Belgium																			
Bulgária																			
Cseh Köztársaság																			
Dánia																			
Németország																			
Észtország																			
Írország																			
Görögország																			
Spanyolország																			
Franciaország																			
Horvátország																			
Olaszország																			
Ciprus																			

Járműkategória	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Egyéb kategóriák: (nem kötelező)		Összesen		
	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma (!)	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	
Lettország																			
Litvánia																			
Luxemburg																			
Magyarország																			
Málta																			
Hollandia																			
Ausztria																			
Lengyelország																			
Portugália																			
Románia																			
Szlovénia																			
Szlovákia																			
Finnország																			
Svédország																			
Egyesült Királyság																			
Albánia																			
Andorra																			

Járműkategória	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Egyéb kategóriák: (nem kötelező)		Összesen		
	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma (!)	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	
Örményország																			
Azerbajdzsán																			
Belarusz																			
Bosznia-Hercegovina																			
Grúzia																			
Kazahsztán																			
Lechtenstein																			
Monaco																			
Montenegró																			
Norvégia																			
Moldovai Köztársaság																			
Oroszországi Föderáció																			
San Marino																			
Szerbia																			
Svájc																			
Tádzsikisztán																			
Törökország																			

Járműkategória	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Egyéb kategóriák: (nem kötelező)		Összesen		
	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma ⁽¹⁾	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	
Türkmenisztán																			
Ukrajna																			
Üzbegisztán																			
Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság																			
Egyéb harmadik országok (kérjük, nevezze meg)																			

⁽¹⁾ A IV. mellékletben foglaltak alapján nem megfelelő, súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező járművek.

A részletes ellenőrzés eredménye

Jelentéstevő tagállam: pl. Belgium

A jelentéstevő tagállam neve

Nyilvántartás helye szerinti ország: pl. Bulgária

IDŐSZAK

[X] év januárjától

[X+1] év decemberéig

A jármű nyilvántartásának helye szerinti ország neve

Járműkategória:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Egyéb kategóriák: (nem kötelező)		Összesen		
	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma ⁽¹⁾	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	

Hiba leírása

	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg
(0) azonosító adatok																		
(1) fékberendezések																		
(2) kormányberendezés																		
(3) kilátási viszonyok																		
(4) világítóberendezések és elektromos rendszer																		
(5) tengelyek, kerekek, gumiabroncsok, felfüggesztés																		

Járműkategória:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Egyéb kategóriák: (nem kötelező)		Összesen	
	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma ⁽¹⁾	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma
	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg
3.1.																		
3.2.																		
...																		
20.6.2.																		
30.																		
Hibák összesen																		

⁽¹⁾ Az V. mellékletben foglaltak alapján nem megfelelő, súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező járművek.

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU