



Budapest,
2002. június 29.,
szombat

91. szám

Ára: 1148,— Ft

TARTALOMJEGYZÉK

2002: XV. tv.	A társadalombiztosítási nyugellátásról szóló 1997. évi LXXXI. törvény módosításáról	5077
145/2002. (VI. 29.) Korm. r.	A társadalombiztosítási nyugellátásról szóló 1997. évi LXXXI. törvény végrehajtásáról rendelkező 168/1997. (X. 6.) Korm. rendelet módosításáról	5078
146/2002. (VI. 29.) Korm. r.	Az ENSZ Transz-Európai Vasúti Együttműködési Alapítványi Egyezményről (TER) szóló, Genfben, 1992. december 17-én kelt Megállapodás 2001—2005 közötti időszakra történő meghosszabbításáról, valamint a Megállapodás, melléklete és függelékei egységes szerkezetben történő kihirdetéséről	5079
147/2002. (VI. 29.) Korm. r.	A Nemzetközi Ösztöndíj Fórumról, valamint a Magyar Ösztöndíj Bizottságról	5126
7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM e. r.	A gépkocsik környezetvédelmi felülvizsgálatáról és ellenőrzéséről	5128
1/2002. (VI. 29.) KvVM r.	A Környezetvédelmi alap célfeladatok fejezeti kezelésű előirányzat felhasználásának, nyilvántartásának és ellenőrzésének részletes szabályairól szóló 28/2001. (XII. 23.) KöM rendelet módosításáról	5161
8/2002. (VI. 29.) MeHVM—IHM e. r.	Az informatikai, távközlés-fejlesztési és frekvenciagazdálkodási cél-előirányzat felhasználásának és kezelésének szabályairól szóló 11/2001. (IV. 24.) MeHVM rendelet módosításáról	5161
101/2002. (VI. 29.) KE h.	Közigazgatási államtitkár megbízatásának megszűnéséről	5162
1119/2002. (VI. 29.) Korm. h.	Államtitkári juttatások biztosításáról	5162
39/2002. (VI. 29.) ME h.	Az Országos Atomenergia Bizottság elnökének felmentéséről	5162
40/2002. (VI. 29.) ME h.	Az Országos Atomenergia Bizottság elnökének kinevezéséről	5163
41/2002. (VI. 29.) ME h.	A Nemzeti és Etnikai Kisebbségi Hivatal elnökének kinevezéséről	5163

II. rész JOGSZABÁLYOK

Törvények

2002. évi XV. törvény

a társadalombiztosítási nyugellátásról szóló
1997. évi LXXXI. törvény módosításáról*

1. § A társadalombiztosítási nyugellátásról szóló 1997. évi LXXXI. törvény 66. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

* A törvényt az Országgyűlés a 2002. június 18-i ülésnapján fogadta el.

„66. § Különös méltánylást érdemlő körülmények fennállása esetén az öregségi nyugdíjkorhatárt — a rá irányadó korhatárt — elérő, vagy rokkant személy, továbbá az árva részére az Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóság főigazgatója kivételesen nyugellátás — ideértve a kivételes nyugdíjmelést is — megállapítását engedélyezheti. A megállapításra vonatkozó részletes szabályokat a Kormány rendeletben határozza meg.”

2. § Ez a törvény kihirdetése napján lép hatályba.

Mádl Ferenc s. k.,
a Köztársaság elnöke

Dr. Szili Katalin s. k.,
az Országgyűlés elnöke

A Kormány rendeletei

A Kormány 145/2002. (VI. 29.) Korm. rendelete

a társadalombiztosítási nyugellátásról szóló
1997. évi LXXXI. törvény végrehajtásáról
rendelkező 168/1997. (X. 6.) Korm. rendelet
módosításáról

A Kormány a társadalombiztosítási nyugellátásról szóló 1997. évi LXXXI. törvény 66. §-ában és 101. §-ának (1) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján a következőket rendeli el:

1. §

(1) A társadalombiztosítási nyugellátásról szóló 1997. évi LXXXI. törvény végrehajtásáról rendelkező 168/1997. (X. 6.) Korm. rendelet (a továbbiakban: TnyR.) 72/B. §-ának (1)–(2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A Tny. 66. §-a alapján kivételes nyugellátás megállapítására és kivételes nyugdíjmelés engedélyezésére az érintett személy kérelme alapján kerülhet sor. A kérelmet az igénylő lakhelye szerint illetékes megyei (fővárosi) nyugdíjbiztosítási igazgatóságához (kirendeltséghez), a vasutas biztosított esetében a MÁV Rt. Nyugdíj Igazgatóságához, valamint — ha a jogszerző már nyugellátásban részesült személy jogán igényel kivételes árvaellátást — a Nyugdíjfolyósító Igazgatóságához, illetőleg a MÁV Rt. Nyugdíj Igazgatóságához (a továbbiakban együtt: igazgatási szerv) az ehhez rendszeresített nyomtatványon kell benyújtani. A kérelemben meg kell jelölni azokat a különös méltánylást érdemlő körülményeket, amelyek megalapozhatják a kérelem teljesíthetőségét. Az igazgatási szerv indokolt esetben vizsgálhatja, hogy a közölt adatok megfelelnek-e a valóságnak, szükség esetén a kérelmezőt hiánypótlásra szólíthatja fel.

(2) Nem állapítható meg kivételes nyugellátás, illetőleg nem engedélyezhető kivételes nyugdíjmelés annak, aki előzetes letartóztatásban van, szabadságvesztés büntetését tölti, szociális intézményben vagy javítóintézetben van elhelyezve.”

(2) A TnyR. 72/B. §-ának (9)–(10) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(9) A Tny. 66. §-a alapján a nyugellátásban részesülő számára kivételes nyugdíjmelés akkor állapítható meg, ha a folyósított nyugellátás és a szociális igazgatásról és szociális ellátásokról szóló 1993. évi III. törvény 4. § (1) bekezdésének i) pontjában megjelölt, számára esetlegesen folyósított rendszeres pénzellátás — ide nem értve az időskorúak járadékát — együttes havi összege nem haladja meg az öregségi teljes nyugdíj jogszabályban meghatározott legkisebb összegének kétszeresét.

(10) A kivételes nyugdíjmelés engedélyezése esetén a bányásznyugdíjat, az egyes művészeti tevékenységet folytatók öregségi nyugdíját, a szolgálati nyugdíjat, a mezőgazdasági szövetkezeti járadékot, a mezőgazdasági szakszövetkezeti járadékot és a mezőgazdasági szakszövetkezeti tagok növelt összegű járadékát is társadalombiztosítási nyugellátásnak kell tekintetni, amennyiben az ellátásban részesülő személy a reá irányadó nyugdíjkorhatárt (Tny. 7. §) elérte.”

(3) A TnyR. 72/B. §-a a következő (11)–(13) bekezdéssel egészül ki:

„(11) A kivételes nyugdíjmelés engedélyezésénél előnyben kell részesíteni

a) férfiak esetében a 35 évnél, nők esetében a 30 évnél több szolgálati idővel rendelkező személyt, vagy

b) a 70 éven felüli személyt, illetőleg

c) az I. vagy II. rokkantsági csoportba tartozó személyt.

(12) A kivételes nyugdíjmelés összege nem haladhatja meg az öregségi teljes nyugdíj jogszabályban meghatározott legkisebb összegének 25%-át, de nem lehet kevesebb annak 10%-ánál.

(13) Nem engedélyezhető kivételes nyugdíjmelés a nyugellátás megállapítását, továbbá a korábbi méltányossági nyugdíjmelést követő 3 éven belül.”

2. §

(1) Ez a rendelet a kihirdetése napján lép hatályba.

(2) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg a TnyR. 72/B. §-a (3) bekezdésének első és második mondata hatályát veszti.

(3) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg a TnyR. 72/B. §-ának (4) bekezdésében az „időskori járadékot” szövegrész helyébe az „időskorúak járadékát” szövegrész lép.

Dr. Medgyessy Péter s. k.,
miniszterelnök

A Kormány 146/2002. (VI. 29.) Korm. rendelete

**az ENSZ Transz-Európai Vasúti Együttműködési
Alapítványi Egyezményről (TER) szóló, Genfben,
1992. december 17-én kelt Megállapodás 2001—2005
közötti időszakra történő meghosszabbításáról,
valamint a Megállapodás, melléklete és függelékei
egységes szerkezetben történő kihirdetéséről**

*(A Megállapodás meghosszabbításáról szóló értesítés
letétbe helyezése 2001. április 2-án megtörtént.)*

1. §

A Kormány az ENSZ Transz-Európai Vasúti Együttműködési Alapítványi Egyezményről (TER) szóló, Genfben, 1992. december 17-én kelt Megállapodást (a továbbiakban: Megállapodás), a 2001—2005 közötti időszakra meghosszabbítja, egyidejűleg a Megállapodást, valamint annak mellékletét és függelékait — a módosításokkal egységes szerkezetben — e rendelettel kihirdeti.

2. §

A Megállapodás, valamint annak melléklete és függelékei angol nyelvű szövege és annak hiteles magyar nyelvű fordítása a következő:

„Trans-European Railway (TER) Co-operation Trust Fund Agreement

Agreement between

the United Nations Economic Commission for Europe (ECE), on the one hand, and

the TER participating Governments on the other, which hereby agree as follows:

Article I

Scope of the Agreement

The United Nations Economic Commission for Europe and the TER Governments hereinafter referred to as the „participating Government”, have agreed to co-operate in the implementation of a project entitled „Trans-European Railway (TER), hereinafter referred to as „the project”, a description of which is summarised in the attachments. The

United Nations Economic Commission for Europe and the participating Governments have further agreed that the United Nations Economic Commission for Europe is to be Executing Agency for the said project.

Article II

The participating governments will contribute funds to meet the costs of the project, as described below.

Article III

The Executing Agency shall be responsible under the terms of this Agreement and on the basis of the TER Steering Committee’s decisions relating to the work programme and budget for the management of the funds contributed by the participating Governments to meet the costs of the project:

The Executive Secretary of the United Nations Economic Commission for Europe will furthermore discharge such secretariat functions as are assigned to him under this Agreement and as may be determined by the parties.

Article IV

Every participating Government shall, in the manner referred to in paragraph 2 below, place at the disposal of the United Nations the sum of \$10,000 per annum supplemented as the case may be by additional contributions from any other source and the United Nations Economic Commission for Europe shall use such funds to meet costs of the project as shown in the attachment.

1. Every participating Government shall deposit the aforesaid funds, in convertible currencies of unrestricted use, to an account designated by the United Nations Economic Commission for Europe at the Swiss Bank Corporation, Case postale 2770, CH 1211 Genève 2, not later than January of each year.

2. The United Nations Economic Commission for Europe shall establish a trust fund under the Financial Regulation and Rules of the United Nations for the receipt and administration of the aforesaid funds.

3. The United Nations Economic Commission for Europe in accordance with the applicable United Nations regulations, rules and directives. Accordingly, personnel shall be engaged and administered; equipment, supplies and services purchased; and contracts entered into

accordance with the provisions of such regulations, rules and directives.

4. All financial accounts and statements shall be expressed in United States dollars.

Article V

1. The trust fund shall be charged with expenditures incurred by the United Nations Economic Commission for Europe in the performance of project activities under this Agreement.

2. The trust fund will also be charged with thirteen (13) percent of all expenditures from the trust fund, which percentage shall be a charge for programme support services provided by the United Nations Economic Commission for Europe in the implementation of the project financed under the trust fund.

3. The trust fund will also be charged with an amount equivalent to one (1) percent of the remuneration or net salary of persons engaged by the executing agency, and whose engagement is financed by the trust fund, to provide a reserve for coverage of any claim for service-incurred death, injury of illness, under the applicable United Nations regulations and rules or contracts, which reserve cannot be refunded to the participating Governments.

Article VI

1. The United Nations Economic Commission for Europe, shall commence and continue to conduct operations under this Agreement on the receipt of contributions.

2. The United Nations Economic Commission for Europe will not make any commitments above the amounts specified for expenditure in the project.

3. If unforeseen expenditures arise, or if the amount of the annual contribution determined in Article IV paragraph 1 above, prove to be insufficient to meet the cost of the project, the United Nations Economic Commission for Europe will submit a supplementary budget to the participating Governments showing the further financing that will be necessary. If no such further financing is available, the assistance provided to the project under this Agreement may be reduced or, if necessary, terminated by the United Nations Economic Commission for Europe. In no event will the United Nations Economic

Commission for Europe assume any liability in excess of the funds provided in the trust fund.

Article VII

Ownership of equipment, supplies and other property financed from this trust fund shall vest in the United Nations. On the termination or expiration of this Agreement, the matter of ownership shall be a subject for consultations between the participating Governments and the executing agency.

Article VIII

Evaluation of the project activities financed from this trust fund, shall be undertaken jointly by the United Nations Economic Commission for Europe and the participating Governments periodically as appropriate.

Article IX

This trust fund shall be subject exclusively to the internal and external auditing procedures laid down in the Financial Regulations, Rules and directives of the United Nations.

Article X

The United Nations Economic Commission for Europe shall provide the participating Governments with the following statements and reports prepared in accordance with the United Nations accounting and reporting procedures:

a) an annual financial statements showing income, expenditures, assets and liabilities as of 31 December each year with respect to the funds provided by the donor Government;

b) a final report and final statement within six months after the date of expiration or termination of this Agreement.

Article XI

The United Nations Economic Commission for Europe shall in consultations with the TER Steering Committee

notify the participating Governments when, in its opinion, the purposes for which the trust fund was established have been realised. The date of such notification shall be deemed to be the date of expiration of this Agreement, subject to the continuance in force of article XIV for the purposes there stated.

Article XII

Any member State of the United Nations Economic Commission for Europe as well as States having consultative status with the Commission and regional economic integration organisations constitute by sovereign States members of the United Nations Economic Commission for Europe which have competence in matters covered by the present agreement which desire(s) to participate in the project and consequently in this Agreement, shall so notify the Executing Secretary of the United Nations Economic Commission for Europe. The latter shall transmit a copy of this notification to the participating Governments.

If no objection is received by the Executive Secretary within ninety days of his communications to the parties thereto concerning the intended participation, the State, or the organisation concerned will become a Contracting Party to the Agreement, subject to the execution of its obligations, inter alia, under article I. The Executive Secretary will inform the Parties accordingly.

Article XIII

This Agreement may be terminated by either the United Nations Economic Commission for Europe or the participating Governments on 30 days' written notice to the other party, subject to the continuance in force of article X for the purposes there stated.

Article XIV

On termination or expiration of this Agreement under article XI or XIII, the funds will continue to be held by the United Nations Economic Commission for Europe until all the expenditures incurred by the United Nations Economic Commission for Europe have been satisfied from such funds. Thereafter, any surplus remaining in the trust fund shall be disposed of as indicated by the participating Governments.

Article XV

This Agreement shall be open for signature by all TER states. It shall enter into force upon signature by the United Nations Economic Commission for Europe and by the following TER participating Governments: Hungary, Romania and Turkey.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised thereto, have signed the present Agreement in the English language in two copies at Geneva.

Implementing arrangements attached to the Agreement

ATTACHMENT

PART 1

Programme of Work for 2001—2005

In accordance with the recommendations of the Ad Hoc Working Group of Experts on future TER activities (15—17 July 1996, Budapest) and in compliance with the objectives of the TER Co-operation Trust Fund Agreement, the Programme of Work for 2001—2005 has been agreed upon. It provides the necessary framework for developing concrete activities by the PCO and the member countries in order to achieve a step forward in the general development of the TER organisation under the following topics:

1. Modernisation of the rail and combined transport infrastructure:

- updating of the TER Network;
- implementation of studies on TER line sections;
- optimisation of TER co-operative activities;
- evaluation of bottlenecks and measures for their elimination;
- organisation of seminars and training courses;
- co-operation of PCO and the member countries with other international fora for implementing infrastructure and financial planning in railway and combined transport;
- development of relations between PCO and the member countries with private companies for obtaining financial inputs to the Trust Fund;
- assistance of PCO towards participation at various conferences, seminars, etc. organised by governmental or non-governmental institutions.

2. Development and utilisation of the databank:

- implementation of studies or participation of PCO as subcontractor in carrying out studies on the TER lines by using the data collected and in co-operation with the member countries;
- co-operation of PCO with the private sector obtaining additional funds for the Project based on the sale of selected categories of data;
- continuing of maintenance and processing of data;
- co-operation of PCO with other international institutions in charge with data collection.

3. Improving railway operation, organisation and management:

- stimulation of new studies for improving services along selected corridors: analysis, conclusions and proposals;
- assessment of the restructuring measures taken by the railway companies;
- assessment of the implementation of „TER technical standards and operational parameters’’, of the AGC and AGTC standards;

— promotion of studies for developing combined transport in the member countries and establishment of relations with combined transport operators;

— organisation of action in line with market-oriented management, of the railway companies;

— assessment of the measures for the implementation of new services (Freight Freeways), joint ventures or/and international groupings;

— assessment of the measures adopted by the TER countries in line with environmental friendly transportation;

— assessment of the measures adopted by the TER countries in line for assuring access right to the national transport infrastructure.

4. Improvement and harmonisation of railway technique and technology:

— organisation of workshops, seminars for the transfer of know-how and new technologies;

— co-operation with other institutions for the modernisation of track maintenance, signalling and telecommunications, use of information technology, etc.

	OBJECTIVE		ACTIVITY		OUTPUT
1.	Development of the TER network (rail and combined transport)	1.1.	Permanent updating of the Trust Fund agreement	1.1.1.	Updated Trust Fund Agreement with Attachment and Annexes
		1.2.	Optimization of TER co-operative activities	1.2.1.	Assessment system for co-ordination of TER activities
		1.3.	Review of the TER Network	1.3.1.	— TER Network updated on the basis of new developments or new countries joining TER — Inventory of Governments' plans and programmes as well as feasibility or preinvestment studies aimed at the upgrading of the TER lines — Studies for the development of transport on the railway lines in the TER region

	OBJECTIVE		ACTIVITY		OUTPUT
					— Study on the possible rehabilitation of the existing line with European gauge through Ukraine on the corridor Warsaw — Bucharest. — Traffic forecast on the TER lines — Report on developments on TER Network
		1.4.	TER bottlenecks	1.4.1.	Evaluation and exchange of views regarding the pre-feasibility studies and bottlenecks elaborated based on commonly accepted criteria
				1.4.2.	Improvement and elimination of bottlenecks through appropriate joint action and implementation of relevant legal instruments
		1.5.	Participation at meetings, conferences, etc.	1.5.1.	Report of th PCO after attending appropriate international meetings
				1.5.2.	Executing Agency will prepare information on contacts with non-member countries in order to increase TER membership
		1.6.	Seminars, Workshops and Training Courses	1.6.1.	Organisation of meetings of Railway Managers, Seminars, Workshops and Training Courses and assistance for the participation of TER countries at various conferences
2.	Establishment and utilisation of the railway databank	2.1.	Setting up of a system of common utilization of the databank	2.1.1.	Usage of existing data of the member countries inputting into the databank
		2.2.	Arrangement for the sale of data	2.2.1.	Provision of data to non-member countries at the same time providing an income for other project activities

	OBJECTIVE		ACTIVITY		OUTPUT
		2.3.	Continuing maintenance and processing of data	2.3.1.	Implementation of the Geographic Information System (GIS) in TER CO. The maps and processed data will be provided by the TER PCO to each member country for its respective network and territory. TER PCO will provide also the member countries with aggregate maps and processed data for the entire network, under specific conditions to be decided by the TER National Co-ordinators on relevant suggestions of the TER Database Experts Group
3.	Improving railway economic and financial situation and management matters	3.1.	Assessment of services along selected corridor	3.1.1.	Studies for the development of traffic on the corridor between Moscow — Alexandroupolis and Athens to be part of the TER Network
				3.1.2.	Assessment of the necessary economic and legal conditions for the implementation of new railway services (freeways, joint ventures, etc.)
		3.2.	Assessment of technical basis along TER lines	3.2.1.	Report on required modernization of technical basis of TER lines (stations, tracks, etc.)
		3.3.	Common strategy for sound economic and financial railway operation and management	3.3.1.	Assessment report on measures adopted by the railway Administrations in line with the common strategy for a sound economic and financial railway management adopted in 1993
		3.4.	Operating M.I.S. Management Information System	3.4.1.	Evaluations report on the present situation on operating M.K.S. in the TER countries for follow-up action

	OBJECTIVE		ACTIVITY		OUTPUT
		3.5.	Combined Transport	3.5.1.	Identification of all kind of obstacles to the development of International Combined Transport
		3.6.	Restructuring of Railways	3.6.1.	Progress report on the implementation of Restructuring of Railways in the TER Countries
4.	Improvement and harmonisation of railways technique and technology	4.1.	Rolling Stock	4.1.1.	Organization of Round Tables on new rolling stock
				4.1.2.	Evaluation and exchange of views regarding developments on the field of producing, purchasing and maintenance of rolling stock
		4.2.	Track maintenance and overhauling, modernization of technology	4.2.1.	Progress report on the present situation in the TER Countries and preparation of proposals for follow-up action
				4.2.2.	Organization of Round Tables on Track Maintenance and Civil Engineering
		4.3.	Electrification, signalling, telecommunication, use of information technology	4.3.1.	Proposals for approaching the present situation in the TER Countries with a view to establishing the possible follow-up action
		4.4.	Exchanging of information for enabling new services	4.4.1.	Identification of technical obstacles for implementation of new rail services
		4.5.	Exchanging of information on Productivity in Rail Transport	4.5.1.	Report on the Productivity in Rail transport in the TER Countries
		4.6.	Collecting the available studies related to the environmental aspects of rail transport	4.6.1.	Report reflecting the environmental friendliness of rail transport

PART 2

Budget for the period 2001—2005

Trans-European Railway Project Budget for the period 2001—2005*
According to the membership at 31 December 2000

Cod	Component	2001—2005	2001	2002	2003	2004	2005
10	Project Personnel						
11,00	International Experts						
	11,01 Consultants	25 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00
	11,04 Sub—Total	25 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00
	13,00 Administrative Supports Personnel	3 425,00	685,00	685,00	685,00	685,00	685,00
	15,00 Official Travel	110 000,00	22 000,00	22 000,00	22 000,00	22 000,00	22 000,00
	16,00 Mission Costs	50 000,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00
	19,00 Component Total	163 425,00	32 685,00	32 685,00	32 685,00	32 685,00	32 685,00
20	Subcontract						
	21,00 Subcontract	25 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00
	29,00 Component Total	25 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00
30	Training						
	32,00 Group Training	275 000,00	55 000,00	55 000,00	55 000,00	55 000,00	55 000,00
	39,00 Component Total	27 000,00	55 000,00	55 000,00	55 000,00	55 000,00	55 000,00
40	Equipment						
	41,00 Expendable Equipment	10 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00
	42,00 Non-Expendable Equipment	14 075,00	2 815,00	2 815,00	2 815,00	2 815,00	2 815,00
	49,00 Component Total	24 075,00	4 815,00	4 815,00	4 815,00	4 815,00	4 815,00
50							
	51,00 Operation and maintenance of Equipment	15 000,00	3 000,00	3 000,00	3 000,00	3 000,00	3 000,00
	52,00 Reporting Costs	15 000,00	3 000,00	3 000,00	3 000,00	3 000,00	3 000,00
	53,00 Soundly	82 500,00	22 500,00	22 500,00	22 500,00	22 500,00	22 500,00
	59,00 Component Total	112 500,00	22 200,00	22 200,00	22 200,00	22 200,00	22 200,00
99		625 000,00	125 000,00	125 000,00	125 000,00	125 000,00	125 000,00

A) Total Contribution and income	800 000,00
B) Total planned expenditure	
A) divided by ratio 1,28	625 000,00
C) Estimated 13% of Programme Support of B)	81 250,00
D) Estimated 15% operating reserve of B)	93 750,00
E) Grand Total Expenditure	800 000,00

See in connection with Attachment Part 2, also Attachment, Part 3, Annex VI — Budget

* To be revised according to the number of countries to participate in the TER.

PART 3

Framework With Annexes
For 2001—2005 (Inclusive)

**Trans-European Railway (TER) Co-operation
Agreement framework for 2001—2005**

The Governments of Austria, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Czech Republic, Georgia, Greece, Hungary, Lithuania, Poland, Romania, Russian Federation, Slovakia, Slovenia and Turkey,

having regard to the Trans-European Railway (TER) Project Document,

bearing in mind existing bilateral and multilateral agreements in the fields of rail and combined transport, particularly the European Agreement on Main International Railway Lines (AGC) and the European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC) elaborated within the framework of the United Nations Economic Commission for Europe,

desirous to facilitate and develop international rail and combined transport among and through their countries as well as between them and other European countries,

wishing to improve the quality and efficiency of transport operations,

aware of the new West-East orientation of transport demand which is likely to be derived from the profound changes which have occurred in Central and Eastern European countries,

recalling the Declarations of the Pan-European Transport Conferences in Prague, October 1991; in Crete, March 1994 and in Helsinki, June 1997,

taking into account the resolution of the Baltic Sea Conference of Ministers of Transport, Szczecin, 17—18 March 1992,

agree to co-operate in the endeavour to implement, within the framework of the AGC and AGTC Agreement, of the Trans-European Railway (TER) Project, according to the following provisions.

I

**THE „TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)”
PROJECT**

The TER Project consists of a series of objectives and actions to achieve them, which are established with the aim of improving the quality and efficiency of international rail and combined transport, passenger and freight, on the main international lines of the following countries: Austria, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Czech

Republic, Georgia, Greece, Hungary, Lithuania, Poland, Romania, Russian Federation, Slovakia, Slovenia and Turkey.

While these lines are not the whole railway network of the above countries, but a small number of them, they constitute nevertheless a continuous railway network designated hereafter as the TER Network.

The TER Network includes, not only the north-south corridor, but also west east lines which have been added to take into account new developments and integration processes in the region.

The TER Project relates to the TER network only. It considers also the related combined transport installations and equipment in the above countries.

II

OBJECTIVES

The general objective of the TER Project is to develop a coherent efficient rail and combined transport system among Central and Eastern European countries and between those countries and other European countries.

By providing efficient competitive services, the TER system must become attractive to customers, both passenger and freight, and be able to absorb an important part of the international transport market within, from and to Central and Eastern Europe, thus alleviating congestion and reducing environmental and safety problems on major international roads of those countries.

More specific objectives are:

A) *Infrastructure development*

With the exception of some short sections, the physical plan of the TER Network is already in place. However, the infrastructure standards are far below those indicated in the AGC and AGTC Agreements.

The objectives in this field are therefore, firstly the implementation of the TER standards (medium term) and the upgrading of the existing infrastructure to the level determined in the AGC and AGTC Agreements as the final target. As regards related combined transport installations, the objective is to upgrade what exists, to develop new ones and to provide all of them with appropriate equipment.

B) *Modernization of transport equipment*

Transport equipment (rolling stock, motive power, signalling and telecommunications equipment, etc.) is in many cases not apt for today's performances. The objective is therefore to progressively replace it by new equipment

according to a necessary harmonization — at least at the level of compatibility — of the equipment adopted by the different countries. Within these new solutions (Joint Ventures, Leasing, etc.) should be also considered.

C) Adaptation of organization to market oriented management

Railways no longer have the dominant position they had in the past. In market economies, road transport has succeeded in providing better door-to-door services and just-in-time deliveries, required by customers today, and its share of the transport market has become much more important than the one of rail transport. In Central and Eastern European countries, as a consequence of a fundamentally different approach, railways were able to keep for decades the strongest position with regard to other modes. However, recent developments in those countries and the adoption of market principles in economies will lead to a strong and fast development of road transport. Already, as a consequence of both this development and the recession, which has followed the initiation of a transition period, rail traffic has sharply decreased. If this situation goes on, governments might soon face very serious problems.

The final objective is therefore to provide railway companies with a modern, efficient market-oriented organization and management, which are able to ensure a smooth transition to a new equilibrium of modes in the transport sector in Central and Eastern European countries. In particular, increased attention should be paid to international combined transport. Advantages of road in terminal transport should be combined with the environmental and safety advantages of rail on main transport in order to provide efficient international combined transport services. The rail part of the service still has to be efficient and of the appropriate quality. Border crossing procedures will have to be simplified. Railway companies will have to adopt a commercial orientation. In order to achieve this objective, management will have to be trained accordingly. The implementation of the solutions from the latest EU Directives from that field should also be considered.

III

PRIORITY ACTIONS

1. Starting from the actual state of the TER Network, elaboration of short-term measures

— To identify railway axes to be upgraded, main infrastructure bottlenecks to be removed and urgent needs for equipment,

— To determine organizational measures to be taken particularly for facilitation of border crossings, development of combined transport and improvement of commercial services in general.

2. Consideration of existing pre-feasibility studies, proposing elaboration of new ones including traffic forecast and cost/benefit analyses.

3. Assessment of the investments required, proposing their priorities.

IV

REGULAR ACTIVITIES

1. Infrastructure development

— Establishment and upgrading of the TER Network, including west — east connections, taking also into consideration in this Agreement defined TER Standards and other developments related there, too.

— Identification of major bottlenecks and missing links as well as the relate a infrastructural works to be undertaken, including at border points. Establishment of priorities.

- Elaboration of pre-feasibility and feasibility studies.
- Schedule for planning, design and construction.
- Financing.

2. Development of combined transport

— Collection of data on traffic flows, all modes. Identification of major international road transport flows through, from and to the TER Network.

— Studies on the establishment of alternative combined transport solutions or from and to the TER Network.

— Identification of obstacles to the development of international combined transport, including deficiencies in transfer terminals, special wagons, containers and swap bodies, etc.

— Proposals for eliminating those obstacles.

— Identification of possible measures to be taken by the TER member countries in order to approach the steps taken in the EU in the field of railway freight transportation

— Prioritization of proposals on a cost/benefit analysis basis. — Financing.

— Consideration of possibilities for development of combined transport of dangerous goods.

3. Training

Seminars and workshops on marketing oriented management and other commercial issues, use of computers in railways, CAD systems, etc.

4. *Improvement of railways efficiency*

— Identification of major obstacles (other than infrastructural) to rail transport efficiency, including obsolescence or incompatibility or rolling stock, motive power and signalling and telecommunications equipment, delays in border crossings, inadequacy of international rail transport regulations, etc. at the TER countries.

- Proposals for the elimination of those obstacles.
- Prioritization on a cost/benefit analysis basis.
- Financing.

5. *Establishment of a multimodal data bank*

— Data on traffic flows and forecasts (intermodal approach)

— Technical and operational parameters, tolling stock, etc.

- Data on border stations.
- Data on train-ferry connections.

V TER BUDGET

To cover expenditures required for the execution of the activities presented in the programme of work, annual budgets shall be established by the Steering Committee on the basis of:

1. *Resources*

a) Contributions in-kind and in-cash from member countries;

b) Contributions in-cash or in-kind from other international organizations, national and/or private bodies and non-member countries.

The participating countries will provide as in-kind contribution to cover all costs for carrying out all tasks, emerging from the Work Plan as a part of the Project's national activities (e.g. data supplying, analysing, providing studies, experts).

2. *Expenditures*

The main lines of expenditures for project co-ordination are listed on the budget page.

The participating countries will continue to pay local salaries, social security contributions and other emoluments of national staff both working within each country for the Project and when such staff is delegated to participate in meetings, courses, etc. Special study items included in the programme of work and allocated to certain countries will be financed through the project budget.

VI LOCATION OF PROJECT CENTRAL OFFICE

The TER Project Central Office is located in Budapest, Hungary.

VII EXECUTING AGENCY

The UN/ECE shall be invited to continue as the Executing Agency of the Project.

VIII ANNEXES

The following annexes constitute an integral part of the Attachment, part 3 and include the following:

- | | |
|--------------|---|
| — Annex I | — TER Network (List of TER Lines, Map of the TER Network and TER Parameters) |
| — Annex II | — Steering Committee (SC) |
| — Annex III | — Group of National Co-ordinators (TERNC) |
| — Annex IV | — National Co-ordinators (NC) |
| — Annex V | — Project Central Office (TERCO) |
| — Annex VI | — Budget |
| — Annex VII | — Letter of Agreement signed between ECE and the Host Government of the Project Central Office* |
| — Annex VIII | — Type-letter of Agreement to be signed between ECE and the Government of the Project Manager or other Project Central Office staff |

* The Letter of Agreement between the ECE and the Host Government of the PCO will be superseded and replaced once a new agreement has been concluded between: the ECE and the Hungarian Government.

ANNEX I**List of Trans-European Railway (TER) lines**

E 010	{Helsinki—Vainikkala}—(b.st. RZD/VR) buslovskaya—St. Petersburg—Akademicheskaya—Moscow	TN 001
E 020	{Berlin—Frankfurt/O}—Rzepin (b.st. PKP/DB)—Poznan—Barlogi—Lowiz—Warsaw/Skierniewice—Lukow—Terespol (b.st. RZD/BC)—Smolensk—Moscow—Nizniy Novgorod—Sverdlovsk—{Omsk—Novosibirsk—Krasnoyarsk—Irkutsk— Vladivostok}	TN 004
E 026	Wroclaw—Idzikowice and Warsaw—Bialystok—Sokolka—{Kuznica Bial. (b.st. PKP/BC)—Grodno—Kabeliai (b.st. LG/BC)—Vilnius	TN 007
E 026/1	Sarkiai—Siauliai—Gaiziunai—Palemonas—Kazlu Ruda—Mockava	TN 010
E 030	{Dresden}—Zgorzelec (b.st. PKP/DB)—Wroclaw and Opole—Kedzierzyn Kozle—Gliwice—Katowice—Krakow—Przemysl (b.st. PKP/UZ)—{Mostiska (b.st. UZ/PPK)—Lvov} and Siechnice—Opole—Glowice and {Kyiv—Poltava—Kharkov—Topoli (b.st. UZ/RZD)}—Solovei Valuiki—Povonno—Rtishcevo—Penza—Samara—Uta—Chelysbinsk—Kurgan—Omsk	TN 013
E 030/1	Tarnow—Now Sacz—Muszyna (b.st. PKP/ZSR)—Plavec (b.st. ZSR/PPK)—Kysak and Kosice—Cana (b.st. ZSR/MAVO—Hidasnemeti (b.s t. MAV/ZSR)—Felsőszolca	TN 016
E 040	{Nurnberg}—Cheb (b.st. CD/DB)—Plzen—Prague—Kolin—Usti n/O—Ceska Trebova—Prerov—Hranice na Morave and Petrovice United Nations Economic Commission for Europe Karvine—Mosty United Nations Economic Commission for Europe Jablunkova (b.st. CD/ZSR)—Cadca (b.st. ZSR/CD)—Zilina—Vrutky—Poprad Tatry—Kysak—Kosice—Cierna n/T (b.st. ZSR/UZ)—{Chop (b.st. UZ/ZSR)} and Horni Lidec (BCP)—Luky pod Makytou (b.st. ZSR/CD)—Puchov—Zilina	TN 019
T 040	Ceska Kubice (b.st. CD/DB)—Plzen	TN 022
T 041	Plzen—Ceske Budejovice—Ceske Velenice	TN 025
T 042	Nove Zamky—Zvolen—Plesivec—Kosice	TN 028
E 045	Kufstein (b.st. OBB/DB)—Worgl and Innsbruck—Garberbach—Brenner and Baumkirchen—Gaberbach	TN 031

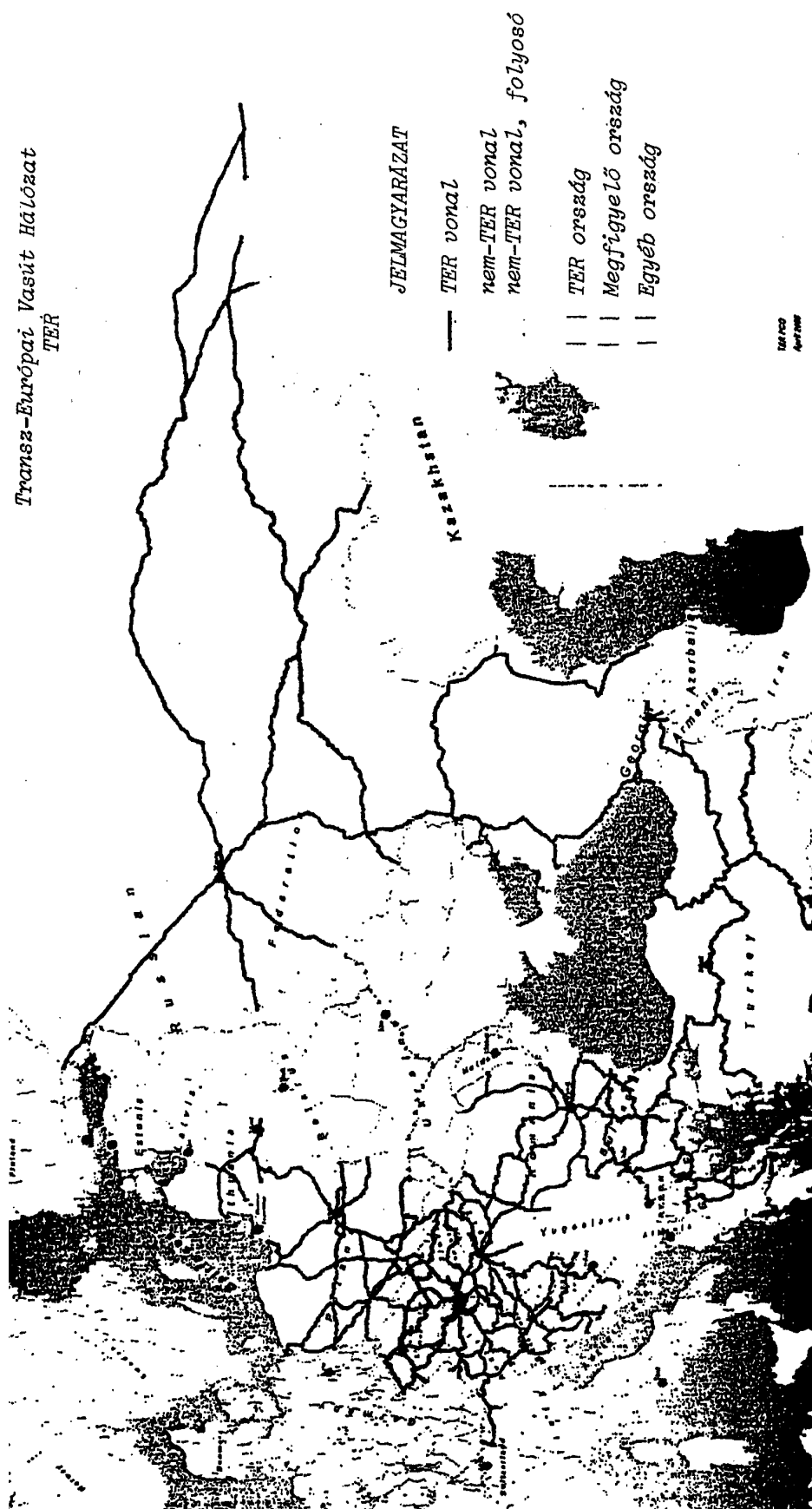
E 050	{Buchs (b.st. SBB/OBB)—Feldkirch—Innsbruck—Baumkirchen—Scharzach=St.Veit—Bischofshofen—Salzburg—Wels—Marchtrenk—Linz—Vienna—Bruck/L—Hegyeshalom (b.st. MAV/OBB)—Gyor—Komarom—Budapest—Hatvan—Miskolc—Nyiregyhaza—Zahony (b.st. MAV/UZ—{Chop (b.st. UZ/MAV)—Lvov—Kíiv—Zarnovo (b.st. UZ/ZD)}—Suzemka (b.st. RZD/UZ)—Moscow and {Fastov—Dnepropetrovsk—Krasnoarmeisk—Krasnaya Mogila (b.st. UZ/RZD)}—Gukovo—Lichaiy—Astrakhan (b.st. RZD/Kazakhstan)}	TN 034
T 050	Vienna Meiding—Ebenfurth—Sopron (b.st. GySEV/RoeEE)—Gyor and Vienna Meiding—Ebenfurth—Wiener Neustadt—Loipersbach—Sopron (b.st. GySEV/OBB)	TN 037
E 050/2	{Kvashino (b.st. UZ/RZD)}—Uspenskaya—Taganrog—Rostov-na-Donu — and Tihoreckaia—Armavir	TN 040
E 052	Vienna—Sud—Marchegg (b.st. OBB/ZSR)—Devinska Nova Ves (b.st. ZSR/OBB)—Bratislava—Galanta—Nove Zamky—Sturovo (b.st. ZSR/MAV)—Szob—Budapest—Cegled—	TN 043
T 053	Parndorf—Kittsee (b.st.) OBB/ZSR)—Bratislava—Petrzalka	TN 046
E 054	Arad—Vintu de Jos—Coslariu—Ploesti—Bucuresti	TN 049
T 054	Vintu de Jos—Sibiu—Bujoreni—Titu—Bucuresti	TN 052
E 054/1	Puspokladany—Biharkeresztes (b.st. MAV/CFR)—Episcopia Bihor (CFR/MAV)—Oradea—Cluj—Coslariu—	TN 055
E 055	{Dresden}—Decin (b.st. CD/DB)—Usti n/L—Prague and Schwarzach/St. Veit—Villach—Arnoldstein (b.st. OBB/FS)	TN 058
T 055	Usti n/L—Karlov Vary—Cheb	TN 061
E 056	Budapest—Maglod—Ujszasz—Shzolnok—Lokoshaza (b.st. MAV/CFR)—Curtici (b.st. CFR/MAV)—Arad—Timisioara—Craiova—Videle—Bucuresti	TN 064
T 056	Craiova—Calafat (b.st. CFR/BDZ)—Vidin (BDZ/CFR)—Mezdra	TN 067
E 059	Swinoujscie—Szczecin—Poznan—Wroclaw—Opole	TN 070
T 059	Szczecin—Rzepin—Nowa Sol—Wroclaw—Opole	TN 073
E 061	{Dresden}—Decin (b.st. CD/DB)—Usti n/L—Prague—Kolin—Usti n/O—Ceska Trebova—Brno—Breclav—Lanzhot (b.st. CD/ZSR)—Kuty (b.st. ZSR/CD)—Devinska Nova Ves—Bratislava—(b.st. MAV/ZSR) and Bratislava (Petrzalka)—Rusovce—(b.st. ZSR/MAV)—Rajka (b.st. MAV/ZSR)—Hegyeshalom	TN 076
T 061	Decin (b.st. CD/DB)—Usti n/L—Vsetaty—Nymburk—Kolin—Havlickuv Brod—Brno	TN 079
T 062	Brno—Viskov—Prerov	TN 082
E 063	Zilina—Puchov—Leopoldov—Bratislava/Galanta	TN 085

E 065	Gdynia—Gdansk—Tczew—Malbork—Warsaw—Idzikowice—Psary—Katowice—Pszczyna—Wisla Most—Zebrzydowice (b.st. PKP/CD)—Petrovice United Nations Economic Commission for Europe Karvine (b.st. CD/PKP)—Behumin—Hranice na Morave—Prerov—Breclav (b.st. CD/OBB)—Bernhardsthal—Hohenau (b.st. OBB/CD)—Retz (b.st. OBB/CD)—Florisdorf—Vienna—Bruck a. d. M.—St. Michael—Villach—Rosenbach (b.st. OBB/SZ)—Jesenice (b.st. SZ/OBB)—Ljubljana—Pivka—II. Bistrica (b.st. SZ/HZ)—Sapjane (b.st. HZ/SZ)—Rijeka	TN 088
T 065	Tczew—Barlogi—Zdunska Wola—Glowice—Pszczyna	TN 091
E 066	{Chop}—Halmeu (b.st. CFR/UZ)—Satu Mare—Oradea—Arad—Timisoara—Stamora Moravita (b.st. CFR/JZ)	TN 094
E 067	Bruck a. d. M.—Graz—Spielfeld Strass (b.st. OBB/SZ)—Sentilj (b.st. SZ/OBB)—Maribor—Pragersko—Zidani Most	TN 097
T 067	Graz—Jennersdorf (b.st. OBB/MAV)—Szentgotthard (b.st. MAV/OBB)—Kormend	TN 100
E 069	Budapest—Szekesfehervar—Nagykanizsa—Murakeresztur (b.st. MAV/HZ)—Kotoriva (b.st. HZ/MAV)—Cakovec (b.st. HZ/SZ)—Sredisce (b.st. SZ/HZ)—Ormoz—Pagersko—Zidani Most—Ljubljana—Pivka—Divaca—Koper	TN 103
T 069	Szekesfehervar—Veszprem—Boba/ Celldomok —Zalaovo—Hodos (b.st. SZ/MAV) Murska Sobota—Ormoz	TN 106
E 070	{Trieste—Villa Opicina (b.st. FS/SZ)}—Sezana (b.st. SZ/FS)—Divaca—Pivka—Ljubljana—Zidani Most—Dobova (b.st. SZ/HZ)—Savski Marof (b.st. HZ/SZH)—Zabreb—Sunja—Novska—Slavonski Brod—Tovarnik (b.st. HZ/JZ) and Zagreb—Dugo Selo—Novska and Dragoman (b.st. BDZ/JZ)—Sofija—Plovdiv—Dimitrovgrad—Svilengrad (b.st. BDZ/TCDD)—Kapikule (b.st. TCDD/BDZ)—Sirkeci—Istanbul—Haydarpasa—Ankara—Kalin—Cetinkaya—Malatya—Kapikoy and Cetinkaya—Divrigi—Erzurum—Kars—Doguakpi (b.st. TCDD/Armenia) and Kars—Gildir—Aktas (b.st. TCDD/Georgia)—Marneuli	TN 109
T 070	Vinkovci—Gunja—Brcko (b.st. BHZ/HZ)—Tuzla	TN 112
E 071	Budapest—Dombovar—Gyekenyes (b.st. MAV/HZ)—Koprivnica (b.st. HZ/MAV)—Zagreb—Ostarije—Rijeka	TN 115
E 074	Eskisehir—Alayunt—Balikesir—Manisa—Izmit	TN 118
E 085	Budapest—Kiskunhalas—Kelebia (b.st. MAV/JZ) and {Vokovo (b.st. CFARYM/JZ)/Tabanovci (b.st. CFARYM/JZ)—Skopje—Veles—Gevgelija (b.st. CFARYM/CH)—Thessaloniki—Athens}	TN 121
T 085	{Veles—Bitola—Kremenica (b.st. CFARYM/CH)}	TN 124
E 095	{Kyiv—Benderi (b.st. CFM/UZ)—Kishinev—Ungeni (b.st. CFM/CFR)}—Iasi (b.st. CFR/CFM)—Pascani—Buzau—Ploiesti and Videle—Giurgiu Nord and Bucuresti—Giurgiu Nord (b.st. CFR/BDZ)—Russe (b.st. BDZ/DFR)—Gorna Oriahovitza—Dimitrovgrad	TN 127

T 095	Sdimitrovgrad—Podkova	TN 130
E 097	Samsun—Kalin—Cetinkaya—Malatya—Narli—Toprakkale—Iskenderun/Mersin	TN 133
E 201	Klaipeda—Siauliai—Ghaiziunai—Kaisiadorys—Vilnius—Kena (b.st. LG/BC)—{Minsk—Zhlobin—Gomel—Nezhin}	TN 136
E 201/1	{Kaliningrad}—Kybartai (b.st. L/RZD)—Kazlu Ruda—Kaunas—Kaisiadorys	TN 139
E 203	(Yekaterinenburg) Sverdlovsk—Kurgan—{Presnogorkovka}	TN 142
T 262	Radviliskis—Pagegiai (b.st. LG/RZD)—{Kaliningrad}—Braniewo (b.st. PKP/RZD)—Malbork	TN 145
T 303	Krakow—Nowy Sacz	TN 148
E 451	Passau (b.st. OBB/DB)—Neumarkt Kallham—Wels	TN 151
T 451	Simbach/Inn (b.st. OBB/DB)—Neumarkt Kallham	TN 154
E 500	Moscow—Ryazan—Kotchetovka—{Rtishcevo—Saratov—Ozinki}—Orenburg	TN 157
E 500/2	Ryazan—Russevka—Samara—Orenburg	TN 160
E 500/3	Kotchetovka—Gryazi Voronezh—Gukevo Volzhska—Rostov-na-Donu and Tihoreckaia—Krasnodar—Novorossiysk	TN 163
T 501	Vienna Nord—Wolfsthal	TN 166
E 502	Bischofshofen—Selzthal	TN 169
T 502	Bregenz—Lustenau/St. Margrethen (b.st. OBB/SBB)	TN 172
T 503	Lindau (b.st. OBB/DB)—Bregenz—Feldkirch	TN 175
E 551	Prague—Veseli n/L—Ceske Budejovice—Horni Dvoriste (b.st. CD/OBB)—Summerau (b.st. OBB/CD)—Linz—Traun—Selzthal—St. Michael and Traun—Marchtrenk	TN 178
T 551	Veseli n/L—Ceske Velenice (b.st. CD/OBB)—Gmund (b.st. OBB/CD)—Vienna FJB	TN 181
E 560	Buzau—Faurei—Galati	TN 184
T 560	Faurei—Bucuresti	TN 187
E 562	Bucuresti—Fetesi—Medgidia—Constanta	TN 190
T 962	Wroclaw—Miedzylesie (b.st. PKP/CD) Lichkov (b.st. CD/PPK)—Letohrad—Usti n/O	TN 193
T 654	Wisla Most—Zwardon (b.st. PKP/ZSR)—Skalite (b.st. ZSR/PPK)—Cadca	TN 196

T 655	Psary—Krakow	TN 199
E 680	Sofia—Mezdra—Gorna Oriahovitza—Kaspican—Sindel—Varna	TN 202
T 680	Medgidia—Negru Voda (b.st. SFR/BDZ)—Kardam—Sindal	TN 205
E 691	Murakeresztur—GyekenyesTN 208	TN 208
T 691	Gyor—Papa—Celldomolk—Porpac—Szombathely—Kormend—Zalalovo	TN 211
T 692	Csorna—Porpac	TN 214
T 693	Celldomolk/ Vinari Bros —Boba	TN 217
E 700	Rotov-na-Donu—Tihoreckaia— and Uzlovaya—Makhachkala—Yalarna	TN 220
E 700/2	Astrakhan—Uzlovaya	TN 223
E 701	Armavir—Sotchi—Veseloe (b.st. ZSR/Georgia)—Sukhumi—Senski—Samtredia—Tbilisi— Gardabani	TN 226
E 701/1	Samtredia—Batumi	TN 229
E 701/2	Senski—Poti	TN 232
E 703	Tbilisi—Sadakhlo	TN 235
E 720	Plovdiv—Stara Zagora—Karnobat—Burgas	TN 238
E 751	Volinja (b.st. HZ/BHZ)—Dobrljin (b.st. BHZ/HZ)—Bosanski Novi—Bihac—Ripac (b.st. BHZ/HZ)—Strmica (b.st. HZ/BHZ)—Knin—Perkovic—Split/Sibenik	TN 241
E 753	Ostarije—Gospic—Knin—Zadar	TN 244
E 771	Strizivojna Vrpolje—Slavonski Samac (b.st. HZ/BHZ)—Bosanski Samac (b.st. BHZ/HZ)— Sarajevo—Caplijina (b.st. BHZ/HZ)—Metkovic (b. st. HZ/BHZ)—Ploce	TN 247
T 771	Zvornik (b.st. BHZ/JZ)—Tuzla—Doboj—Banja Luka—Bosanski Novi	TN 250
E 773	Dombovar—Pecs—Magyarboly (b.st. MAV/HZ)—Beli Manastir (b.st. HZ/MAV)—Osijek— Strizivojna Vrpolje	TN 253
E 851	{Lvov—Cernivci}—Vadul Siret (b.st. CFR/UZ)—Bviscani—Suceava—Pascani	TN 256
E 885	Sofia—Pernik—Radomir—Kulata (b.st. BDZ/CH)—Promachon (b.st. CH/BDZ)—Thessaloniki	TN 259
T 855	Radomir—Bueshevo (b.st. BDZ/CFARYM)—{Kriva Palanka—Kumanovo—Skopje—Tetovo— Struga—Librazhdi—Elbasani—Durres}	TN 262
E 951	Karnobat—Sindel	TN 265

Map of the TER Network



agenda by decision of the Committee. The Committee may revise the agenda by adding, deleting, deferring or amending items.

III. Representation

Rule 5

Each member shall be represented on the Committee by a representative who may be accompanied to session of the Committee by alternative representatives and advisers. The ECE as the Executing Agency will participate ex officio.

IV. Officers

Rule 6

The Committee, at the commencement of its first session each year shall elect from among the representatives of its members a Chairman and a Rapporteur, who hold office during that year and until their successors are elected.

Rule 7

The Chairman shall participate in the meetings of the Committee in that capacity and not as representative of the member Government by whom he is accredited. Another member of his delegation shall be entitled to represent the member Government concerned in the meetings of the Committee.

Rule 8

The Project Manager shall keep the members of the Committee informed, by verbal or written communication, of any questions which may be of interest to the Committee, and may participate as appropriate in its deliberations.

V. Language and records

Rule 9

English shall be the working language of the Project, including the Steering Committee. Countries hosting Committee sessions may provide interpretation in French and/or Russian, whenever possible.

Rule 10

Reports of the session of the Committee shall be drafted and adopted during these sessions and distributed promptly to members of the Committee and to any others participating in the session. The reports may be made public after their adoption, at such time and under such conditions as the Committee may decide.

VI. Quorum

Rule 11

Discussions may not commence without the presence of two-thirds of the members of the Committee. Decisions of the Committee concerning all matters examined shall be taken by consensus of the members present.

VII. Subordinate bodies

Rule 12

The rules of the Committee shall also apply in principle to its subordinate bodies.

VIII. Participation as observers of representatives of non-member governments and international organizations

Rule 13

- a) Governments not members of the Project, and
 - b) Specific international organizations and institutions
- Could be represented by observers at its session with consultative status without voting rights.

IX. Amendment of suspension of rules of procedure

Rule 14

A rule of procedure may be amended or suspended by decision of the Steering Committee upon consensus of all the TER countries.

ANNEX III**Group of TER National Co-ordinators (TERNC)**

1. The membership of TERNC shall comprise the National Co-ordinators. In the meetings of the TERNC other experts from member States could also participate.

2. The Group, in principle, shall meet twice each year. It may hold special meetings as deemed necessary.

3. The Group, inter alia, shall:

a) be responsible for the elaboration, evaluation and co-ordination of TER technical activities and their economic aspects;

b) be in charge of the elaboration, evaluation and co-ordination of the TER activities concerning the financing of the construction of the TER. To fulfil duties TERNC considers the outputs of the

— ad-hoc working groups established by the SC for specific subjects;

c) monitor all activities carried out by the TER;

d) examine reports and documents submitted by the Project Manager

e) make recommendations to the Steering Committee concerning the programmes of work;

f) consider any other matters at the request of the Steering Committee or the Project Manager.

ANNEX IV**National Co-ordinators (NC)**

The National Co-ordinator shall be designated by his/her Government.

The National Co-ordinator shall be responsible for:

(1) serving as contact for the Project „TER” in his/her country;

(2) maintaining liaison between the national organizations involved and the Project Central Office by taking action at national level to obtain and transmit information required in connection with PCO activities;

(3) co-ordinating national activities under the TER;

(4) planning and carrying out activities and producing outputs in accordance with the TER programmes of work;

(5) utilizing TER inputs effectively and efficiently;

(6) attending the SC and TERNC sessions and participating in achieving the objectives of the TER.

ANNEX V**Project Central Office (PCO)**

The Project Central Office shall co-ordinate all activities carried out under the terms of this document and operate under the overall direction of the Steering Committee, with guidance from the ECE as Executing Agency.

The PCO is located in Budapest, Hungary on the basis of the arrangements stipulated in an agreement to be signed by the Government of the Republic of Hungary and the LTN/ECE Executive Secretary regarding the operation of this office.

The personnel of the PCO comprise the following:

- Project Manager
- Deputy Project Manager
- Assistant Project Manager(s)
- Other staff

All the above mentioned staff would be provided with diplomatic passports by their respective countries of origin. The Project Manager, the Deputy Project Manager, the Assistant Project Manager and other International staff of the Office shall be considered as officials of the United Nations (UN) as defined in the agreement between the Government of the Republic of Hungary and the UN ECE Executive Secretary.

The terms regarding the service of PCO's international staff shall be defined in a letter to be exchanged between the respective countries of origin of the staff and the UN ECE Executive Secretary.

The new elected Project Manager should come in the office one year advance as Deputy Project Manager.

The competence of this personnel shall be as follows:

Project Manager

The Project Manager of the PCO shall be selected from one of the TER states by the SC. He/she shall serve for a period of two years with the possibility of the SC approving extensions for up to two years upon agreement of his/her Government.

The Government providing the services of the Project Manager remunerates him/her. The conditions of his/her services are determined in a letter exchanged between ECE and the Government concerned. When travelling outside Budapest (except for operating costs of office car and highway tolls for travel within Hungary) his/her travel and subsistence expenses are provided from the Project-budget.

The Project Manager shall be responsible for:

(1) acting as manager of the Project Central Office (PCO);

(2) preparing the Draft Programmes of Work for approval by the Steering Committee (SC) and administering them as adopted;

(3) acting as Secretary to the Steering Committee (SC) and to TER National Co-ordinators (TERNC);

(4) advising the Chairman of the Steering Committee and TERNC on matters requiring decision;

(5) preparing and distributing information to the member countries on matters requiring decision;

(6) maintaining continuous liaison with the National Co-ordinators regarding all matters concerning the implementation of TER activities.

(7) preparing the Project Manager's Report on the overall activities of the PCO and developments in the TER during the period under review for the SC and the TER sessions;

(8) organizing and preparing of technical and administrative documentation for the consideration of all TER meetings;

(9) overseeing the work of experts who provide consultancy services in the framework of various activities, and with the TER Governments providing contributions in-kind to the TER;

(10) overseeing the administrative and financial activities within the competence of the PCO;

(11) providing assistance for the administration of the project „TER” budget, according to the decisions of the SC and the provision of the financial rules and regulations of the UN;

(12) assisting in the selection of proposed consultants as required, under the guidance of the Steering Committee, to render assistance in the execution of specific activities in accordance with the programme of work;

(13) carrying out other tasks as assigned by the SC;

(14) the Project Manager reports directly to the Director of the Transport Division of ECE or to his representative;

(15) as head of the PCO in Budapest, Hungary, the Project Manager supervises both its international staff and local staff provided by the Government of Hungary;

(16) the Project Manager duty station is Budapest, Hungary, and any travel away from that duty station is undertaken after consultation with, and with approval of the Transport Division of ECE.

Deputy Project Manager

The Deputy Project Manager is also selected from one of the TER countries by the SC.

The Deputy Project Manager is made available by participating States on a similar basis as the Project Manager.

His/her task is to assume in the absence of the Project Manager his responsibilities.

His/her specific responsibilities will be defined by the Executing Agency and/or Steering Committee together with the Project Manager.

His/her mandate should be linked to the Project Manager's mandate.

Assistant Project Manager(s)

As a function of the workloads involved, the SC may select qualified assistant(s) for limited periods, who would be responsible for aiding the Project Manager in technical, operational and financial aspects of TER management.

These are selected by the Steering Committee from among candidates proposed by the TER States, with the assistance of the Project Manager. They are made available by participating States on a similar basis as the Project Manager or the Deputy Project Manager.

Other staff

If necessary, other supporting staff in addition to the existing staff provided by the host country, will be recruited and remunerated by the Project according to the needs of the TER and approved by the Steering Committee

ANNEX VI

Budget

The TER Project shall operate under the budget whose main inputs shall be cash contribution in convertible currencies from the member States. To this budget can also contribute: non-member States and international bodies and organizations and/or private bodies.

Both public and private bodies in the TER states, such as universities, design offices, construction companies, transportation organizations and some manufacturers, etc. may be interested in sponsoring the TER Project.

The contributions of the member States in convertible currencies shall be at an equal level. Those in kind shall be at an equal level to the extent possible.

This budget is planned to cover a period of five years.

This budget, including countries' inputs in kind shall be utilized under the control of ECE and advising of the Project Manager in line with the programme of work and the directives of the Steering Committee.

The main forms of contributions in-kind of the TER States are: the operation of PCO, hosting of meetings,

supplying of national experts, preparation of technical reports and training programmes, and undertaking of specific co-ordination activities

ANNEX VII

**Letter of Agreement signed between ECE
and the Host Government of the Project Central Office**

MINISTRY
OF TRANSPORT
and Water Management
Minister

MINISTERIUM
FÜR VERKEHR
und Wasserwesen
Minister

KÖZLEKEDÉSI ÉS VÍZÜGYI MINISZTERIUM
MINISZTER

000778/024/2001.

Budapest, 10 July 2001

Mrs. Danuta Hübner
Executive Secretary United Nations
Economic Commission for Europe
GENEVA

Dear Mrs. Executive Secretary,

Hungary has extended its joining to the Trans-European Railway Cooperation Trust Fund Agreement (hereinafter: TER Agreement) for the period 2001—2005 and has taken on the operation of the TER Project Central Office (hereinafter: PCO) in Budapest as it had been in the earlier years.

Under Section 4, Article IV of TER Agreement, the PCO has no independent legal personality, nevertheless the Government acknowledges the PCO's right to organise meetings and perform other activities aiming at the implementation of TER Agreement within the territory of the Republic of Hungary.

During the term of TER Agreement, the PCO's seat shall be in Budapest. The Government of the Republic of Hungary undertakes to provide the following for the operation of the PCO:

a) an office consisting of 4 rooms with a total area of approximately 160 m² supplied with appropriate furniture (curtains, carpets, lamps, electronic alarm system) and associated utility rooms to be developed according to the needs and for the exclusive use of the PCO,

b) a passenger car for official use by the PCO,

c) direct phone lines (1 ISDN line, 2—3 main lines, 1 mobile line) with a telefax.

The Government of the Republic of Hungary undertakes to pay the following charges related to the operation of the PCO:

a) rent,

b) office maintenance fee,

c) utility charges (cleaning, heating, water, electricity, gas supply, sewage disposal, refuse collection),

d) wages of the local personnel (2 administrative clerks), including allowances and social benefits,

e) operation of a passenger car used for official purposes within the territory of the Republic of Hungary (fuel, toll, maintenance, insurance).

In consequence of the above-mentioned, the PCO assumes the following obligations from the budget according to Part 2 of the TER Agreement:

a) supply, operation and maintenance of the rooms with technical equipment,

b) settlement of all phone, telefax, Internet and postal charges,

c) operation of the passenger car for official use outside the territory of the Republic of Hungary (fuel, toll, insurance, removal of damages beyond the border).

The competent Hungarian authorities shall provide the necessary public utilities to the PCO, including electricity, water and gas supply, sewage disposal, refuse collection, postal and telecommunications services without limitation. In the case of suspension or failure of the services, the competent Hungarian authorities shall meet the PCO's demands at the same level as they do for key government agencies and shall take the necessary measures to ensure its smooth operation.

The scope of the Convention on the Privileges and Immunities of the United Nations signed on 13 February 1946 (hereinafter: LTN Convention) extends as appropriate in respect of the PCO, the premises of which, wherever located, shall be considered as premises of the United Nations.

In terms of the TER Agreement the PCO has got international and Hungarian staff, the head of the PCO is the Project Manager.

The international staff of the PCO (the Project Manager, his deputy and assistants as well as the other United Nations staff of the PCO) shall be considered as officials of the United Nations, as defined in the UN Convention, entitled to the privileges and immunities in Hungary set forth in paragraphs 18, 19, 20 and 21 of Article V of the UN Convention and in the Hungarian laws in force.

The experts delegated by the Economic Commission for Europe of the United Nations or by the governments that signed the TER Agreement to take part in the work of the TER Project are entitled to the privileges and immunities

during their term of delegation in Hungary, including the period of their travel, as set forth in Article VI of the UN Convention and the Hungarian laws in force.

The delegates of the governments that signed the TER Agreement who attend the meetings organised by the PCO are entitled to the benefits provided in Article IV of the UN Convention during the performance of their duties and during their travel to Hungary and back and they are entitled to all other benefits provided by the Hungarian laws in force.

It is understood that Section 18 *d), e), f) and, g)* of the Convention shall not apply to nationals of Hungary recruited by the UN for the PCO within the country. I-However, auxiliary staff who are Government employees and who are provided by the Government to the Project shall be entitled to immunity from legal process in respect of words spoke or written and all acts performed by them in their official service with the Project. They shall have a special status which will make them subject during such service to the supervision and discipline of the Project Manager and require them to comply with the Provisions of article I of the United Nations Staff Regulations as appropriate which the UN, after consultation with the Government, shall communicate to them with such adjustments as it (UN) may deem necessary to reflect their status.

It is understood that privileges and immunities are granted to officials in the interests of the United Nations and not for the personal benefit of the individuals themselves. The Secretary-General shall have the right and the duty to waive the immunity of any official in any case where, in his opinion, the immunity would impede the course of justice and can be waived without prejudice to the interests of the United Nations.

The United Nations shall cooperate at all times with the appropriate authorities to facilitate the proper administration of justice, secure the observance of police regulations and prevent the occurrence of any abuse in connection with the privileges, immunities and facilities mentioned above.

The PCO is entitled to all allowances and relief's which are ensured according to the rules for diplomatic corps in the territory of the Republic of Hungary in respect of the products and services purchased or used by PCO in Hungary for official purposes.

The costs of goods and services bought or used in Hungary by the TER Project shall be paid by the PCO in Hungarian Forints (HUF).

I would appreciate if you could signify your agreement with the above arrangements by signature and return to me the enclosed copy of this letter.

Accept, Madam, the assurances of my highest consideration.

Dr. János Fónagy s. k.

Accepted for the United nations Economic Commission for Europe:

Danuta Hübner s. k.,
Executive Secretary

ANNEX VIII

Dear Mr. Ambassador,

I am pleased to inform you that at the recent session of the Steering Committee (SC) of the Trans-European Railway (TER), there was unanimous support for Mr./Mrs. of your Government to be nominated as Assistant/Deputy/Project Manager of the TER from to

According to the Trust Fund Co-operation Agreement, the Project Manager is „selected” from one of the TER States by the Steering Committee. He/she shall serve for a period of two years with the possibility of the Steering Committee approving extensions for up to two years upon agreement of his/her Government.

The conditions governing the duties of Mr./Mr , which will be incorporated in a Special Service Agreement to be signed by Mr./Mrs. and the United Nations, are reproduced below for consideration and approval by the competent authorities of your country.

Responsibilities of the deputy, assistant(s) and other staff to the Project Manager the deputy and assistant(s) are responsible for aiding the Project Manager in technical, operational and financial aspects of TER management.

The Steering Committee should, considering also the Project Manager's proposal, define the concrete responsibilities of the Deputy and Assistant Project Manager in advance to the elections.

The responsibilities of each would be clarified between the Executive Agency and the Project Manager.

His/her mandate should be linked to the Project Manager's mandate.

Mr./Mrs. : will be charged with matters.

Responsibilities of the Project Manager

In accordance with Annex VII of the Trans-European Railway (TER) Co-operation Trust Fund Agreement, the Project Manager, under the direction of the Steering Committee and the guidance of ECE, is responsible for:

1. acting as Manager of the Project Central Office (PCO);

2. preparing the Draft Programmes of Work for approval by the Steering Committee (SC) and administering them as adopted;

3. acting as Secretary to the Steering Committee (SC) and to the TER National Co-ordinators (TERNC);

4. advising the Chairman of the Steering Committee and the TERNC on matters requiring decision;

5. preparing and distributing information to the member countries on matters requiring decision;

6. maintaining continuous liaison with the National Co-ordinators regarding all matters concerning the implementation of TER activities;

7. preparing the Project Manager's Report on the overall activities of the PCO and developments in the TER during the period under review for the SC and the TERNC sessions;

8. organizing and preparing of technical and administrative documentation for the consideration of all TER meetings;

9. overseeing the work of experts who provide consultancy services in the framework of various activities, and with the TER Governments providing contributions in-kind to the TER;

10. overseeing the administrative and financial activities within the competence of the PCO;

11. providing assistance for the administration of the project budget, according to the decisions of the SC and the provisions of the financial rules and regulations of the UN;

12. assisting in the selection of proposed consultants as required, under the guidance of the SC, to render assistance in the execution of specific activities in accordance with the programmes of work;

13. carrying out other tasks as assigned by the SC.

The Project Manager reports directly to the Director of the Transport Division of the ECE or to the representative.

As head of the PCO in Budapest, Hungary, the Project Manager supervises both its international staff and local staff provided by the Government of;

The Project Manager's duty station is Budapest, Hungary, and any travel away from That duty station is undertaken after consultation with, and with approval of the Transport Division of ECE.

On the basis of the above conditions, the United Nations will offer Mr./Mrs. a contract from

..... to as Assistant Deputy) Project Manager.

Additional special provisions are indicated below:

1. The Government ofshall be responsible for the payment of salary and all other allowances and benefits, i. e.:

a) direct payment to him/her of all emoluments and allowances to which he is normally entitled;

b) payment of all related costs regarding the shipment of personal and household affects to and from the duty station;

c) payment of travel and related expenses to and from the duty station for himself/herself and his/her dependants upon appointment and separation from ECE.

2. The Government of shall be responsible for appropriate medical and accident insurance for Mr./Mrs. covering the period of this contract with the ECE over and above what is stipulated in paragraph 4 c.

3. The United Nations will provide Mr./Mrs. with:

a) A document attesting to his/her status as a United Nations expert on mission and as UN-ECE-TER Assistant) Deputy/Project Manager;

b) Daily subsistence allowance during his/her official travel away from the duty station;

c) The United Nations, in the event of death, injury or illness attributable to the performance of services on behalf of the United Nations while in travel status under the terms of this contract, the consultant or his dependants shall be entitled to compensation equivalent to the compensation which would be payable under United Nations performing similar functions.

I should be grateful if you would communicate the conditions as set out on this letter to the competent authorities in

Should these conditions be acceptable, please return this letter to me duly countersigned.

I remain, dear Mr. Ambassador, Yours sincerely,

*Executive Secretary
Economic Commission for Europe*

I agree with the terms of this letter

Name and title:

Date:

(Ambassador
Permanent Representative of)"

„Az ENSZ Transz-Európai Vasúti Együttműködési Alapítványi Egyezményről (TER) szóló Megállapodás

Létrejött

egyrészt az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága (EGB) és

másrészt a TER részt vevő Kormányok között, az alábbiak szerint:

I. Cikk

Az Egyezmény tárgya

Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága és a TER-Kormányok (a továbbiakban: részt vevő Kormányok) megállapodtak abban, hogy együttműködnek a Transz-Európai Vasúti (TER) projekt (a továbbiakban: Projekt) megvalósításában. A Projekt leírását a mellékletek tartalmazzák. Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága és a részt vevő Kormányok megállapodtak továbbá abban, hogy az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága legyen az említett Projekt Végrehajtó Ügynöksége.

II. Cikk

A részt vevő Kormányok pénzalapokkal járulnak hozzá a Projekt költségeinek finanszírozásához, az alábbiak szerint:

III. Cikk

A Végrehajtó Ügynökség lesz a felelős a jelen Egyezmény feltételei között és a TER Intéző Bizottság döntései alapján a részt vevő Kormányok által a Projekt költségeinek fedezésére adott alapok kezelésének munkaprogramjáért és költségvetéséért.

Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának Végrehajtó Titkársága látja el továbbá azokat a titkársági feladatokat, amelyeket a jelen Egyezmény számára előír és amelyeket a felek ezeken felül még meghatározhatnak.

IV. Cikk

Minden részt vevő Kormány, az alábbi 2. pontban leírt módon, az Egyesült Nemzetek rendelkezésére bocsát évi 10 000 dollár összeget, amelyet adott esetben további hozzájárulások egészíthetnek ki valamely más forrásból, és az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága ezt az alapot a Projekt költségeinek fedezésére fordítja, a mellékletben foglaltak szerint.

1. Minden részt vevő Kormány legkésőbb minden év januárjában letétbe helyezi a fent említett alapokat, konvertibilis valutában, korlátlan felhasználásra, az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága által megjelölt, a Swiss Bank Corporation, Case postale 2770, CH 1211 Genéve 2. banknál vezetett számlára.

2. Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága egy alapítványt hoz létre az Egyesült Nemzetek Pénzügyi Szabályzatai és Szabályai szerint a fenti alapok fogadása és kezelése céljából.

3. Az alapítványt és az abból finanszírozott tevékenységeket az Európai Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága kezeli az Egyesült Nemzetek érvényes szabályzatai, szabályai és irányelvei szerint. E szerint kell a személyzetet alkalmazni és irányítani, a berendezések, beszállítások és szolgáltatások beszerzését intézni, és szerződéseket kötni, ezekkel a szabályzatokkal, szabályokkal és irányelvekkel összhangban.

4. Az összes könyvelési számlát és kimutatást USA dollárban kell vezetni.

V. Cikk

1. Az alapítványt terhelik az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága részéről a Projekt-tevékenységek megvalósítása során felmerült kiadások.

2. Az alapítványt terheli továbbá az alapítvány összes kiadásának tizenhárom (13) százaléka; ez a részarány az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága által az alapítványból finanszírozott Projekt programtámogatási szolgáltatásának a díja.

3. Az alapítványt terheli továbbá a Végrehajtó Ügynökség által alkalmazott személyek, illetve az alapítványból fizetett személyek díjazásának vagy nettó bérének egy (1) százalékaival megegyező összeg is, amely tartalékot képez a szolgáltatás során előforduló haláleset, baleset vagy betegség miatti követelés fedezetére, az Egyesült Nemzetek érvényes szabályzatainak és szabályainak vagy szerződéseinek alapján; ezt a tartalékot nem lehet visszafizetni a részt vevő Kormányoknak.

VI. Cikk

1. Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága a jelen Egyezmény szerinti tevékenységeket a hozzájárulások kézhezvétele után kezdi el és folytatja.

2. Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága semmiféle kötelezettséget nem vállal a Projekt kiadásaira meghatározott összegeken felül.

3. Amennyiben előre nem látott kiadások merülnek fel, vagy ha a IV. Cikk 1. pontjában meghatározott éves hozzájárulás nem bizonyul elegendőnek a Projekt költségeinek finanszírozására, akkor az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága pótköltségvetést nyújt be a részt vevő Kormányoknak, a szükséges további fedezeti igényről. Ha nem áll rendelkezésre ilyen további fedezet, akkor az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága csökkentheti, vagy szükség esetén beszüntetheti a Projekt-hez a jelen Egyezmény alapján nyújtott támogatást. Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága semmilyen esetben sem vállal kötelezettséget az alapítvány pénzalapjain felül.

VII. Cikk

Az ezen alapítványból finanszírozott berendezések, beszállítások és egyéb vagyontárgyak tulajdonjoga az Egyesült Nemzetekre száll át. A jelen Egyezmény felbontása vagy lejártá után a tulajdonjog ügye a részt vevő Kormányok és a Végrehajtó Ügynökség között folytatandó tárgyalások tárgyát képezi.

VIII. Cikk

A jelen alapítványból finanszírozott Projekt tevékenységek értékelését az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága és a részt vevő Kormányok közösen végzik, megfelelő időszakonként.

IX. Cikk

A jelen alapítvány kizárólag az Európai Nemzetek Pénzügyi Szabályzataiban, Szabályaiban és irányelveiben lefektetett könyvvizsgálói eljárások hatálya alá tartozik.

X. Cikk

Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága átadja a részt vevő Kormányoknak az Egyesült Nemzetek számviteli és jelentéstételi eljárásaival összhangban készített következő kimutatásokat és beszámolókat:

a) Éves pénzügyi kimutatásokat, amelyek a minden év december 31-ei időpontnak megfelelő bevételt, kiadást, eszközöket és forrásokat tartalmaznak az adományozó Kormány által nyújtott alap vonatkozásában.

b) Zárójelentést és záró pénzügyi kimutatást, a jelen Egyezmény lejártától vagy megszüntetésétől számított hat hónapon belül.

XI. Cikk

Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága, a TER Intéző Bizottságával konzultálva értesíti a részt vevő Kormányokat, ha — véleménye szerint — megvalósultak azok a célok, amelyekre az alapítványt létrehozták. Ennek az értesítésnek az időpontja a jelen Egyezmény lejártának a dátuma, attól függően, hogy hatályban marad-e a XIV. Cikk a benne foglalt célok érdekében.

XII. Cikk

Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának bármely tagállama, valamint a Bizottsággal konzultatív státuszban álló államok, továbbá az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának szuverén tagállamai által létrehozott regionális gazdasági integrációs szervezetek, amelyek illetékesek a jelen Egyezményben szereplő kérdésekben és részt ohajtanak venni a Projektben, következőképpen a jelen Egyezményben is, erről értesítést adnak az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága Végrehajtó Titkárságának. A Titkárság az értesítések másolatát megküldi a részt vevő Kormányoknak.

Amennyiben a Végrehajtó Titkársághoz a feleknek elküldött értesítéstől számított kilencven napon belül nem érkezik kifogás a részvételi szándékkal kapcsolatosan, a szóban forgó állam vagy szervezet a jelen Egyezmény Szerződő Felévé válik, feltéve, ha vállalja, többek között, az I. Cikkben foglalt kötelezettségek betartását. A Végrehajtó Titkárság gondoskodik a felek megfelelő tájékoztatásáról.

XIII. Cikk

A jelen Egyezményt akár az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága, akár a részt vevő Kormányok megszüntethetik, a többi félnek 30 nappal korábban megküldött írásos értesítéssel, attól függően, hogy hatályban marad-e a XIV. Cikk a benne foglalt célok érdekében.

XIV. Cikk

A jelen Egyezmény XI. vagy XIII. Cikk szerinti megszüntetése vagy lejártá után az alapokat továbbra is az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága kezeli, mindaddig, amíg ebből az alaptól ki nem elégítik az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága részéről fel-

merülő összes kiadást. Ezt követően az alapítványban maradó bármely maradványról a részt vevő Kormányok által megjelölt módon történik intézkedés.

XV. Cikk

Ez az Egyezmény minden TER állam részére aláírásra nyitva áll. Akkor lép hatályba, miután az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága és a következő TER részt vevő Kormányok aláírták: Magyarország, Románia és Törökország.

A fentiek hitelül, a szabályosan meghatalmazott aláírók Genfben, két példányban, aláírták a jelen Egyezményt.

AzEgyezményhez mellékelte végrehajtási rendelkezések

MELLÉKLET

1. RÉSZ

2001—2005. évi munkaprogram

A jövőbeni TER tevékenységekkel foglalkozó Ad Hoc Szakértői Munkacsoport ajánlásaival (Budapest, 1996. július 15—17.) és a TER Együttműködési Alapítványi Egyezmény célkitűzéseivel összhangban elfogadásra került a 2001—2005. évi Munkaprogram. Ez képezi a szükséges keretet a Központi Projektroda (PCO) és a tagországok konkrét tevékenységeinek fejlesztéséhez a TER Szervezet általános fejlesztése irányába teendő előrelépés céljából az alábbi kérdésekben:

1. A vasúti és a kombinált fuvarozási infrastruktúra korszerűsítése:

- a TER hálózat korszerűsítése;
- tanulmányok készítése TER vonalszakaszokra;
- a TER együttműködési tevékenységek optimalizálása;
- a szűk keresztmetszetek feltárása és intézkedések azok megszüntetésére;
- szemináriumok és tanfolyamok szervezése;
- a PCO és a tagállamok együttműködése más nemzetközi fórumokkal, az infrastrukturális és a pénzügyi tervezés megvalósításában, a vasúti és a kombinált fuvarozás területén;
- a PCO és a tagállamok magántársaságokkal való kapcsolatainak a fejlesztése az alapítvány számára pénzbeli bevételek szerzése céljából;

— a PCO segítségnyújtása a kormányzati vagy nem-kormányzati intézmények által szervezett különböző konferenciákon, szemináriumokon stb. való részvételhez.

2. Az adatbank fejlesztése és felhasználása:

- tanulmányok készítése vagy a PCO, mint alvállalkozó részvétele a TER hálózatra vonatkozó tanulmányok készítésében, az összegyűjtött adatok felhasználásával és együttműködve a tagországokkal;
- a PCO együttműködése a magánszektorral a Projekthez további alapok szerzése céljából, kiválasztott adatkategóriák értékesítése révén;
- az adatok karbantartásának és feldolgozásának folytatása;
- a PCO együttműködése más, adatgyűjtéssel foglalkozó nemzetközi intézményekkel.

3. A vasút üzemeltetésének, szervezésének és irányításának javítása:

- kiválasztott folyosókon a szolgáltatások javítását célzó új tanulmányok ösztönzése, elemzés, következtetések és ajánlások;
- a vasúttársaságok által végrehajtott szerkezet-átalakítási intézkedések értékelése;
- a „TER műszaki és üzemi paraméterek”, valamint az AGC és AGTC paraméterei alkalmazásának értékelése;
- a kombinált fuvarozás fejlesztésével kapcsolatos tanulmányok támogatása a tagállamokban és kapcsolatok létesítése a kombinált fuvarozást végző gazdasági szereplőkkel;
- a vasúttársaságok piacorientált irányítással kapcsolatos tevékenységének szervezése;
- új szolgáltatások bevezetésére irányuló intézkedések (szabad teherszállítási útvonalak, vegyes vállalatok) vagy/és nemzetközi csoportosulások értékelése;
- a TER országok által alkalmazott környezetbarát közlekedéssel kapcsolatban bevezetett intézkedések értékelése;
- a TER országokban az országos közlekedési infrastruktúrához való jog biztosításával kapcsolatban hozott intézkedések értékelése.

4. A vasúti technika és technológia javítása és harmonizációja:

- a know-how és új technológiák átadásával foglalkozó tanfolyamok, szemináriumok szervezése;
- együttműködés más intézményekkel a pályafenntartás, a jelző- és távközlő berendezések korszerűsítése, az informatika alkalmazása stb. terén.

	CÉLKITŰZÉS		TEVÉKENYSÉG		EREDMÉNY
1.	A TER hálózat fejlesztése (vasúti és kombinált fuvarozás)	1.1.		1.1.1.	Korszerűsített Egyezmény, mellékletekkel és függelékkel
		1.2.	A TER együttműködési tevékenységek optimalizálása	1.2.1.	A TER tevékenységek koordinációjának értékelési rendszere
		1.3.	A TER hálózat felülvizsgálata	1.3.1.	— Korszerűsített TER hálózat az új fejlesztések vagy a TER-hez csatlakozó új államok alapján — A kormányok terveinek és programjainak leltára, valamint megvalósíthatósági vagy előzetes beruházási tanulmányok a TER hálózat korszerűsítése céljából — A TER régió vasútvonalain lebonyolított szállítások fejlesztését célzó tanulmányok — Tanulmány az Ukrajnán át a Varsó—Bukarest folyosón vezető vonal európai nyomtávra való lehetséges átállításáról — Forgalom-előrejelzés a TER vonalakra — Jelentés a TER hálózat fejlesztéseiről
		1.4.	TER szűk keresztmetszetek	1.4.1.	A megvalósíthatósági előtanulmányokra és szűk keresztmetszetekre vonatkozó vélemények értékelése és cseréje általánosan elfogadott kritériumok alapján
				1.4.2.	A szűk keresztmetszetek javítása és megszüntetése megfelelő közös intézkedésekkel és a vonatkozó jogi eszközök alkalmazásával
		1.5.	Részvétel üléseken, konferenciákon stb.	1.5.1.	PCO jelentés a megfelelő nemzetközi üléseken való részvételt követően

	CÉLKITŰZÉS		TEVÉKENYSÉG		EREDMÉNY
				1.5.2.	A Végrehajtó Ügynökség tájékoztatója a tagállamokon kívüli államokkal való kapcsolatokról a TER tagság növelése érdekében
		1.6.	Szemináriumok, műhelyek és gyakorlati tanfolyamok	1.6.1.	Találkozók szervezése vasúti vezetők számára, szemináriumok, műhelyek, gyakorlati tanfolyamok, valamint a TER államok részvételének elősegítése a különböző konferenciákon
2.	Vasúti adatbank létesítése és felhasználása	2.1.	Rendszer kiépítése az adatbank közös felhasználására	2.1.1.	A tagállamok által az adatbankba bevitt adatok felhasználása
		2.2.	Intézkedés az adatok értékesítésére	2.2.1.	Adatszolgáltatás a tagállamokon kívüli államoknak, ezzel bevételt szerezve más Projekt-tevékenységekhez
		2.3.	Adatok folyamatos karbantartása és feldolgozása	2.3.1.	A Földrajzi Információs Rendszer (Geographic Information System, GIS) kiépítése a TER CO-ban. A térképeket és a feldolgozott adatokat a TER PCO szolgáltatja minden tagállamnak a megfelelő hálózat és terület részére. A TER PCO ellátja továbbá a tagállamokat összesített térképekkel és az egész hálózatra vonatkozóan feldolgozott adatokkal a TER Nemzeti Koordinátorok által elhatározott különleges feltételek mellett, a TER Adatbázis Szakértő Csoport vonatkozó ajánlásai alapján
				2.3.2.	A feldolgozott adatok elérhetősége a követelmények szerint.
3.	A vasút gazdasági és pénzügyi helyzetének és irányításának javítása	3.1.	A kiválasztott folyosó mentén nyújtott szolgáltatások értékelése	3.1.1.	A Moszkva—Alexandropoulis és Athén közötti folyosón mint a TER hálózat részén a forgalom fejlesztését célzó tanulmányok
				3.1.2.	Új vasúti szolgáltatások (Szabad pályák, vegyes vállalatok stb.) bevezetéséhez szükséges gazdasági és jogi feltételek meghatározása
		3.2.	A műszaki bázis meghatározása a TER vonalakon	3.2.1.	A TER vonalak műszaki bázisának szükséges korszerűsítése (állomások, pálya stb.)

	CÉLKITŰZÉS		TEVÉKENYSÉG		EREDMÉNY
		3.3.	Közös stratégia a megfelelő vasúti üzemeltetés, gazdasági és pénzügyi irányítás megvalósítására	3.3.1.	A vasútigazgatóságok által alkalmazott intézkedésekről értékelő jelentés, az 1993-ban elfogadott közös stratégia figyelembevételével, a megfelelő vasúti gazdasági és pénzügyi irányítás érdekében
		3.4.	A vezetői információs rendszer, M.I.S. működése	3.4.1.	Értékelő jelentés a TER országokban működő M.I.S.-ek jelenlegi helyzetéről további intézkedésre
		3.5.	Kombinált fuvarozás	3.5.1.	A nemzetközi kombinált fuvarozás fejlesztése útjában álló mindenféle akadály meghatározása
		3.6.	Vasutak átszervezése	3.6.1.	Időközi jelentés a TER országok vasútjai szerkezetátalakításának megvalósításáról
4.	A vasúti technika és technológia javítása és harmonizálása	4.1.	Gördülőállomány	4.1.1.	Kerekasztalok szervezése a gördülőállományról
				4.1.2.	Véleménycsere és vélemények értékelése a gördülőállomány gyártása, beszerzése és fenntartása terén történő fejlesztésekről
		4.2.	Pályafenntartás és felújítás, a technológia korszerűsítése	4.2.1.	Időközi jelentés a TER országokban kialakult jelenlegi helyzetről és ajánlások készítése az utómunkálatokra
				4.2.2.	Kerekasztalok szervezése a pályafenntartásról és építőmérnöki kérdésekről
		4.3.	Villamosítás, jelző és távközlő berendezések, az informatika alkalmazása	4.3.1.	Javaslatok a TER országok jelenlegi helyzetének közelítésére lehetséges további intézkedés céljából
		4.4.	Információcsere új szolgáltatások lehetőségéről	4.4.1.	Az új vasúti szolgáltatások bevezetése útjában álló technikai akadályok meghatározása
		4.5.	Információcsere a vasúti fuvarozás termelékenységéről	4.5.1.	Jelentés a vasúti fuvarozás termelékenységéről a TER országokban
		4.6.	A vasúti fuvarozás környezetvédelmi szempontjaival kapcsolatban rendelkezésre álló tanulmányok összegyűjtése	4.6.1.	A vasúti fuvarozás környezetbarát voltát bemutató jelentés

2. RÉSZ

2001—2005. évi költségvetés Transz-Európai Vasút (TER)

**A Transz-Európai Vasút Projekt 2001—2005.* évi költségvetése
a 2000. december 31-i tagsági helyzet szerint**

Kód	Rész	2001—2005	2001	2002	2003	2004	2005
10	Projekt személyzet						
11,00	Nemzetközi szakértők						
	11,01 Tanácsadók	25 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00
	11,04 Részösszeg	25 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00
	13,00 Adminisztratív segédse- mélyzet	3 425,00	685,00	685,00	685,00	685,00	685,00
	15,00 Hivatalos utazások	110 000,00	22 000,00	22 000,00	22 000,00	22 000,00	22 000,00
	16,00 Kiküldetési költségek	50 000,00	22 000,00	22 000,00	22 000,00	22 000,00	22 000,00
	19,00 Összetevő összesen	163 425,00	32 685,00	32 685,00	32 685,00	32 685,00	32 685,00
20	Alvállalkozás						
	21,00 Alvállalkozás	25 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00
	29,00 Összetevő összesen	25 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00
30	Oktatás						
	32,00 Csoportos oktatás	275 000,00	55 000,00	55 000,00	55 000,00	55 000,00	55 000,00
	39,00 Összetevő összesen	275 000,00	55 000,00	55 000,00	55 000,00	55 000,00	55 000,00
40	Berendezések						
	41,00 Fogyóeszközök	10 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00	2 000,00
	42,00 Nem fogyóeszközök	14 075,00	2 815,00	2 815,00	2 815,00	2 815,00	2 815,00
	49,00 Összetevő összesen	24 075,00	4 815,00	4 815,00	4 815,00	4 815,00	4 815,00
50	51,00 Berendezések üzemelteté- se és fenntartása	15 000,00	3 000,00	3 000,00	3 000,00	3 000,00	3 000,00
	52,00 Jelentések költségei	15 000,00	3 000,00	3 000,00	3 000,00	3 000,00	3 000,00
	53,00 Vegyes kiadások	82 500,00	16 500,00	16 500,00	16 500,00	16 500,00	16 500,00
	59,00 Összetevő összesen	112 500,00	22 500,00	22 500,00	22 500,00	22 500,00	22 500,00
99	Projekt összesen	625 000,00	125 000,00	125 000,00	125 000,00	125 000,00	125 000,00

A) Összes hozzájárulás és bevétel	800 000,00
B) Teljes tervezett kiadás	
A) osztva 1,28-cal	625 000,00
C) A B) programtámogatásának kb. 13%-a	81 250,00
D) A B) működési tartalékának kb. 15%-a	93 750,00
E) Mindösszesen kiadás	800 000,00

Lásd ezzel együtt a Melléklet 2. részét, valamint a Melléklet 3. részét, és a VI. Függelék — Költségvetés — is.

* A részt vevő TER országok számának megfelelően módosításra kerül.

3. RÉSZ

A 2001—2005. évi keretrendelkezések függelékekkel

Ausztria, Bosznia-Hercegovina, Bulgária, Cseh Köztársaság, Görögország, Grúzia, Horvátország, Lengyelország, Litvánia, Magyarország, Orosz Föderáció, Románia, Szlovákia, Szlovénia és Törökország Kormányai,

tekintettel a Transz-Európai Vasút (TER) Projekt dokumentumra,

figyelemmel a két- és sokoldalú megállapodásokra a vasúti és a kombinált fuvarozás területén, különösen az Európai Egyezményre a Fő Nemzetközi Vasútvonalokról (AGC) és az Európai Egyezményre a Fontos Nemzetközi Kombinált Fuvarozási Vonalokról és ezek Létesítményeiről (AGTC), amelyek kidolgozása az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága keretében történt,

óhajtva az országaik közötti, valamint országaik és más európai országok közötti nemzetközi vasúti és kombinált fuvarozások megkönnyítését és fejlesztését,

törekedve a szállítási műveletek minőségének és hatékonyságának javítására,

felismerve azokat a nyugat—kelet irányú szállítási igényeket, amelyek valószínűleg a közép- és kelet-európai országokban bekövetkezett alapvető változásokból erednek,

felidézve a Prágában 1991. októberben, Krétán 1994. márciusban és Helsinkiben 1997. júniusban tartott Összeurópai Közlekedési Konferenciák nyilatkozatait,

figyelembe véve a Közlekedési Miniszterek Balti-tengeri Konferenciájának Szczecinben 1992. március 17—18-án hozott határozatát,

megállapodnak, hogy együttműködnek azon törekvésben, hogy az AGC és az AGTC Egyezmény keretében megvalósítsák a Transz-Európai Vasúti (TER) Projektet az alábbi rendelkezések szerint.

I.

A „TRANSZ-EURÓPAI VASÚT (TER)” PROJEKT

A TER Projekt számos olyan célkitűzést és azok megvalósításához vezető tevékenységet tartalmaz, amelyek a nemzetközi vasúti és a kombinált fuvarozás, a személy- és áruszállítás minőségének és hatékonyságának javítását célozzák a következő országok fő nemzetközi vonalain: Ausztria, Bosznia-Hercegovina, Bulgária, Cseh Köztársaság, Görögország, Grúzia, Horvátország, Lengyelország, Litvánia, Magyarország, Orosz Föderáció, Románia, Szlovákia, Szlovénia és Törökország. Bár ezek a vonalak nem jelentik a fenti országok teljes vasúthálózatát, hanem csak részét, mégis összefüggő vasúthálózatot képeznek, amelynek neve a következőkben TER hálózat.

A TER hálózat nemcsak az észak—dél folyosót, hanem a Nyugat—Kelet vonalakat is magában foglalja, amelyeket

szintén figyelembe kell venni a régióban lejátszódó új fejlemények és integrációs folyamatok vizsgálata során.

A TER Projekt csak a TER hálózatra vonatkozik. Tekintetbe veszi még a fenti országok kapcsolódó kombinált fuvarozási létesítményeit és berendezéseit is.

II.

CÉLOK

A TER Projekt általános célja az összefüggő hatékony vasúti és kombinált szállítási rendszer létrehozása a közép- és kelet-európai országok, valamint ezek és más európai országok között.

Hatékony, versenyképes szolgáltatások nyújtásával a TER rendszernek vonzóvá kell válnia az ügyfelek számára, mind a személy-, mind az áru fuvarozásban, és képesnek kell lennie a Közép- és Kelet-Európán belüli, onnan és oda irányuló nemzetközi fuvarozási piac igényei jelentős részének kielégítésére, ezzel enyhítve a torlódást és enyhítve a környezetvédelmi és biztonsági problémákat ezen országok főbb nemzetközi vonalain.

A részletesebb célok a következők:

A) Az infrastruktúra fejlesztése

Néhány rövid szakasz kivételével a TER hálózat fizikai terve már létrejött. Az infrastruktúra szabványai, színvonal azonban messze elmarad az AGC és AGTC Egyezményekben ajánlottaktól.

Ezért az e területen kitűzött célok közül az első helyen a TER szabványok bevezetése áll (középtávon), a végső célkitűzés pedig a meglévő infrastruktúra felfejlesztése az AGC és AGTC Egyezményekben meghatározott szintekre. A kombinált fuvarozáshoz kapcsolódó létesítményeket illetően a cél a meglévők korszerűsítése, új létesítmények kifejlesztése és az összes létesítmény ellátása megfelelő berendezésekkel.

B) A szállítóeszközök korszerűsítése

A szállítóeszközök (gördülőállomány, vonóerő, jelző- és távközlő berendezések stb.) sok esetben nem igazodnak a mai teljesítményekhez. A cél ezért folyamatos lecserélésük új eszközökkel, a különböző országok által alkalmazott eszközök szükséges összehangolása érdekében, legalább a kompatibilitás szintjén. E harmonizáció során tekintetbe kell venni az új megoldásokat (vegyes vállalatok, lízing stb.).

C) A szervezet alkalmassá tétele a piacorientált irányításra

A vasutak mára már nem tudták megtartani múltbeli uralkodó szerepüket. A piacgazdaságokban a közúti áru fuvarozásnak sikerült kielégítenie a fuvaroztatók jobb háztól házig szolgáltatások és adott időre történő kiszállítások iránti igényeit, és a fuvarozási piacon való részesedésük sokkal jelentősebb lett, mint a vasút részesedése. A közép-

és kelet-európai országokban, az alapvetően eltérő szemlélet következtében, a vasutak évtizedeken át a legjobb helyzetben voltak más közlekedési ágakhoz viszonyítva. Ezekben az országokban azonban a legutóbbi fejlemények és a gazdaság piaci elveinek elfogadása a közúti fuvarozás erőteljes és gyors fejlődéséhez fog vezetni. Mind a fejlődés, mind az átmeneti időszakot követő visszaesés következtében a vasúti forgalom mára már erősen visszaesett. Ha ez a helyzet folytatódik, a kormányoknak hamarosan igen komoly problémákkal kell szembenéznük.

A végső cél ezért az, hogy vasúttársaságok korszerű, hatékony, piacorientált szervezettel és irányítással rendelkezzenek, amely biztosítani képes a zökkenőmentes átmenetet a közép- és kelet-európai országok közlekedési szektorában a különböző ágak közötti új egyensúly létrejöttéig. Különösen fokozott figyelmet kell szentelni a nemzetközi kombinált fuvarozásnak. A terminálokról való közúti fuvarozás előnyeit párosítani kell a vasút környezetvédelmi és biztonsági előnyeivel hatékony nemzetközi kombinált fuvarozási szolgáltatások nyújtása céljából. A szolgáltatás vasúti részének azonban hatékonynak és megfelelő minőségűnek kell lennie. A határátmeneti eljárásokat egyszerűsíteni kell. A vasúttársaságoknak el kell sajátítaniuk a kereskedelmi szemléletet. E cél elérése érdekében a vezetést ilyen irányban képezni kell. Az e területre vonatkozó legújabb EU irányelveket is figyelembe kell venni a megoldások megvalósítása során.

III.

KIEMELT INTÉZKEDÉSEK

1. A TER hálózat jelenlegi helyzetéből kiindulva rövid távú intézkedéseket kell tenni az alábbiak céljából:

— a korszerűsítést igénylő vasúti tengelyek, a felszámolandó nagyobb infrastrukturális szűk keresztmetszetek, és a legsürgetőbb berendezés-igények meghatározása,

— szervezési intézkedések megállapítása különösen a határátmenetek megkönnyítése, a kombinált fuvarozás fejlesztése és a kereskedelmi és általános szolgáltatások javítása terén.

2. A meglévő megvalósíthatósági előtanulmányok áttekintése, újak kidolgozására vonatkozó javaslatok, beleértve a forgalmi előrejelzéseket és a költség/haszon elemzéseket.

3. A szükséges beruházások értékelése, a prioritásra vonatkozó javaslatokkal.

IV.

RENDSZERES TEVÉKENYSÉGEK

1. Infrastruktúra fejlesztés

— A TER hálózat létrehozása és korszerűsítése, beleértve a nyugat—kelet összeköttetéseket, és tekintetbe véve

a jelen Egyezményben meghatározott TER paraméterek és más kapcsolódó fejlesztéseket is.

— A nagyobb szűk keresztmetszetek és a hiányzó összeköttetések meghatározása, valamint az ezekkel kapcsolatos infrastrukturális munkálatok elvégzése, beleértve a határátkelési pontokat is. A tevékenységek prioritásának megállapítása.

— Megvalósíthatósági előtanulmányok és megvalósíthatósági tanulmányok kidolgozása.

— Ütemtervek az előtervezési, tervezési és kivitelezési munkákra.

— Finanszírozás.

2. A kombinált fuvarozás fejlesztése

— Adatgyűjtés az összes közlekedési ágban a forgalmi folyamatokról. A nagyobb nemzetközi közúti fuvarozási folyamatok meghatározása a TER hálózaton át, onnan és oda irányuló forgalomban.

— Tanulmányok alternatív kombinált fuvarozási megoldások kidolgozásáról a TER hálózaton át, onnan és oda irányuló forgalomban.

— A nemzetközi kombinált fuvarozás fejlesztését gátló akadályok megállapítása, beleértve az átrakó terminálok, különleges vasúti kocsik, konténerek és csereszekrények stb. hiányosságait

— Javaslatok ezeknek az akadályoknak a megszüntetésére.

— A TER tagországok által teendő lehetséges intézkedések meghatározása az EU-ban a vasúti áru fuvarozás területén tett lépésekhez való közeledés céljából.

— A javaslatokra megvalósítási sorrendjének meghatározása költség/haszon elemzés alapján.

— Finanszírozás.

— A veszélyes áruk kombinált fuvarozása fejlesztési lehetőségeinek áttekintése.

3. Oktatás

Szemináriumok és műhelyek a piacorientált irányításról és más kereskedelmi kérdésekről, a számítógépek vasúti alkalmazásáról, a CAD rendszerekről stb.

4. A vasutak hatékonyságának javítása

— A TER országokban a vasúti fuvarozás hatékonyságának javítását gátló nagyobb (nem infrastrukturális) akadályok meghatározása, beleértve a gördülőállomány, a vonóerő és a jelző- és távközlő berendezések elavultságát vagy kompatibilitásának hiányát, a késéseket a határátmeneti forgalomban, a nemzetközi vasúti fuvarozás nem megfelelő szabályozását stb.

— Javaslatok ezen akadályok kiküszöbölésére.

— Prioritások megállapítása költség/haszon elemzés alapján.

— Finanszírozás.

5. Több közlekedési ágat érintő adatbank létrehozása

- Adatok a forgalmi folyamatokról és előrejelzésekről (intermodális szemlélet)
- Műszaki és üzemi paraméterek, gördülőállomány stb.
- A határállomások adatai.
- A vasút—komp kapcsolatok adatai.

V.
TER KÖLTSÉGVETÉS

Az Intéző Bizottság a munkaprogramban szereplő tevékenységek megvalósításához szükséges kiadások fedezetére éves költségvetést készít az alábbiak alapján:

1. Források

- a) A tagországok természetbeni és pénzbeli hozzájárulásai.
- b) Más nemzetközi szervezetek, nemzeti és/vagy magántestületek, valamint a tagországokon kívüli országok pénzbeli vagy természetbeni hozzájárulásai.

A részt vevő országok vállalják, hogy természetbeni hozzájárulással fedezik a Projekt nemzeti tevékenységei részeként a Munkatervből adódó valamennyi feladat költségeit (pl. adatszolgáltatás, elemzés, tanulmányok készítése, szakértők).

2. Kiadások

A Projekt koordinációjával kapcsolatos kiadások főbb sorait a költségvetési oldal tartalmazza.

A részt vevő országok továbbra is fizetik a nemzeti személyi állomány helyi munkabérét, társadalombiztosítási járulékait és más illetményét, akár valamely másik országban dolgoznak a Projektben, akár üléseken, tanfolyamokon stb. vesznek részt kiküldetésben. A munkaprogramban szereplő és az egyes országoknak kiadott különleges tanulmányokat a Projekt költségvetéséből finanszírozzák.

VI.
A KÖZPONTI PROJEKTIRODA HELYE

A TER Központi Projektiroda Magyarországon, Budapesten működik.

VII.
VÉGREHAJTÓ ÜGYNÖKSÉG

Az ENSZ/EGB-t kéri fel a Projekt Végrehajtó Ügy-nökség feladatainak az ellátására.

VIII.
FÜGGELÉKEK

A következő függelékek a Melléklet 3. részének szerves részét képezik és az alábbiakból állnak:

I. Függelék	TER hálózat (A TER vonalak listája, a TER Hálózat térképe, és a TER paraméterek)
II. Függelék	Intéző Bizottság (SC)
III. Függelék	Nemzeti Koordinátori Csoport (TERNC)
IV. Függelék	Nemzeti Koordinátorok (NC)
V. Függelék	Központi Projektiroda (PCO)
VI. Függelék	Költségvetés
VII. Függelék	Az EGB és a Központi Projektirodát (PCO) befogadó Kormány közötti Egyezménylevél
VIII. Függelék	Egyezmény-mintalevél, amelyet az EGB és azon ország Kormánya között írnak alá, amely a Projektvezető vagy a Központi Projektiroda más munkatársának országa.

I. FÜGGELÉK

A Transz-Európai Vasút (TER) vonalainak listája*

E 010	{Helsinki—Vainikkala}—Luzsajka (RZD/VR)—Buszlovskaja—Sankt-Peterburg / Szentpétervár—Akagyemicszskaja—Moszkva	TN 001
E 020	{Berlin—Frankfurt/O}—Rzepin (PKP/DB)—Poznan—Barlogi—Lowicz—Warszawa / Varsó / Skierniewice—Luków—Terespol (PKP/BC)—{Breszt (BC/PKP)—Minszk—Orsa}—Krasznoje (RZD/BC)—Szmolenszk—Moszkva—Nyizsnyij Novgorod—Jekatyerinburg—{Omszk—Novosibirsk—Krasznójarszk—Irkutsk—Vlagyivosztk}	TN 004

* Az Intéző Bizottság döntésétől függően szükség szerint frissítve.

E 026	Wroclaw—Idzikowice és Warszawa / Varsó—Bialystok—Sokolka—{Kuznica Bial.(PKP/BC)—Hrodna / Grodno—Kabeliai (LG/BC)—Vilnius	TN 007
E 026/1	Sarkiai—Siauliai—Gaiziunai—Palemonas—Kazlu Ruda—Mockava	TN 010
E 030	{Dresden / Drezda}—Zgorzelec (PKP/DB)—Wroclaw és Opole—Kedzierzyn Kozle—Gliwice—Katowice—Kraków / Krakkó—Przemysl (PKP/UZ)— {Mosztiszka (UZ/CPK)—Lviv / Lvov} és Siechnice—Opole—Gliwice és {Kyyiv / Kijev—Poltava—Kharkiv / Harkov—Topoli (UZ/RZD)}—Szolovej Valujki—Povorino— Rtiscsevo—Penza—Szamara—Ufa— Cseljabinszk—Kurgan—Omszk	TN 013
E 030/1	Tarnów—Nowy Sacz—Muszyna (PKP/ZSR)—Plavec / Palocsa (ZSR/CPK)—Kysak / Sároskőszeg és Kosice / Kassa—Cana / Hernádcsány (ZSR/MÁV)—Hidasnémeti (MÁV/ZSR)— Felsőzsolca	TN 016
E 040	{Nürnberg}—Cheb (CD/DB)—Plzen—Praha / Prága—Kolín—Ústí n/O—Ceská Trebová—Pre- rov—Hranice na Morave és Petrovice u Karvine—Mosty u Jablunkova (CD/ZSR)—Cadca / Csaca (ZSR/CD)—Zilina / Zsol- na—Vrútky / Ruttka—Poprad / Poprád—Kysak / Sároskőszeg—Kosice / Kassa—Cierna n/T / Tiszacsernyő (ZSR/UZ)—{Chop / Csop (UZ/ZSR)} és Horní Lidec (BCP)—Lúky pod Makytou (ZSR/CD)—Púchov / Puhó—Zilina / Zsolna	TN 019
T 040	Ceská Kubice (CD/DB)—Plzen	TN 022
T 041	Plzen—Ceské Budejovice—Ceské Velenice	TN 025
T 042	Nové Zámky / Érsekújvár—Zvolen / Zólyom—Plesivec / Pelsőc—Kosice / Kassa	TN 028
E 045	Kufstein (ÖBB/DB)—Wörgl és Innsbruck—Garberbach—Brenner és Baumkirchen—Garberbach	TN 031
E 050	{Buchs (SBB/ÖBB)}—Feldkirch—Innsbruck—Baumkirchen—Schwarzach/St. Veit-Bischofsho- fen—Salzburg—Wels—Marchtrenk—Linz—Wien / Bécs—Bruck/L.—Hegyeshalom (MÁV/ÖBB)—Győr—Komárom—Budapest—Hatvan—Miskolc—Nyíregyháza—Záhony (MÁV/UZ)—{Chop / Csap (UZ/MÁV)—Lviv / Lvov—Kyyiv / Kijev—Zernovo (UZ/RZD)}— Szuzemka (RZD/UZ)—Moszkva és {Fasztov—Dnipropetrovsk / Dnyepetrovorsz—Krasznoarmejszk—Krasznaja Mogila (UZ/RZD)}—Gukovo—Licsaja—Asztrahán (RZD) Kazahsztán	TN 034
T 050	Wien / Bécs Meidling—Ebenfurth—Sopron (GySEV/RoeEE)—Győr és Wien / Bécs Meidling—Ebenfurth—Wiener Neustadt / Bécsújhely—Loipersbach / Lépesfalva— Sopron (GySEV/ÖBB)	TN 037

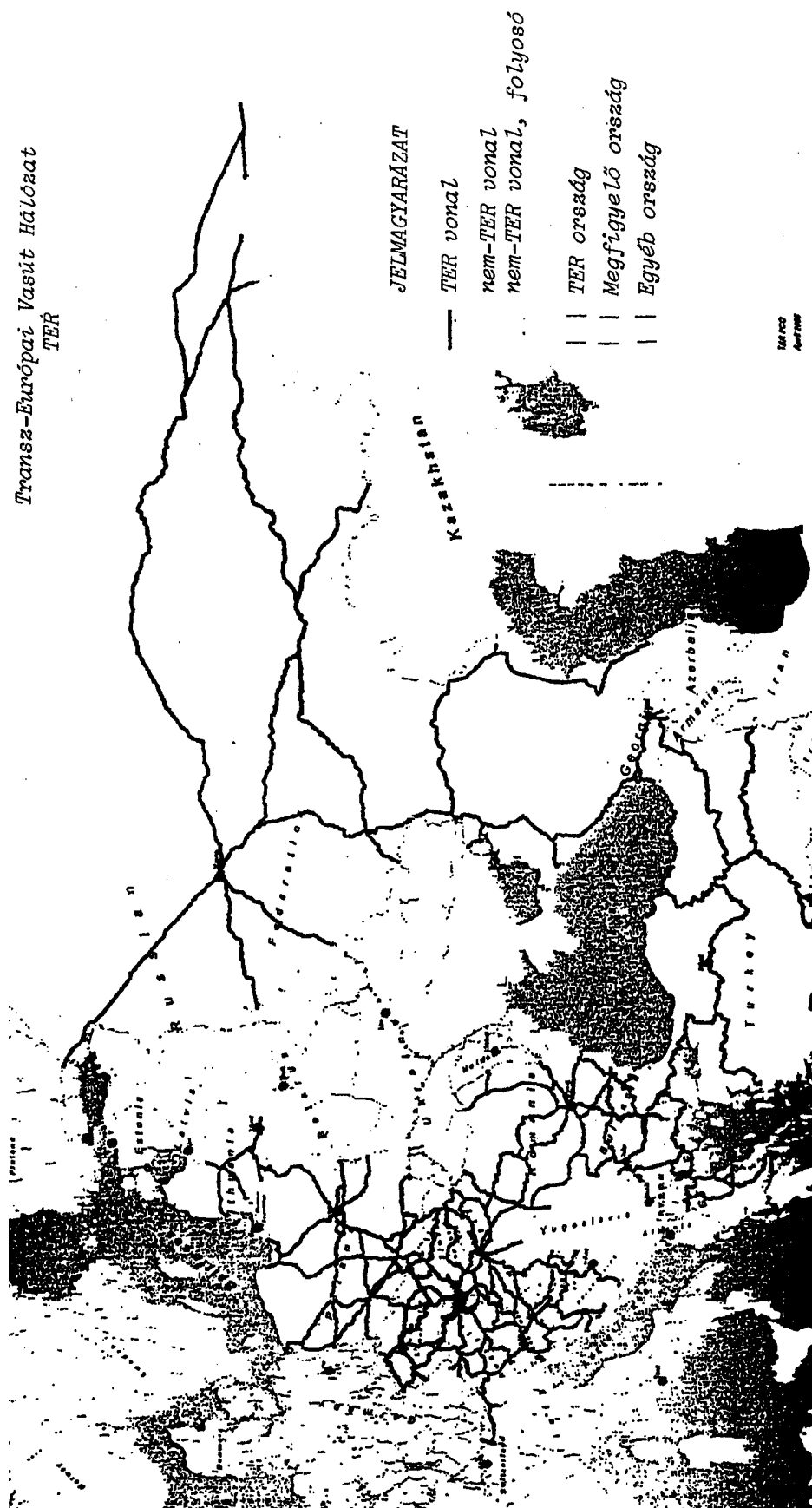
E 050/2	{Kvaszino (UZ/RZD)}—Uszpenszkaja—Taganrog—Rosztov-na-Donu és Tyihoreckaja—Armavir	TN 040
E 052	Wien (/Bécs Süd—Marchegg (ÖBB/ZSR)—Devínska Nová Ves / Dévényújfalú (ZSR/ÖBB)—Bratislava / Pozsony—Galanta / Galánta—Nové Zámky / Érsekújvár—Stúrovo / Párkány (ZSR/MÁV)—Szob—Budapest—Cegléd—Szolnok—Püspökladány—Debrecen—Nyíregyháza	TN 043
T 053	Parndorf / Pándorfalu—Kittsee / Köpcsény (ÖBB/ZSR)—Petrzalka / Pozsonyligetfalú	TN 046
E 054	Arad—Vintu de Jos / Alvinc—Coslariu / Koslárd—Ploiesti—Bucuresti / Bukarest	TN 049
T 054	Vintu de Jos / Alvinc—Sibiu / Nagyszeben—Bujoneri—Titu—Bucuresti / Bukarest	TN 052
E 054/1	Püspökladány—Biharkeresztes (MÁV/CFR)—Episcopia Bihor / Biharpüspöki (CFR/MÁV)—Oradea / Nagyvárad—Cluj—Napoca / Kolozsvár—Coslariu / Koslárd	TN 055
E 055	{Dresden / Drezda}—Decín (CD/DB)—Ústí n/L—Praha / Prága és Schwarzach/St.Veit—Villach—Arnoldstein (ÖBB/FS)	TN 058
T 055	Ústí n/L—Karlovy Vary—Cheb	TN 061
E 056	Budapest—Maglód—Újszász—Szolnok—Lőkösháza (MÁV/CFR)—Curtici / Kürtös (CFR/MÁV)—Arad—Timisoara / Temesvár—Craiova—Videle—Bucuresti / Bukarest	TN 064
T 056	Craiova—Calafat (CFR/BDZ)—Vidin (BDZ/CFR)—Mezdra	TN 067
E 059	Swinoujscie—Szczecin—Poznan—Wroclaw—Siechnice—Opole Kedzierzyn Kozle—Chalupki (PKP/CD)—Bohumín (CD/PKP)	TN 070
T 059	Szczecin—Rzepin—Nowa Sol—Wroclaw—Opole	TN 073
E 061	{Dresden / Drezda}—Decín (CD/DB) Ústí n/L—Praha / Prága—Kolín—Ústí n/O—Česká Třebová—Brno—Breclav—Lanzhot (CD/ZSR)—Kúty / Jókút (ZSR/CD)—Devínska Nová Ves / Dévényújfalú—Bratislava / Pozsony—Nové Zámky / Érsekújvár—Komárno / Révkomárom (ZSR/MÁV)—Komárom (MÁV/ZSR) és Bratislava / Pozsony (Petrzalka / Pozsonyligetfalú)—Rusovce / Oroszvár—(ZSR/MÁV)—Rajka (MÁV/ZSR)—Hegyeshalom	TN 076
T 061	Decín (CD/DB)—Ústí n/L—Vsetaty—Nymburk—Kolín—Havlíckuv Brod—Brno	TN 079
T 062	Brno—Vyskov—Prerov	TN 082
E 063	Zilina / Zsolna—Púchov / Puhó—Leopoldov / Lipótvár—Bratislava / Pozsony / Galanta / Galánta	TN 085
E 065	Gdynia—Gdansk—Tczew—Malbork—Warszawa / Varsó—Idzikowice—Psary—Katowice—Pszczyna—Wisla Most—Zebrzydowice (PKP/CD)—Petrovice u Karvine (CD/PKP)—Bohumín—Hranice na Morave—Prerov—Breclav (CD/ÖBB)—Bernhardsthal—Hohenau (ÖBB/CD)—Retz (ÖBB/CD)—Wien / Bécs Floridsdorf—Bruck/M.—St. Michael—Villach—Rosenbach (ÖBB/SZ)—Jesenice (SZ/ÖBB)—Ljubljana—Pivka—Ilirska Bistrica (SZ/HZ)—Sapjane (HZ/SZ)—Rijeka / Fiume	TN 088

T 065	Tczew—Barlogi—Zdunska Wola—Gliwice—Pszczyna	TN 091
E 066	{Chop / Csap}—Halmeu / Halmi (CFR/UZ)—Satu Mare / Szatmárnémeti—Oradea / Nagyváradi—Arad—Timisoara / Temesvár—Stamora Moravita / Alsósztamora (CFR/JZ)	TN 094
E 067	Bruck/M.—Graz—Spielfeld/Strass (ÖBB/SZ)—Sentilj (SZ/ÖBB)—Maribor—Pragersko—Zidani Most	TN 097
T 067	Graz—Jennersdorf (ÖBB/MÁV)—Szentgotthárd (MÁV/ÖBB)—Körmend	TN 100
E 069	Budapest—Székesfehérvár—Nagykanizsa—Murakeresztúr (MÁV/HZ)—Kotoriba (HZ/MÁV)—Cakovec / Csáktornya (HZ/SZ)—Sredisce (SZ/HZ)—Ormoz—Pragersko—Zidani Most—Ljubljana—Pivka—Divaca—Koper	TN 103
T 069	Székesfehérvár—Veszprém—Boba—Zalalövő—Hodos / Őrihodos (SZ/MÁV)—Murska Sobota / Muraszombat—Ormos	TN 106
E 070	{Trieste / Trieszt—Villa Opicina (FS/SZ)}—Sezana (SZ/FS)—Divaca—Pivka—Ljubljana—Zidani Most—Dobova (SZ/HZ)—Savski Marof (HZ/SZ)—Zagreb / Zágráb—Sunja—Novska—Slavonski Brod—Tovarnik (HZ/JZ) és Zagreb / Zágráb—Dugo Selo—Novska és Dragoman (BD/JZ)—Sofija / Szófia—Plovdiv—Dimitrovgrad—Szvilengrad (BDZ/TCDD)—Kapikule (TCDD/BDZ)—Sirkeci—Istanbul—Haydarpasa—Ankara—Kalin—Cetinkaya—Malatya—Kapiköy és Cetinkaya—Divrigi—Erzurum—Kars—Dogukapi (TCDD/Örményország) és Kars—Cildir—Aktas (TCDD/Grúzia)—Marneuli	TN 109
T 070	Vinkovci—Gunja—Brcko (BHZ/HZ)—Tuzla	TN 112
E 071	Budapest—Dombóvár—Gyékényes (MÁV/HZ)—Koprivnica / Kapronca (HZ/MÁV)—Zagreb / Zágráb—Ostarije—Rijeka / Fiume	TN 115
E 074	Eskisehir—Alayunt—Balikesir—Manisa—Izmit	TN 118
E 085	Budapest—Kiskunhalas—Kelebia (MÁV/JZ) és {Volkovo (CFARYM/JZ) / Tabanovci (CFARYM/JZ)—Szkopje—Veles—Gevgelija (CFARYM/CH)—Thessaloniki / Szaloniki—Athína / Athén}	TN 121
T 085	{Veles—Bitola—Kremenica (CFARYM/CH)}	TN 124
E 095	{Kyyiv / Kijev—Benderi (CFM/UZ)—Chisinau—Ungheni (CFM/CFR)}—Iasi (CFR/CFM)—Pascani—Buzau—Ploiesti és Videle—Giurgiu Nord és Bucuresti / Bukarest—Giurgiu Nord (CFR/BDZ)—Rusze (BDZ/CFR)—Gorna Orjahovica—Dimitrovgrad	TN 127
T 095	Dimitrovgrad — Podkova	TN 130

E 097	Samsun—Kalin—Cetinkaya—Malatya—Narli—Toprakkale—Iskenderun/Mersin	TN 133
E 201	Klaipėda—Siauliai—Gaiziunai—Kaisiadorys—Vilnius—Kena (LG/BC)—{Minszk—Zslobin—Homel / Gomel—Nezsin}	TN 136
E 201/1	{Kalinyingrád}—Kybartai (LG/RZD)—Kazlu Ruda—Kaunas—Kaisiadorys	TN 139
E 203	Jekatyerinburg—Kurgan—{Presnogorkovka (RZD/Kazahsztán)}	TN 142
T 262	Radviliskis—Pagėgiai (LG/RZD)—{Kalinyingrád}—Braniewo (PKP/RZD)—Malbork	TN 145
T 303	Kraków / Krakkó—Nowy Sacz	TN 148
E 451	Passau (ÖBB/DB)—Neumarkt/Kallham—Wels	TN 151
T 451	Simbach/Inn (ÖBB/DB)—Neumarkt/Kallham	TN 154
E 500	Moszkva—Rjazany—Kocsetovka—{Rtiscsevo—Szaratov—Ozinki}—Orenburg	TN 157
E 500/2	Rjazany—Ruszevka—Szamara—Orenburg	TN 160
E 500/3	Kocsetovka—Grjazi—Voronyezs—Gukovo Volzsszkij—Rosztov-na-Donu és Tyihoreckaja—Krasznodar—Novorosszijszk	TN 163
T 501	Wien / Bécs Nord—Wolfsthal	TN 166
E 502	Bischofshofen—Selzthal	TN 169
T 502	Bregenz—Justenau/St. Margrethen (ÖBB/SBB)	TN 172
T 503	Lindau (ÖBB/DB)—Bregenz—Feldkirch	TN 175
E 551	Praha / Prága—Veselí n/L—Ceské Budejovice—Horní Dvůr (CD/ÖBB)—Summerau (ÖBB/CD)—Linz—Traun—Selzthal—St. Michael és Traun—Marchtrenk	TN 178
T 551	Veselí n/L—Ceské Velenice (CD/ÖBB)—Gmünd (ÖBB/CD)—Wien / Bécs FJB	TN 181
E 560	Buzau—Faurei—Bucuresti / Bukarest	TN 184
T 560	Faurei—Bucuresti / Bukarest	TN 187
E 562	Bucuresti / Bukarest—Fetesti—Medgidia—Constanta	TN 190
T 592	Wrocław—Miedzylesie (PKP/CD)—Lichkov (CD/PKP)—Letohrad—Ústí n/O	TN 193
T 654	Wisla Most—Zwardon (PKP/ZSR)—Skalité (ZSR/PKP)—Cadca / Csaca	TN 196

T 655	Psary—Kraków / Krakko	TN 199
E 680	Sofija / Szófia—Mezdra—Gorna Orjahovica—Kaszpicsany—Sindel—Varna / Várna	TN 202
T 680	Medgidia—Negru Voda (SFR/BDZ)—Kardam—Sindel	TN 205
E 691	Murakeresztúr—Gyékényes	TN 208
T 691	Győr—Pápa—Celldömölk—Porpác—Szombathely—Körmend—Zalalövő	TN 211
T 692	Csorna—Porpác	TN 214
T 693	Celldömölk—Boba	TN 217
E 700	Rosztov-na-Donu—Tyihoreckaja és Uzlovaja—Mahacska—Jalarna	TN 220
E 700/2	Asztrahán—Uzlovaja	TN 223
E 701	Armavir—Szocsi—Veszjoloje (ZSR/Grúzia)—Szuhumi—Szenszki—Szamtredia—Tbiliszi—Gardabani	TN 226
E 701/1	Szamtredia—Batumi	TN 229
E 701/2	Szenszki—Poti	TN 232
E 703	Tbiliszi—Szadahlo	TN 235
E 720	Plovdiv—Sztara Zagora—Karnobat—Burgasz	TN 238
E 751	Volinja (HZ/BHZ)—Dobrljin (BHZ/HZ)—Bosanski Novi—Bihac—Ripac (BHZ/HZ)—Strmica (HZ/BHZ)—Knin—Perkovic—Split/Sibenik	TN 241
E 753	Otarije—Gospic—Knin—Zadar	TN 244
E 771	Strizivojna/Vrpolje—Slavonski Samac (HZ/BHZ)—Bosanski Samac (BHZ/HZ)—Szarajevo—Capljina (BHZ/HZ)—Metkovic (HZ/BHZ)—Ploce	TN 247
T 771	Zvornik (BHZ/JZ)—Tuzla—Doboj—Banja Luka—Bosanski Novi	TN 250
E 773	Dombóvár—Pécs—Magyarbóly (MÁV/*HZ)—Beli Manastir / Pélmonostor (HZ/MÁV)—Osijek / Eszék—Strizivojna/Vrpolje	TN 253
E 851	{Lviv / Lvov—Chernivtsi / Csernovci}—Vadul Siret (CFR/UZ)—Viscani—Suceava—Pascani	TN 256
E 885	Szófia—Pernik—Radomir—Kulata (BDZ/CH)—Promachon (CH/BDZ)—Thessaloniki / Szaloniki	TN 259
T 855	Radomir—Gjuesevo (BDZ/CFARYM)—{Kriva Palanka—Kumanovo—Szkopje—Tetovo—Struga—Librazhd—Elbasan—Dures}	TN 262
E 951	Karnobat—Sindel	TN 265

A TER hálózat térképe



A TER paraméterek*Műszaki paraméterek a TER hálózatra*

1. Rakszelvény:	UIC/B
2. Minimális vágánytengely távolság:	4,0 m
3. Névleges minimális sebesség:	120 km/h
4. Megengedett tengelyterhelés	
— mozdonyok ≤ 200 km/h:	22,5 t
— kocsik 120 km/h:	20 t
140 km/h:	18 t
5. Megengedett folyóméter terhelés:	8 t
6. Próbatávolság:	UIC 71
7. Minimális peronhossz a főbb állomásokon:	250 m
8. Minimális hasznos vágányhossz:	500 m

*Üzemi paraméterek a TER hálózatra**1. Személyfuvarozás*

A határon végzendő ellenőrző eljárások (útlevél- és vámellenőrzés) rendszerének bevezetése menet közben, szükség esetén rövid megállással a határállomáson technikai/igazgatási okokból.

2. Árufuvarozás

a) A közös határállomások rendszere kialakításának befejezése a határellenőrzés során a párhuzamosságok elkerülése céljából.

b) Az ellenőrzési eljárások ésszerűsítése a már működő közös határállomásokon.

c) A blokkvonatok határellenőrzési műveleteinek bevezetése a szomszédos vasutak termináljain, ahol csak lehetséges.

3. Személy- és árufuvarozás

Vontatójárművek használata a szomszédos TER országok területén is, ahol lehetséges.

II. FÜGGELÉK**Intéző Bizottság (SC)**

1. Az Intéző Bizottság (SC) a TER legmagasabb döntéshozó testülete. A Bizottság a TER államok kormányai által, lehetőleg minisztériumi és/vagy igazgatósági szinten kinevezett képviselőkkel áll. Ez a Bizottság határozza meg a Projekt politikáját és a TER tevékenységekkel kapcsolatban teendő általános intézkedéseket, valamint határozatokat hoz a közös lépésekről.

2. Az Intéző Bizottság feladatai a következők:

- a) Bármilyen alárendelt szerv létrehozása, amit szükségesnek tart;
- b) Utasítások kiadása a Projektvezetőnek vagy valamely alárendelt szervnek, amelyet létrehozhat;
- c) A munkaprogram jóváhagyása;
- d) A TER Nemzeti Koordinátorok Csoportja által készített jelentések elfogadása;
- e) A működési költségvetések és azok teljesítéséről szóló pénzügyi jelentések elfogadása;
- f) A TER tevékenységére vonatkozó bármely más ügy megvizsgálása;
- g) A TER hálózat és a TER-re vonatkozó adatok jóváhagyása.

3. Az Intéző Bizottság Működési Szabályzata:

*I. Ülések**1. Szabály*

Az Intéző Bizottság évente egyszer soros ülést tart, amelynek időpontját és helyét a Bizottság határozza meg.

2. Szabály

Rendkívüli üléseket tartanak a Bizottság erre vonatkozó döntése alapján, amelyet vagy az ülésen hoznak meg, vagy a következők kérésére hívnak össze:

- a) bármely tag, három másik tag támogatása mellett, vagy
- b) a Projektvezető, három tag támogatása mellett.

3. Szabály

A Bizottság minden ülése zárt ülés, hacsak a Bizottság másképp nem dönt.

*II. Napirend**4. Szabály*

A Bizottság a napirendet minden ülés kezdetekor fogadja el. Ha egy adott ülés előzetes napirendjén nem szerepel a Bizottság illetékességi körébe tartozó valamely ügy, úgy erre vonatkozóan a Bizottság egy tagja vagy a Projektvezető nyújthat be javaslatot, amelyet a Bizottság határozata alapján vesznek fel a napirendre. A Bizottság felülvizsgálhatja a napirendet felvéve, törölve, halasztva vagy módosítva egyes pontokat.

III. Képviselet

5. Szabály

A Bizottságban minden tagot egy képviselő képviselhet, akit elkísérhetnek a Bizottság ülésére más képviselők és tanácsadók. Az EGB mint Végrehajtó Ügynökség hivatalból vesz részt az üléseken.

IV. TISZTSÉGVISELŐK

6. Szabály

A Bizottság minden év első ülésének kezdetekor tagjai képviselői közül egy elnököt és egy jegyzőt választ, akik az adott évben látják el tisztségüket, amíg jogutódaikat meg nem választják.

7. Szabály

Az elnök ilyen minőségben vesz részt a Bizottság ülésein, és nem az őt kiküldő tagállam kormányának képviselőjeként. A tagállam kormánya küldöttségének egy másik tagját kell a Bizottság ülésein való képviselettel megbízni.

8. Szabály

A Projektvezető szóban vagy írásban folyamatosan tájékoztatja a Bizottság tagjait minden olyan kérdésről, amelyben érdekelt lehet a Bizottság, és szükség esetén részt vehet a kérdés tárgyalásában.

V. NYELV ÉS JELENTÉSEK

9. Szabály

A Projekt és az Intéző Bizottság munkanyelve az angol. A Bizottság üléseit befogadó országok lehetőség szerint biztosíthatnak francia és/vagy orosz nyelvű tolmácsolást.

10. Szabály

A Bizottság üléseiről készült jelentések tervezeteit az ülések alatt készítik és fogadják el, valamint haladéktalanul kiosztják a Bizottság tagjainak és az ülés más résztvevőinek. A jelentések elfogadás után nyilvánosságra hozhatók a Bizottság által elhatározott időpontban és feltételek mellett.

VI. Határozatképesség

11. Szabály

A tanácskozásokat csak a Bizottság tagjai kétharmadának jelenléte esetén lehet megkezdeni. A Bizottság határozatainak meghozatalához minden tárgyalta kérdésben a jelen lévő tagok egyetértése szükséges.

VII. Alárendelt testületek

12. Szabály

Elvileg a Bizottság szabályai az alárendelt testületeire is vonatkoznak.

VIII. A tagállamokon kívüli államok kormányai és nemzetközi szervezetek képviselőinek részvétele megfigyelőként

13. Szabály

a) A Projekt tagállamain kívüli államok kormányai, és
b) meghatározott nemzetközi szervezetek és intézmények megfigyelőkkel képviseltethetik magukat a Bizottság ülésein tanácskozási joggal, szavazati jog nélkül.

IX. A működési szabályzat módosítása vagy felfüggesztése

14. Szabály

Bármely szabály módosítható vagy felfüggeszthető az Intéző Bizottságnak az összes TER ország egyetértése alapján hozott határozatával.

*III. FÜGGELÉK***A TER Nemzeti Koordinátori Csoport (TERNC)**

1. A TERNC tagságát a Nemzeti Koordinátorok alkotják. A TERNC ülésein részt vehetnek a tagállamok más szakértői is.

2. A Csoport elvileg évente kétszer ül össze. Szükség esetén rendkívüli ülést is lehet tartani.

3. A Csoport többek között:

a) felel a TER műszaki tevékenységének és gazdasági aspektusainak kidolgozásáért, értékeléséért és koordinációjáért;

b) kidolgozza, értékeli és koordinálja a TER kiépítésének finanszírozásával kapcsolatos TER tevékenységeket. Feladatai teljesítése során a TERNC figyelembe veszi az Intéző Bizottság által külön témákra létrehozott ad hoc munkacsoportok munkájának eredményeit;

c) figyelemmel kíséri a TER összes tevékenységét;

d) megvizsgálja a Projektvezető által benyújtott jelentéseket és dokumentumokat;

e) ajánlásokat tesz az Intéző Bizottságnak a munkaprogramra vonatkozóan;

f) megvizsgál minden más ügyet az Intéző Bizottság vagy a Projektvezető kérése alapján.

IV. FÜGGELÉK

Nemzeti Koordinátorok (NC)

A Nemzeti Koordinátort a Kormány nevezi ki.

A Nemzeti Koordinátor a következőkért felel:

1. A saját országában ő a TER Projektben illetékes, kapcsolattartó személy;

2. Összekötő az érintett nemzeti szervezetek és a Központi Projektiroda között a PCO tevékenységekkel kapcsolatban szükséges információk cseréjét célzó nemzeti szintű intézkedések révén;

3. Koordinálja a TER-rel kapcsolatos nemzeti tevékenységeket;

4. Tevékenységeket tervez és valósít meg, valamint eredményekről számol be a TER munkaprogrammal összhangban;

5. Eredményesen és hatékonyan használja fel a TER adatokat;

6. Részt vesz az Intéző Bizottság és a TERNC ülésein, és közreműködik a TER célok elérésében.

V. FÜGGELÉK

Központi Projektiroda (PCO)

A Központi Projektiroda koordinálja a jelen dokumentum feltételei alapján végzett összes tevékenységet, és az

Intéző Bizottság általános irányítása alatt, az EGB mint Végrehajtó Ügynökség útmutatásával végzi munkáját.

A PCO székhelye Magyarország, Budapest, a Magyar Köztársaság Kormánya és az ENSZ/EGB Végrehajtó Titkársága által aláírásra kerülő, ezen Iroda munkájával foglalkozó Egyezményben foglaltak alapján

A PCO személyzete a következőkből áll:

- Projektvezető
- Projektvezető-helyettes
- Projektvezető-asszisztens(ek)
- Egyéb személyzet

A fent említett teljes személyi állomány diplomáciai útlevelet kap a származásuk szerint illetékes országtól. A Projektvezetőt, a Projektvezető-helyettest és a Projektvezető-asszisztent, valamint az Iroda egyéb nemzetközi személyzetét az Egyesült Nemzetek (ENSZ) tisztviselőinek kell tekinteni, amint azt a Magyar Köztársaság Kormánya és az ENSZ/EGB Végrehajtó Titkársága közötti Egyezményben rögzítették.

A PCO nemzetközi személyzetének szolgálatára vonatkozó feltételeket az alkalmazott származás szerint illetékes országa és az ENSZ/EGB Végrehajtó Titkárság közötti levélváltás tartalmazza.

Az újonnan megválasztott Projektvezető előbb Projektvezető-helyettesként működik egy évig, s csak ez után lép hivatalába.

A személyzet hatásköre a következő:

Projektvezető

A Központi Projektiroda vezetőjét a TER államok valamelyikéből választja az Intéző Bizottság. Szolgálati ideje két év, amit az Intéző Bizottság két további évig terjedő időszakra meghosszabbíthat az érintett Kormányával kötött megállapodás alapján.

A Projektvezető illetményét Kormány fizeti. Szolgálati feltételeit az EGB és az érintett Kormány közötti levélváltásban határozzák meg. Budapesten kívüli utazás esetén utazási és ellátási kiadásait a Projekt költségvetéséből fedezi (kivéve a hivatali kocsi üzemeltetése és az autópályadíj magyarországi költségeit).

A Projektvezető az alábbiakért felel:

1. A Központi Projektiroda (PCO) irányítása;

2. Munkaprogram-tervezetek kidolgozása az Intéző Bizottság (SC) által történő jóváhagyásra, és elfogadás után az igazgatási feladatok ellátása;

3. Az Intéző Bizottság (SC) és a TER Nemzetközi Koordinátorok (TERNC) titkári feladatainak ellátása;

4. A döntést igénylő ügyekben az Intéző Bizottság és a TERNC elnökének tanácsadás;

5. A döntést igénylő ügyekben a tagországok számára tájékoztatók készítése és terjesztése;

6. Folyamatos kapcsolattartás a Nemzeti Koordinátorokkal a TER tevékenységek végrehajtásával kapcsolatos minden ügyben;

7. A vizsgált időszakban a PCO általános tevékenységéről és a TER fejlesztéseiről az Intéző Bizottság és a TER üléseire a Projektvezető által beterjesztésre kerülő beszámoló elkészítése;

8. A műszaki és igazgatási dokumentáció szervezése és elkészítése a TER ülésein való megtárgyalásra;

9. A különféle tevékenységek keretében tanácsadói szolgáltatást nyújtó szakértők munkájának ellenőrzése, közösen azokkal a TER Kormányokkal, amelyek a TER számára természetbeni hozzájárulást nyújtanak;

10. A PCO illetékességébe tartozó igazgatási és pénzügyi tevékenységek ellenőrzése;

11. A TER Projekt költségvetéséhez igazgatási segítségnyújtás az Intéző Bizottság határozatai és az Egyesült Nemzetek pénzügyi szabályzatai és szabályai szerint;

12. Szükség szerint segítségnyújtás a javasolt tanácsadók kiválasztásához, az Intéző Bizottság útmutatása mellett, a különleges tevékenységek munkaprogram szerinti megvalósításának elősegítése céljából;

13. Az Intéző Bizottság által kiadott egyéb feladatok ellátása;

14. A Projektvezető közvetlenül az EGB Közlekedési Divíziója Igazgatójának vagy annak képviselőjének jelent;

15. Mint a PCO Magyarország, Budapest szervezetének vezetője, a Projektvezető felügyeli mind a nemzetközi személyi állományt, mind pedig a Magyar Kormány által biztosított helyi személyzetet;

16. A Projektvezető szolgálati helye Magyarország, Budapest, és erről a szolgálati helyről történő mindenféle utazás az EGB Közlekedési Divíziójával való konzultáció után és annak jóváhagyásával történhet.

Projektvezető-helyettes

A Projektvezető-helyettest is az Intéző Bizottság választja ki az egyik TER tagországból.

A Projektvezető-helyettest a részt vevő államok a Projektvezetőhöz hasonló alapon adják.

Feladata, hogy távollétében helyettesítse a Projektvezetőt.

Külön kötelezettségeit a Végrehajtó Ügynökség és/vagy Intéző Bizottság határozza meg a Projektvezetővel közösen.

Felhatalmazása a Projektvezető felhatalmazásához kapcsolódik.

Projektvezető-asszisztens

Az elvégzendő munkamennyiség függvényében az Intéző Bizottság szakképzett asszisztens(ek)e)t választhat, korlátozott időtartamra, aki(k) feladata a Projektvezető támogatása a TER irányításának műszaki, működési és pénzügyi kérdéseiben.

Az Intéző Bizottság a Projektvezető segítségével választja ki őket a TER Államok által javasolt jelöltek közül. A részt vevő Államok a Projektvezetőhöz vagy a Projektvezető-helyetteshez hasonló alapon bocsátják rendelkezésre őket.

Egyéb személyzet

Amennyiben szükséges, egyéb háttérszemélyzet is foglalkoztatható és fizethető a Projektből a befogadó ország által biztosított személyi állományon felül a TER igényei szerint. Ezt az Intéző Bizottság engedélyezi.

VI. FÜGGELÉK

Költségvetés

A TER Projekt olyan költségvetésből működik, amelynek fő bevételeit a tagállamok konvertibilis valutában, készpénzben befizetett hozzájárulásai képezik. Ehhez a költségvetéshez még hozzájárulást adhatnak: tagállamokon kívüli államok, a nemzetközi testületek és szervezetek és/vagy magántestületek.

A TER tagállamokban mind az állami, mind a magántestületek, mint az egyetemek, tervező irodák, kivitelező társaságok, közlekedési szervezetek és bizonyos gyártó cégek stb. érdekeltek lehetnek a TER Projekt szponzorálásában.

A tagállamok konvertibilis valutában adott hozzájárulásai azonos összegűek legyenek. A természetbeni hozzájárulások azonosságát a lehetséges mértékben kell biztosítani.

Ez a költségvetés ötéves időszakra szól.

A költségvetési eszközöket, beleértve az államok természetbeni hozzájárulásait is, az EGB ellenőrzése mellett és a Projektvezető javaslatai alapján veszik igénybe, a munkaprogrammal és az Intéző Bizottság irányelveivel összhangban.

A TER államok természetbeni hozzájárulásainak fő formái: a PCO működtetése, ülések megrendezése, a nemzeti szakértők ellátmánya, a műszaki jellegű jelentések és oktatási programok készítése, valamint különleges koordinációs tevékenységek ellátása és alvállalkozási szerződések kötése kormányzati végrehajtási eljárások révén.

VII. FÜGGELÉK**Az EGB és a Központi Projektirodát befogadó Kormány között aláírt Egyezmény-levél**

Danuta Hübner
végrehajtó titkár
Egyesült Nemzetek
Európai Gazdasági Bizottság
GENF

Tisztelt Végrehajtó Titkár Asszony!

Az ENSZ Transz-Európai Vasúti Együttműködési Alapítványi Egyezményhez (a továbbiakban: TER Egyezmény) való csatlakozását Magyarország meghosszabbította a 2001—2005 közötti időszakra és a korábbi évekhez hasonlóan vállalja a TER Projekt Központi Irodájának (a továbbiakban: PCO) Budapesten történő működtetését.

A TER Egyezmény IV. Cikk 4. pontjával összhangban a PCO nem rendelkezik önálló jogi személyiséggel, mindamellett a Kormány elismeri a PCO jogát találkozókat szervezésére és a TER Egyezmény végrehajtására irányuló más tevékenységek végzésére a Magyar Köztársaság területén.

A TER Egyezmény hatálya alatt a PCO székhelye Budapest. A PCO működésének érdekében a Magyar Köztársaság Kormánya a következőket vállalja:

a) gondoskodik a PCO kizárólagos használatára megfelelő bútorzattal (függöny, szőnyeg, világítótestek, elektronikus riasztórendszer) együtt kb. 160 m² területű — 4 helyiségből álló — irodáról, melyet a PCO szükségleteinek megfelelően alakítanak ki, valamint a kapcsolódó kiszolgáló helyiségekről,

b) gondoskodik egy személygépkocsiról a PCO részére hivatali célokra,

c) gondoskodik a PCO részére közvetlen telefonvonalról (1 ISDN vonal, 2—3 fővonal, 1 mobil vonal) telefax szolgáltatással.

A PCO működtetéshez a Magyar Köztársaság Kormánya vállalja továbbá az alábbi költségek fedezését:

a) bérleti díj,

b) iroda karbantartási díj,

c) közüzemi díjak (takarítás, fűtés, víz, villany, gázszolgáltatás, szennyvízelvezetés, szemétszállítás),

d) helyi alkalmazottak (2 adminisztratív tisztviselő) munkabére, járulékokkal, szociális ellátással,

e) személygépkocsi Magyarország területén belül történő hivatali célú üzemeltetése (üzemanyag, autópályadíj, karbantartás, biztosítás).

A fentiekből következően a TER Egyezmény 2. Rész szerinti költségvetés terhére a PCO az alábbi kötelezettségeket vállalja:

a) az irodák műszaki berendezésekkel történő felszerelése, üzemeltetése és karbantartása,

b) telefon, telefax, Internet és postai szolgáltatások összes díjának kiegyenlítése,

c) személygépkocsi Magyarország területén kívül történő hivatali célú üzemeltetése (üzemanyag, autópályadíj, biztosítások, országon kívüli kárelhárítás).

A PCO részére az illetékes magyar hatóságok biztosítják a szükséges közszolgáltatásokat, ideértve a korlátozás nélküli villany-, víz- és gázszolgáltatást, szennyvízelvezetést, szemétszállítást, postai és távközlési szolgáltatást. A szolgáltatások felfüggesztése vagy zavara esetén az illetékes magyar hatóságok a PCO szükségleteit a legfontosabb kormányhivatalok szükségleteihez mérten elégítik ki, és lépéseket tesznek a zavartalan működtetés érdekében.

Az Egyesült Nemzetek kiváltságairól és mentességeiről 1946. február 13-án kelt Egyezmény (a továbbiakban: ENSZ Egyezmény) hatálya kiterjed a PCO helyiségeire, amelyeket úgy kell tekinteni, bárhol is legyenek azok, mint az Egyesült Nemzetek helyiségeit.

A TER Egyezmény értelmében a PCO nemzetközi és magyar személyzettel dolgozik, vezetője a Projektvezető.

A PCO nemzetközi személyzetét (a Projektvezetőt, helyettes-projektvezetőt és segéd-projektvezetőket), valamint a PCO többi ENSZ-es személyzetét úgy kell tekinteni, mint az ENSZ Egyezmény szerinti tisztviselőket, akiket ugyanazon kiváltságok és mentességek illetnek Magyarországon, mint amelyek az ENSZ Egyezmény V. Cikkének 18., 19., 20. és 21. bekezdéseiben szerepelnek, továbbá a hatályos magyar jogszabályok biztosítanak.

Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága vagy a TER Egyezményben részes felek megbízásából kiküldött azon szakértőket, akik a TER Projekt munkájában részt vesznek, magyarországi kiküldetésük ideje alatt — ideértve az utazás időtartamát is — megilletik a feladatuk ellátásához szükséges mindazon kiváltságok és mentességek, amelyek az ENSZ Egyezmény VI. Cikkében szerepelnek, továbbá amelyeket a hatályos magyar jogszabályok biztosítanak.

A TER Egyezményben részes felek azon kiküldött képviselőit, akik részt vesznek a PCO által szervezett üléseken, feladatuk gyakorlása során, valamint a magyarországi beutazás és visszatérés alkalmával megilletik az ENSZ Egyezmény IV. Cikkében foglalt és mindazon további kedvezmények, amelyeket a hatályos magyar jogszabályok biztosítanak.

Egyetértés van abban, hogy az ENSZ Egyezmény 18. d), e), f) és g) szakasza nem vonatkozik azokra a magyar állampolgárokról, akiket az ENSZ az országon belül alkalmaz a PCO-nál. Azonban a jogi eljárások alóli mentességnek ki kell terjednie a magyar személyzetre is — akik a Kormány alkalmazottai, és akiket a Kormány ad a Projekt-hez — a projekttel kapcsolatos hivatalos működésük során tett szóbeli vagy írásbeli kijelentéseik és minden cselekményük tekintetében. Különleges jogállást kell kapniuk, amely ilyen szolgálatukban a projektvezető felügyelete és

rendelkezése alá helyezi őket és amely megköveteli tőlük, hogy megfelelően tegyenek eleget az ENSZ Személyzeti Szabályzata I. cikkének, amelyet — miután egyeztetett a Kormánnyal — az ENSZ-nek kell megismertetnie velük, olyan módosításokkal, amelyeket a jogállásuk szerint szükségesnek vélhet.

Egyetértés van abban, hogy a tisztviselőknek biztosított kiváltságok és mentességek az ENSZ érdekeit szolgálják és nem maguknak az egyéneknek a személyes javát. A Főtitkárnak a joga és kötelessége, hogy valamely tisztviselő mentességét feloldja olyan esetben, ha véleménye szerint a mentesség a bírósági eljárás menetét akadályozná és az ENSZ érdekeinek sérelme nélkül feloldható.

Az ENSZ-nek mindig együtt kell működnie a megfelelő hatóságokkal, hogy a kellő bírósági ügykezelést elősegítse, a rendőri intézkedés végrehajtását biztosítsa és a fent említett kiváltságokkal, mentességekkel és könnyítésekkel kapcsolatban minden visszaélés előfordulását megelőzze.

A PCO az általa hivatalos célra belföldön beszerzett termékek és igénybe vett szolgáltatások után jogosult mindazon kedvezményekre és könnyítésekre, melyeket a Magyar Köztársaság a területén működő diplomáciai képviselőknek jogszabályok alapján biztosít.

A TER Projekt által Magyarországon vásárolt áruk és igénybevett szolgáltatások ellenértékét a PCO teljesíti forintban.

Örömmel venném, ha aláírásával jelezne egyetértését a fentiekkel és visszaküldené nekem a jelen levél mellékelt másodpéldányát.

Engedje meg, hogy kifejezzem legőszintébb nagyrabecsülésemet.

Budapest, 2001. július

Dr. Fónagy János s. k.,
közlekedési és vízügyi miniszter

Danuta Hübner s. k.,
végrehajtó titkár

VIII. FÜGGELÉK

Tisztelt Nagykövet Úr!

Örömmel értesítem, hogy a Transz-Európai Vasút (TER) Intéző Bizottsága (SC) legutóbbi ülésén egyhangú támogatásban részesítette Kormányának képviselőjét, urat/asszonyt abban, hogy a TER Projektvezetője / Projektvezető-helyettese/ Projektvezető-asszisztense legyen-tól.....ig.

Az Együttműködési Alapítványi Egyezmény szerint a Projektvezetőt az Intéző Bizottság „választja ki” az egyik

TER-államból. Szolgálati ideje két év, amely időtartamot az Intéző Bizottság további két évig terjedő időszakkal meghosszabbíthat, az adott Kormány egyetértése esetén.

A úr/asszony kötelezettségeit a úr/asszony és az Egyesült Nemzetek Szervezete által aláírásra kerülő Külön Szolgálati Megállapodásba foglalják, amelyet az alábbiakban ismertetünk az Ön országa illetékes hatóságai részéről történő megvizsgálás és jóváhagyás céljából.

A Projektvezető-helyettes, asszisztense(i) és a személyzet többi tagjának kötelezettségei

A helyettes és az asszisztens(ek) feladata a segítségnyújtás a Projektvezetőnek a TER irányítása műszaki, üzemeltetési és pénzügyi aspektusai terén.

Az Intéző Bizottság a Projektvezető javaslatát is figyelembe véve a megválasztásuk előtt javasolja és meghatározza a Projektvezető-helyettes és az asszisztensek konkrét munkaköri kötelezettségeit.

Az egyes személyek kötelezettségeit a Végrehajtó Ügynökség és a Projektvezető egyezteti.

Megbízata a Projektvezető megbízatásához kapcsolódik. úr/asszony megbízást kap az ügyek vitelére.

A Projektvezető kötelezettségei

A Transz-Európai Vasút (TER) Együttműködési Alapítványi Egyezmény VII. Függelékével összhangban a Projektvezető az Intéző Bizottság irányítása alatt áll, és az EGB útmutatása szerint felel a következőkért:

1. A Központi Projektiroda (PCO) irányítása.
2. Munkaprogram-tervezetek kidolgozása az Intéző Bizottság (SC) által történő jóváhagyásra, és elfogadás után az igazgatási feladatok ellátása.
3. Az Intéző Bizottság (SC) és a TER Nemzetközi Koordinátorok (TERNC) titkári feladatainak ellátása.
4. A döntést igénylő ügyekben az Intéző Bizottság és a TERNC elnökének tanácsadás.
5. A döntést igénylő ügyekben a tagországok számára tájékoztatók készítése és terjesztése.
6. Folyamatos kapcsolattartás a Nemzeti Koordinátorokkal a TER tevékenységek végrehajtásával kapcsolatos minden ügyben.
7. A vizsgált időszakban a PCO általános tevékenységéről és a TER fejlesztéseiről az Intéző Bizottság és a TER üléseire a Projektvezető által beterjesztésre kerülő beszámoló elkészítése.

8. A műszaki és igazgatási dokumentáció szervezése és elkészítése a TER ülésein való megtárgyalásra.

9. A különféle tevékenységek keretében tanácsadói szolgáltatást nyújtó szakértők munkájának ellenőrzése, közösen azokkal a TER Kormányokkal, amelyek a TER számára természetbeni hozzájárulást nyújtanak.

10. A PCO illetékességébe tartozó igazgatási és pénzügyi tevékenységek ellenőrzése.

11. A „TER” Projekt költségvetéséhez igazgatási segítségnyújtás az Intéző Bizottság határozatai és az Egyesült Nemzetek pénzügyi szabályzatai és szabályai szerint.

12. Szükség szerint segítségnyújtás a javasolt tanácsadók kiválasztásához, az Intéző Bizottság útmutatása mellett, a különleges tevékenységek munkaprogram szerinti megvalósításának elősegítése céljából.

13. Az Intéző Bizottság által kiadott egyéb feladatok ellátása.

A Projektvezető közvetlenül az EGB Közlekedési Divíziója igazgatójának vagy annak képviselőjének jelent.

Mint a PCO Magyarország, Budapest, vezetője, a Projektvezető felügyeli mind a nemzetközi személyzetet, mind a Kormány által biztosított helyi személyzetet.

A Projektvezető szolgálati helye Magyarország, Budapest, és bármely, erről a szolgálati helyről történő utazás az EGB Közlekedési Divízióval való konzultáció után és jóváhagyásával történhet.

A fenti feltételek alapján, az Egyesült Nemzetekúrnak/asszonynak projektvezetői / projektvezető-helyettesi / projektvezető-asszisztensi szerződést ajánltől-ig tartó időtartamra.

További külön előírások:

1. Kormánya felel a fizetés és minden más juttatás és kedvezmény fizetéséért, azaz

a) minden javadalmazás és juttatás közvetlen kifizetése a részére, amelyre szabályszerűen jogosult;

b) a szolgálati helyre és vissza a személyi és háztartási cikkek szállítási költségeinek megtérítése,

c) a szolgálati helyre és helyről való utazási és a kapcsolatos kiadások megtérítése saját számára és eltartott családtagjai számára az EGB-be való kinevezésekor és felmentésekor.

2. Kormánya felel úr/asszony megfelelő egészség- és balesetbiztosításáért az EGB-vel kötött jelen szerződés időtartama alatt, azon felül, amelyet a 4. c) pont tartalmaz.

3. Az Egyesült Nemzetek úr/asszony számára a következőket biztosítja:

a) Igazolvány, amely tanúsítja jogállását, miszerint ő az Egyesült Nemzetek megbízott szakértője és az ENSZ—EGB—TER Projektvezetője / Projektvezető-helyettese / Projektvezető-asszisztense;

b) Napidíj a szolgálati helyen kívüli hivatalos útra;

c) Az Egyesült Nemzetek olyan haláleset, baleset vagy betegség esetén, amely az Egyesült Nemzetek nevében teljesített szolgálat következménye, és a jelen szerződés feltételei szerinti kiküldetés alatt történik, a tanácsadónak vagy eltartott családtagjainak olyan kártérítést fizet, amely azonos a Személyzeti Szabályzat D) Függeléké szerint az Egyesült Nemzetek személyzeti állományában hasonló funkciót betöltő munkatárs számára fizetendő kártérítéssel.

Nagyon hálás lennék, ha Ön továbbítaná a jelen levélben foglalt feltételeket az illetékes hatóságoknak.

Amennyiben ezek a feltételek elfogadhatóak, kérem, ellenjegyzéssel ellátva küldje vissza ezt a levelet.

Tisztelt Nagykövet Úr,
maradok tisztelettel

*Végrehajtó Titkár
Európai Gazdasági Bizottság*

A jelen levél feltételeit elfogadom:

Név és beosztás:

Kelt:

(nagykövet)

állandó képviselője)

3. §

(1) Ez a rendelet a kihirdetése napján lép hatályba, rendelkezéseit azonban 2001. április 2. napjától kell alkalmazni.

(2) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg az ENSZ EGB Transz-Európai Vasúti Együttműködési Alapítványi Egyezményről (TER) szóló, Genfben, 1992. december 17-én kelt Megállapodás, valamint mellékletének és függelékének egységes szerkezetben történő kihirdetéséről szóló 47/1998. (III. 27.) Korm. rendelet hatályát veszti.

Dr. Medgyessy Péter s. k.,
miniszterelnök

**A Kormány
147/2002. (VI. 29.) Korm.
rendelete**

**a Nemzetközi Ösztöndíj Fórumról, valamint a Magyar
Ösztöndíj Bizottságról**

A Kormány, az Alkotmány 35. § (1) bekezdés f) pontjában kapott feladatának végrehajtása érdekében, a természetes személyek számára kiírt tanulmányi és kutatási ösztöndíjak adományozásának összehangolása, a közös információrendszer biztosítása, az érdekeltek tájékoztatása, a hatékony és a nemzeti felemelkedést szolgáló átfogó ösztöndíj-politika feltételeinek továbbfejlesztése céljából az alábbi rendeletet alkotja:

A Nemzetközi Ösztöndíj Fórum

1. §

(1) A kormányzati ösztöndíj-politika feltételeinek továbbfejlesztése céljából a Kormány Nemzetközi Ösztöndíj Fórumot (a továbbiakban: Fórum) működtet.

(2) A Fórum tagja lehet — az oktatási miniszter felkérése alapján — minden olyan jogi személy vagy jogi személyiség nélküli szervezet, amely alaptevékenysége körében nemzetközi tanulmányi és kutatási ösztöndíjak odaítélésével foglalkozik, vagy ilyen tevékenységben részt vesz.

(3) A Fórum szervezetét és működését az oktatási miniszter határozza meg.

(4) A tagság megszűnik

- a) a tag kilépésével, illetve
- b) a felkérésnek — az oktatási miniszter által történő — visszavonásával.

2. §

A Fórum tevékenységének célja

- a) javaslat készítése az egyeztetett ösztöndíj stratégia kidolgozására,
- b) a tagok által kezelt nemzetközi ösztöndíjprogramok nyilvántartása és összehangolása,
- c) tapasztalatcsere biztosítása az ösztöndíjasok részére,
- d) egységes, országos ösztöndíj információs rendszer kiépítése, valamint adatszolgáltatás a tagok részére.

A Magyar Ösztöndíj Bizottság

3. §

(1) A Magyar Ösztöndíj Bizottság (a továbbiakban: MÖB) országos hatáskörrel ellátja a Magyar Állami

Eötvös Ösztöndíjjal (a továbbiakban: MÁEÖ) kapcsolatos feladatokat.

(2) Az (1) bekezdésen túl, a MÖB feladatai a következők:

- a) ajánlásokat fogalmaz meg az oktatási miniszter számára a kialakítandó ösztöndíj-politikához,
- b) meghatározza a pályázati feltételeket,
- c) kialakítja az ösztöndíjak értékelési rendszerét,
- d) testületi ülésen dönt a MÁEÖ adományozásáról, továbbá
- e) meghatározza a MÁEÖ-szerződés feltételeit.

4. §

(1) A MÖB legfeljebb tíz tagból és az elnökből áll. A MÖB elnökét és tagjait — hároméves időtartamra — az oktatási miniszter javaslatára a miniszterelnök bízza meg.

(2) Az elnök, illetve a tag megbízatása megszűnik

- a) a tagságról történő lemondással,
- b) a megbízásnak a miniszterelnök által történő visszavonásával,
- c) az elnök, illetve a tag halálával, továbbá
- d) a megbízási idő lejártával.

(3) A MÖB ülésére tanácskozási joggal meghívja az 5. §-ban meghatározott kollégiumok képviselőit, az ülésre esetenként más személyek is meghívhatók.

(4) A MÖB ülésére az ösztöndíjat adományozó, illetőleg az ösztöndíjasokat fogadó országok képviselőit is meg lehet hívni.

5. §

(1) A MÖB döntéseinek előkészítése céljából szakmai kollégiumok (a továbbiakban: kollégium) létrehozását kezdeményezheti az oktatási miniszternél.

(2) A kollégiumok elnökeit és tagjait — hároméves időtartamra — a MÖB elnöke javaslatára az oktatási miniszter bízza meg.

(3) A MÖB, valamint a kollégiumok ügyrendjét a MÖB határozza meg, és az oktatási miniszter hagyja jóvá.

6. §

A MÖB az ülései közötti időszakban a sürgős döntést igénylő ügyek elbírálására tagjaiból háromtagú Intéző Bizottságot hozhat létre, melynek elnöke a MÖB elnöke. Az Intéző Bizottság a két ülés között végzett tevékenysé-

géről a soron következő MÖB bizottsági ülésen köteles beszámolni.

A Magyar Ösztöndíj Bizottság Irodája

7. §

(1) A MÖB és a kollégiumok működési feltételeinek biztosítását, a Fórum működtetésével kapcsolatos titkársági feladatokat a MÖB Irodája (a továbbiakban: Iroda) látja el.

(2) Az Iroda az oktatási miniszter által kijelölt szervezeti keretben működő, önálló jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet.

(3) Az Iroda vezetőjét — a MÖB véleményének kikérése alapján — az oktatási miniszter bízta meg.

(4) Az Iroda munkatársai közalkalmazottak.

(5) Az Iroda jogosult a Magyar Köztársaság címerének használatára. Az oktatási miniszter felhatalmazása alapján az Iroda jogosult hatósági igazolások kiadására és az ezzel kapcsolatos eljárás lefolytatására.

(6) A MÖB, a kollégiumok, az Iroda és a Fórum működtetésével kapcsolatos költségeket, továbbá a kezelt ösztöndíjakhoz kapcsolódó költségeket az Oktatási Minisztérium költségvetési fejezetében kell biztosítani.

(7) Az Iroda feladata a Nemzetközi Ösztöndíj Almanach szerkesztése. Az Iroda alaptevékenységét az oktatási miniszter szabályozza.

8. §

(1) A MÁEÖ mellett adományozható további ösztöndíjak:

a) az államközi egyezmények alapján biztosított ösztöndíjak,

b) a külföldi magyar intézetekbe irányuló ösztöndíjak, valamint

c) a magyar állami — oktatási, tudományos, kutatási, kulturális és művészeti területre vonatkozó — külföldi ösztöndíjak, továbbá

d) az államközi egyezmények alapján külföldiek részére magyarországi felsőfokú tanulmányokra, kutatói tevékenységre, tudományos tanulmányútra vonatkozó ösztöndíjak.

(2) Az oktatási miniszter, a hallgatói jogviszonyban nem állók részére adományozható ösztöndíjak adományozásáról a MÖB javaslata alapján, a hallgatói jogviszonyban állók részére adományozható ösztöndíjak, illetve az (1) be-

kezdés d) pontjában meghatározott ösztöndíjak adományozásáról az Iroda javaslata alapján dönt. Az Iroda, az oktatási miniszter döntésének megfelelően ellátja az ösztöndíjakkal kapcsolatos feladatokat.

9. §

(1) Ez a rendelet a kihirdetése napján lép hatályba.

(2) E rendelet hatálybalépését követően az Eötvös József Ösztöndíj Közalapítvány a bírósági nyilvántartásból való törléséig folyósítja az általa megállapított ösztöndíjakat, de újabb ösztöndíjak odaítélésére az oktatási miniszter jogosult. A bírósági nyilvántartásból való törlést követően az Eötvös József Ösztöndíj Közalapítvány valamennyi feladatát — az oktatási miniszter döntési jogkörének meghagyásával — a MÖB, illetve az Iroda látja el.

(3) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti a Nemzetközi Ösztöndíj Fórum létrehozásáról, valamint a Magyar Ösztöndíj Bizottságról szóló 265/2000. (XII. 26.) Korm. rendelet, az azt módosító 10/2002. (I. 30.) Korm. rendelet, valamint a külföldiek magyarországi és a magyarok külföldi felsőfokú tanulmányainak egyes kérdéseiről szóló 157/2001. (IX. 12.) Korm. rendelet módosításáról szóló 115/2002. (V. 15.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Rendelet) 14. §-a.

(4) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg a Rendelet 13. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) E rendelet 1. §-ának (2) bekezdése, 3. §-a, valamint 9. §-a a Magyar Köztársaságnak az Európai Unióhoz történő csatlakozásáról szóló szerződését kihirdető törvény hatálybalépésének napján lép hatályba.”

(5) A Magyar Ösztöndíj Bizottság ösztöndíjai elnyerésére pályázók által fizetendő eljárási díjakról szóló 5/1992. (III. 25.) MKM rendelet 3. §-a helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„3. § A pályázati eljárási díjakból befolyó összegeket a Magyar Ösztöndíj Bizottság működtetésére kell fordítani.”

(6) Az oktatási miniszter felhatalmazást kap arra, hogy az e rendelet hatálya alá tartozó ösztöndíjak tekintetében a szolgáltatási eljárási díj fizetésének szabályait miniszteri rendeletben állapítsa meg.

(7) E rendelet hatálybalépését követően, ahol jogszabály Eötvös József Ösztöndíj Közalapítványt említ, azon Magyar Ösztöndíj Bizottságot kell érteni.

Dr. Medgyessy Péter s. k.,
miniszterelnök

A Kormány tagjainak rendeletei

A gazdasági és közlekedési miniszter, a belügyminiszter, valamint a környezetvédelmi és vízügyi miniszter 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM együttes rendelete

a gépkocsik környezetvédelmi felülvizsgálatáról és ellenőrzéséről

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. §-a (3) bekezdésének c) pontjában kapott felhatalmazás alapján — a pénzügyminiszterrel egyetértésben — a következőket rendeljük el:

1. §

(1) A rendelet hatálya a Magyar Köztársaság területén magyar hatósági engedéllyel és jelzéssel ellátott gépkocsikra — a külön jogszabályban meghatározott muzeális jellegű gépjárművek¹ kivételével —, a gépkocsik felülvizsgálatát végző személyekre, illetve szervezetekre, továbbá a felülvizsgálati tevékenységet ellenőrzőkre terjed ki.

(2) A fegyveres erők és a rendvédelmi szervek gépkocsijaira a rendelet hatálya annyiban terjed ki, amennyiben a felügyeletet ellátó miniszter — a gazdasági és közlekedési miniszterrel, valamint a környezetvédelmi és vízügyi miniszterrel egyetértésben — e rendeletben foglaltaktól eltérően nem rendelkezik.

2. §

A rendelet alkalmazásában

a) *kis-tehergépkocsi, kis-busz*: 3500 kg-nál nem nagyobb megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsi, illetőleg autóbusz;

b) *hagyományos Otto-motor*: olyan motor, amelynek hengerében a keverék meggyújtása külső energia bevitellel (elektromos szikrával vagy más módon) történik, és a keverék összetétele a kipufogógázok összetételétől független; a motor működési módja szerint lehet kétütemű vagy négyütemű, üzemanyaga lehet benzin, PB-gáz, földgáz és kipufogórendszerében lehet utókezelő berendezés is; e jellemzőket a megnevezéshez csatolt jelzők mutatják, ha a megkülönböztetés indokolt;

c) *hagyományos Otto-motoros gépkocsi*: hagyományos Otto-motorral meghajtott gépkocsi;

d) *szabályozatlan keverékképzésű, katalizátoros motor*: olyan Otto-motor, amelynek keverék összetételét kipufogógázok összetételétől függően nem befolyásolják; kipufogórendszerébe oxidációs vagy három komponensre ható katalizátor van beépítve, amely a szabályozás hiányában jellemzően oxidációra alkalmas;

e) *szabályozatlan keverékképzésű katalizátoros gépkocsi*: szabályozatlan keverékképzésű, katalizátoros motorral meghajtott gépkocsi;

f) *szabályozott keverékképzésű, katalizátoros motor*: olyan Otto-motor, amelynek keverék összetételét a kipufogógázok összetétele alapján zárt szabályozókkal befolyásolják; kipufogórendszerébe három komponensre ható katalizátor van beépítve, amely megfelelő keverékösszetétel mellett egy lépésben képes redukcióra és oxidációra;

g) *szabályozott keverékképzésű, katalizátoros gépkocsi*: szabályozott keverékképzésű, katalizátoros motorral meghajtott gépkocsi;

h) *dízelmotor*: olyan motor, amelyben a keverék meggyulladását a kompresszió által létrehozott magas hőmérséklet biztosítja és a tüzelőanyag mennyiség főként fordulatszámfüggő szabályozását különböző mechanikus, hidraulikus, illetve pneumatikus szerkezetek biztosítják; a motor működési módja szerint lehet kétütemű, vagy négyütemű; üzemanyaga lehet gázolaj, gáz-gázolaj vegyes üzem, vagy egyéb öngyulladásra képes tüzelőanyag; kipufogórendszerében lehet utókezelő (különösen katalizátor, rézszecke szűrő) berendezés is; e jellemzőket a megnevezéshez csatolt jelzők mutatják, ha a megkülönböztetés indokolt;

i) *elektronikusan szabályozott dízelmotor*: olyan dízel-motor, amelyben a motor hengerébe történő befecskendezést (tüzelőanyag mennyiséget, befecskendezési időpontot, eloszlást, ütemezést, adagolás-kezdetet) különböző működési jellemzők és igények alapján, általában a legalacsonyabb szennyező anyag kibocsátás céljából elektronikusan is vezéreljük; nem feltétel, hogy a vég fordulatszám határolás és az alapjárat fordulat szám szabályozás is elektronikus úton történjen;

j) *dízelmotoros gépkocsi*: dízelmotorral vagy elektronikusan szabályozott dízel motorral meghajtott gépkocsi;

k) *egyéb üzemű gépkocsi*: a b), d), f) és h) pontokban foglaltaktól eltérő működésű motorral meghajtott gépkocsi, nem zárva ki azt, hogy az említett pontokban szereplő motorral is rendelkezik (akkumulátoros vagy tüzelőanyag-cellás elektromos gépkocsi, illetve elektromos és belső égésű motor kombinációjával meghajtott gépkocsi);

l) *közúti közlekedési szolgáltatáshoz használt gépkocsi*: a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról szóló 89/1988. (XII. 20.) MT rendeletben meghatározott tevékenységekhez használt gépkocsi;

m) *szerviz körülmények között végzett mérés*: a Magyar Köztársaság területén előírt és szokásos jármű fenntartóipari és javítóipari helyiségekben, nem szabad térben, pontosabban nem szabályozott zárt munkahelyre jellemző kör-

¹ A gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény 18. §-ának 14. pontja.

nyezeti körülmények között, általában hálózati energia ellátás mellett végzett vizsgálatok és mérések;

n) *rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálatra alkalmas műszer:* olyan komplex műszeregység, amely

na) képes a környezetvédelmi felülvizsgálat technológiája szerinti jellemzők mérésére,

nb) lehetővé teszi a felülvizsgálathoz előírt, nem közvetlenül mért, illetve az értékeléshez szükséges jellemzők és adatok bevitelét, illetve memóriában tárolja az értékeléshez szükséges adatokat,

nc) a felülvizsgálat megkezdése előtt, illetőleg a felülvizsgálat alatt ellenőrzi a szükséges adatok meglétét, a felülvizsgálati feltételek teljesülését, illetve a mért adatok megfelelőségét (a következő vizsgálati fázis megkezdése szempontjából),

nd) alkalmas a felülvizsgálat befejezése után a részleges értékelésre és a mérési jegyzőkönyv (tanúsítvány) nyomtatására, továbbá a jármű megfelelőségének automatikus értékelésére; a műszer részletes jellemzőit a 5—7. számú melléklet határozza meg;

o) *zavarjelző lámpa (MIL — Malfunction Indicator Lamp):* sárga fényjelzést és/vagy hangjelzést adó készülék, amely jelzi a környezetvédelmi szempontból lényeges szerkezeti részek meghibásodását, valamint tájékoztat a szennyezőanyag-kibocsátás szempontjából lényeges szerkezeti elemek, alkatrészek ellenőrzésére szolgáló fedélzeti diagnosztikai rendszerhez (OBD, illetve EOBD rendszer) kapcsolt bármely szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos elemnek vagy magának az OBD rendszernek a működési zavaráról;

p) *fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD, OBD II vagy EOBD, a továbbiakban együtt: OBD):* a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet (a továbbiakban: MR.) A. Függeléke A/2. számú mellékletének XI. Részében foglaltaknak megfelelő rendszer, amely ellenőrzi a kipufogógázok összetételét befolyásoló lényeges szerkezeti elemek működését, a zavarjelző lámpa bekapcsolásával jelzi valamely elem meghibásodását, és a fedélzeti számítógépben szabványos hibakódok tárolásával megadja a hiba valószínű helyét. Az OBD rendszernek a gépkocsi tulajdonosa, illetve a környezetvédelmi ellenőrzést végző számára látható elemei a zavarjelző (MIL) lámpa és az utastérben elhelyezett diagnosztikai csatlakozó;

q) *fedélzeti diagnosztikai rendszerrel felszerelt gépkocsi:* olyan, 2003. január 1-je után gyártott, az EURO-3 környezetvédelmi követelményeket teljesítő gépkocsi, amely rendelkezik a *p)* pont szerinti követelményben rögzített OBD fedélzeti diagnosztikai rendszerrel;

r) *OBD kiolvasó:* a diagnosztikai csatlakozón keresztül a jármű fedélzeti diagnosztikai rendszeréhez csatlakoztatható, azzal kommunikálni képes berendezés, amelyen keresztül a felülvizsgálat előírt adatai és a szabványos hibakódok megjeleníthetők.

3. §

A belső égésű motorral, vagy belső égésű motor és más hajtási mód kombinációjával felszerelt személygépkocsi, tehergépkocsi, vontató és autóbusz (a továbbiakban együtt: gépkocsi) tulajdonosának (üzemben tartójának) — a kipufogógázokkal kibocsátott levegőszennyező anyagok mennyiségének ellenőrzése, illetve csökkentése érdekében — a 4. §-ban meghatározott időpontokban, illetve időközönként a környezetvédelmi felülvizsgálatot el kell végeztetnie.

4. §

(1) A gépkocsi az első hazai, illetve ismételt forgalomba helyezése, típusazonos motorcsere, valamint hatósági alvázszámmal való ellátása napjától számított 15 nap elteltével a közúti forgalomban csak érvényes igazolólappal vehet részt.

(2) Minden soron következő környezetvédelmi felülvizsgálat időpontját, a 9. § (1) bekezdése szerinti igazolólap és plakett érvényességi határidejét az elvégzett felülvizsgálat dátumától számítva

a) hagyományos Otto-motoros és szabályozatlan keverékképzésű katalizátoros gépkocsi esetében egy évben,

b) szabályozott keverékképzésű, katalizátoros gépkocsi esetében — a külön jogszabályban² meghatározott közúti közlekedési szolgáltatásokhoz használt gépkocsi kivételével — a gépkocsi első használatbavételének évét³ követő

ba) 4 naptári éven belül három évben,

bb) 4 naptári éven túl, de 6 naptári éven belül két évben,

bc) 6 naptári éven túl egy évben,

c) a külön jogszabályban² meghatározott közúti közlekedési szolgáltatásokhoz használt szabályozott keverékképzésű, katalizátoros gépkocsi esetében a gépkocsi első használatbavételének évét követő

ca) 4 naptári éven belül két évben,

cb) 4 naptári éven túl egy évben,

d) a legalább az ENSZ EGB 83.02./C, illetve 49.02/B vagy az azoknál szigorúbb, továbbá az azokkal külön jogszabály szerint egyenértékű előírásokat⁴ kielégítő dízelmotoros gépkocsi esetében — a külön jogszabályban⁵ meghatározott közúti közlekedési szolgáltatásokhoz használt gépkocsik kivételével — a gépkocsi első használatbavételének évét követő

² A közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzembentartásáról szóló 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet.

³ „A gépjármű első használatbavételének éve” a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 2. §-a (4) bekezdésének c) pontja szerint.

⁴ A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet A. Függeléke A/4. számú melléklet II. Rész.

⁵ A közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzembentartásáról szóló 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet.

da) 6 naptári éven belül két évben,
 db) 6 naptári éven túl egy évben,
 e) a legalább az ENSZ EGB 83.02./C, illetve 49.02/B vagy az azoknál szigorúbb, továbbá az azokkal külön jogszabály szerint egyenértékű előírásokat kielégítő, a külön jogszabályban⁵ meghatározott közúti közlekedési szolgáltatásokhoz használt dízelmotoros gépkocsik esetében a gépkocsi első használatbavétel évét követő
 ea) 4 naptári éven belül két évben,
 eb), 4 naptári éven túl egy évben,
 f) minden egyéb dízelmotoros gépkocsi esetében egy évben,
 g) egyéb üzemű gépkocsi esetében a beépített belső égésű motor, a használati mód és az első használatbavétel évét követően eltelt idő szerint, az a)–f) pontok alapján kell meghatározni.

(3) A 10. § (3) bekezdése szerinti, vagy az igazolólap érvényességének a 11. § (5)–(7) bekezdéseiben meghatározott korlátozása miatt szükséges soron kívüli környezetvédelmi felülvizsgálatot követő felülvizsgálatának időpontját a (2) bekezdés alapján kell meghatározni.

5. §

(1) A környezetvédelmi felülvizsgálat tartalmát
 a) a 4. § (2) bekezdésének a) pontjában meghatározott gépkocsira az 1. és a 2. számú melléklet,
 b) a 4. § (2) bekezdésének b) és c) pontjában meghatározott gépkocsira az 1. és a 3. számú melléklet,
 c) a 4. § (2) bekezdésének b) pontja szerinti, OBD rendszerrel is felszerelt gépkocsira az 1. és a 13. számú melléklet,
 d) a 4. § (2) bekezdésének d)–f) pontjában meghatározott gépkocsira az 1. és a 4. számú melléklet,
 e) a 4. § (2) bekezdésének g) pontjában meghatározott gépkocsira az 1. számú melléklet és a beépített belső égésű motortól és a használati módtól függően a 2–4. és a 13. számú melléklet, illetve a technológiai részletszabályok tekintetében a Közlekedési Főfelügyelet (a továbbiakban: KFF) szabályzata írja elő.

(2) Márkaszerviz által értékesített új gépkocsi esetén a jármű az (1) bekezdés a)–e) pontja szerinti mérések végrehajtása nélkül is megfelelőnek minősíthető, és kiadható a környezetvédelmi igazolólap és a plakett, ha a gépkocsi jellemzői a gyártó által meghatározott valamennyi átadási, műszaki és minőségi követelménynek megfelelnek.

(3) A környezetvédelmi felülvizsgálat módszereinek fejlesztése, a technikai fejlődés által lehetővé váló új vizsgálati eljárások üzemi kísérletben történő kipróbálása érdekében a KFF, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (a továbbiakban: GKM) egyetértésével — a feljogosított felülvizsgáló, és cégbíróági bejegyzése szerint kutatás-fejlesztési tevékenységet is folytató szervezet kérelmére — az (1) bekezdésben előírtaktól eltérő, azokkal legalább egyenértékűnek ítélt módszer alkalmazását is engedélyez-

heti, legfeljebb 2 év időtartamra. Az engedélyt indokolt esetben a KFF megújíthatja.

6. §

(1) A gépkocsi környezetvédelmi felülvizsgálata során a kipufogógáz szennyezőanyag tartalmának megengedett legnagyobb mértéke, valamint a szabályozott keverékképzésű motorok légviszonyára vonatkozó követelmény a gyártó által, az általa kibocsátott műszaki dokumentációban (javítási kézikönyv, vizsgálati, beállítási utasítás stb.) előírt, tűrésmezővel együtt értelmezett érték. Dízelmotoros járművek esetében a gyártó által előírt füstölési érték az ENSZ EGB 24. számú előírás, illetve azzal külön jogszabály szerint egyenértékű előírások szerint⁶ a füstölés alapján történő jóváhagyást jelző táblán feltüntetett adat. A gyártó által kibocsátott dokumentációban szereplő adatok helyett alkalmazható a KFF által elfogadott kiadványokban, adatbázisokban az adott típusra (változatra, kivitelre) megadott érték. A KFF a jóváhagyott adatforrások listáját évente közzéteszi a GKM hivatalos lapjában.

(2) A területi közlekedési felügyelet kezdeményezheti a KFF-nél adott típusra (kivitelre, változatra, gyártási évráttra), továbbá speciális gépkocsikra az (1) bekezdésben előírtól eltérő határértékek megállapítását, ha a gyakorlati tapasztalat és szakértői vélemény igazolja a gyári dokumentációban, illetve a jóváhagyott adatbázisokban szereplő értékek betarthatatlanságát, vagy a típusra (kivitelre, változatra) a jóváhagyott adatbázisok nem tartalmazzák a felülvizsgálat során ellenőrizendő értékeket. Az új határértéket a KFF javaslata alapján a GKM a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztériummal egyetértésben állapítja meg. A megállapított határértéket a KFF közlemény formájában a GKM hivatalos lapjában teszi közzé.

(3) A környezetvédelmi felülvizsgálat során a kipufogógáz szennyezőanyag tartalmának megengedett mértéke, valamint a szabályozott keverékképzésű motorok légviszonyára vonatkozó követelmény a 2–4. és a 13. számú mellékletek szerint gyári adat hiányában alkalmazandó érték, ha a felülvizsgáló rendelkezésére álló, az (1) bekezdés szerinti jóváhagyott adatbázis, és a KFF (2) bekezdés szerinti közleménye az adott típusra (kivitelre, változatra), illetve valamelyik szennyezőanyagra vagy a légviszonyra vonatkozóan nem tartalmaz adatot, vagy a gépkocsit utólag katalizátorral szerelték fel (nem gyári kivitel).

(4) A motor normális működése mellett elérhető leg-
 alacsonyabb kibocsátási szintre kell beszabályozni, és az így elért értékkel megfelelőnek kell minősíteni az 1969. július 1-je előtt gyártott négyütemű Otto-rendszerű motorral meghajtott gépkocsit, ha nem teljesíti a 2., illetve 4. számú melléklet szerint gyári adat hiányában rá alkalmazandó határértéket.

⁶ A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet A. Függeléke A/4. számú melléklet II. Rész.

(5) A KFF kérelemre, államigazgatási eljárás keretében, szükség esetén a kérelmező költségére szakértő igénybevételevel állapítja meg a környezetvédelmi felülvizsgálat módszerét és tartalmát azon gépkocsi esetében, amelynél az 5. § (1) bekezdés szerinti felülvizsgálati eljárások nem alkalmazhatók. A KFF tájékoztatja a területi közlekedési felügyeletet az elfogadott módszerről, amelyek a felülvizsgáló szervezetek felé továbbítják a tájékoztatást.

(6) A közúti forgalomban részt vevő, verseny céljára kialakított gépkocsik esetén a területi közlekedési felügyelet az engedélyezési eljárás során, az engedélyező határozatban határozza meg a motor beállítási adatait és a megengedett kibocsátási értékeket. Az engedélyező határozatot a versenygépkönyvvvel együtt kell tartani.

(7) A (3) bekezdés szerint megfelelőnek minősített gépkocsi igazolólapján értelemszerűen a 2—4. és a 13. számú mellékletben gyári adat hiányában meghatározott kibocsátási határértékeket és további jellemzőket kell az igazolólapra gyári adatként szerepeltetni. A (4) bekezdés szerint megfelelőnek minősített gépkocsi igazolólapján a mért értékeket kell az igazolólapra gyári adatként és mért értéként is szerepeltetni. A (3) és (4) bekezdés szerint megfelelőnek minősített gépkocsikról a felülvizsgáló helynek kimutatást kell készíteni és azt havonta meg kell küldenie a területileg illetékes megyei (fővárosi) közlekedési felügyeletnek (a továbbiakban: területi közlekedési felügyelet). A kimutatás tartalmát és formáját, statisztikai feldolgozásának és felhasználásának módját a KFF szabályzatban [5. § (1) bekezdés *e*) pontja] határozza meg.

7. §

(1) A környezetvédelmi felülvizsgálatot a területi közlekedési felügyelet által kijelölt, a felülvizsgálat végzésére feljogosított gépjárműfenntartó gazdálkodó szervezet⁷ (a továbbiakban: felülvizsgáló szervezet) végezheti, amennyiben a *11. számú mellékletben* foglalt feltételeket teljesíti és

a) megfelel a gépjárműfenntartó szervezetre vonatkozó külön jogszabályban⁸ meghatározott feltételeknek,

b) rendelkezik a 4. § (2) bekezdés *a*)—*f*) pontja szerinti gépkocsi kategória környezetvédelmi felülvizsgálatához szükséges, a gyártó vagy a képviselő, illetve e rendelet szerint meghatározott vizsgálati célra alkalmas eszközökkel és technológiákkal, illetve a hozzájuk tartozó adatokkal és technológiai információkkal, a KFF által jóváhagyott adatbázisok egyikével,

c) 2003. december 31. után a felülvizsgálatot végző szakemberek (tanúsítványadók) a felülvizsgáló szervezetnél a vizsgálandó gépkocsi kategória mindenkorai technikai színvonalának megfelelő, a KFF által felhatalmazott szervezet által végzett képzésben (*10. számú melléklet*) részt vettek és sikeres vizsgát tettek, illetve a továbbképzést háromévenként megismételték,

d) 2003. december 31. után rendelkezik „Rendszeres Környezetvédelmi Felülvizsgálatra Alkalmas” gázlemező és/vagy füstölésmérő mérőműszerrel, illetve mérőrendszerral.

(2) A felülvizsgálathoz előírt feltételek teljesítése esetén a kijelölés (feljegyzítés) nem tagadható meg.

8. §

(1) A gyártó, illetve a gyártó képviselőjének kérelmére a gazdasági és közlekedési miniszter által kijelölt szakértő intézmény vizsgálata szerint az 5—7. számú mellékletekben meghatározott követelményeket igazoltan kielégítő gázlemezőt, illetve füstölésmérőt, vagy azokat is tartalmazó mérőrendszert (a továbbiakban: műszeregység) a Központi Közlekedési Felügyelet (a továbbiakban: KKF) minősíti „Rendszeres Környezetvédelmi Felülvizsgálatra Alkalmas”-nak (a továbbiakban: RKFA).

(2) Műszer, illetve műszeregység típusok RKFA minősítését, valamint a már minősített műszeregység típus működését érintő bármilyen változtatást (módosítást, részleges továbbfejlesztést stb.) követő ismételt minősítését a műszeregység gyártójának, vagy külföldi gyártás esetén magyarországi képviselőjének kell kérelmeznie. Amennyiben korábban forgalmazott, már használatban lévő műszernek nincs hazai forgalmazója, vagy a gyártója megszűnt, a kérelmet a műszeregység tulajdonosa 2003. december 31-ig egyedileg is benyújthatja.

(3) A minősítéshez benyújtandó kérelemhez csatolni kell a gyártmány, típus és verzió szerint megjelölt műszeregység műszaki leírását, valamint a későbbi azonosíthatóságot biztosító műbizonylat tervezetét, továbbá az Országos Mérésügyi Hivatal (a továbbiakban: OMH), a Magyar Elektrotechnikai Ellenőrző Intézet (a továbbiakban: MEEI), valamint az (1) bekezdés szerinti kijelölt szakértő intézmény szakvéleményét.

(4) A KKF a minősítés eredményéről a kérelmezőt határozatban értesíti. Az engedélyező határozat másolatát és a műbizonylatot műszerkísérő okmányként kell kezelni.

(5) A minősítés és a szakvélemény kiadásának költségei a kérelmezőt terhelik.

(6) Az RKFA minősítésű műszerek, műszeregységek listáját (gyártó, gyártmány, típus) a KFF a GKM hivatalos lapjában teszi közzé, első ízben 2002. december 31-ig. Az ezt követően minősített műszerekre, műszeregységekre vonatkozóan a KFF a minősítést követő 60 napon belül jelentet meg közleményt.

⁷ A Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény 685. §-ának c) pontja.

⁸ A gépjárműfenntartó tevékenység személyi és dologi feltételeiről szóló 1/1990. (IX. 29.) KHVM rendelet.

9. §

(1) A környezetvédelmi felülvizsgálaton megfelelt gépkocsihoz a felülvizsgáló szervezet

a) kiállítja a 8. számú mellékletben meghatározott tartalmú igazolólapot, és

b) felrögzíti a gépkocsi hátsó rendszámtáblájára a 9. számú mellékletben meghatározott plakettet.

(2) Az igazolólap hatósági engedélynek minősül. Az elveszett, eltulajdonított vagy megsemmisült igazolólap helyett másolat nem állítható ki. Az igazolólap pótlására újabb felülvizsgálatot kell végezni. A plakett az igazolólappal összhangban jelzi a környezetvédelmi felülvizsgálat érvényességét, és színével elősegíti a hatóságok által rendkívüli légszennyezettség esetén teendő intézkedések végrehajtását. Amennyiben a plakett megsérült vagy azt jogosulatlanul eltávolították, a gépkocsi tulajdonosa, illetve üzemeltetője azt köteles 15 napon belül pótolni.

(3) Az igazolólap vagy a plakett megsérülése, rongálódása, valamint a plakett jogosulatlan eltávolítása esetén, a régi, érvényes, de még olvasható igazolólap adatai alapján — az érvényességi idő meghagyásával — bármely felülvizsgáló szervezet az eredeti igazolólap elvétele mellett, mérés nélkül új igazolólapot ad ki és új plakettet helyez fel. A rendszám jogserű megváltozása esetén (eltulajdonítás, a járműre a külön jogszabályban⁹ meghatározott különleges hatósági jelzést szereltek fel stb.) a területi közlekedési felügyelet az érvényes igazolólap érvényességi idejének változatlanul hagyásával új igazolólapot ad ki és plakettet helyez fel. Az igazolólap és plakett cseréjének, felhelyezésének díját külön jogszabály¹⁰ határozza meg.

(4) A felülvizsgáló szervezet az igazolólap kiadásával, illetve annak megtagadásával összefüggő hatósági eljárásban az államigazgatási eljárás általános szabályairól szóló 1957. évi IV. törvény rendelkezései szerint jár el azzal, hogy a felülvizsgáló szervezet felettes szerve a területi közlekedési felügyelet.

(5) Külön jogszabály¹¹ előírásai szerint a légszennyezés-re, illetve a zajkibocsátásra vonatkozó jóváhagyási jellel¹² ellátott és érvényes igazolólapal rendelkező gépkocsi üzemben tartójának kérelmére a területi közlekedési felügyelet a 8. számú mellékletben meghatározott igazolólapon a „Környezetvédelmi jóváhagyás” rovat megfelelő kitöltésével igazolja a külön jogszabály¹¹ szerinti kedvezményre való jogosultságot.

⁹ A közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 35/2000. (XI. 30.) BM rendelet 50. §-a (2) bekezdésének f) pontja.

¹⁰ A közúti járművek forgalomba helyezésével és forgalomban tartásával, valamint környezetvédelmi felülvizsgálatával és ellenőrzésével kapcsolatos egyes díjakról szóló 11/1998. (IV. 17.) KHVM—BM együttes rendelet.

¹¹ A gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény 8. § (1) és (2) bek.

¹² A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 2. § (10) bek.

10. §

(1) A gépkocsi időszakos műszaki vizsgálatát forgalomból kivont, kitiltott gépkocsi ismételt forgalomba helyezésére, típusazonos motorcsere, valamint a gépkocsi hatósági alvázszámmal való ellátása esetének kivételével csak érvényes igazolólap bemutatása mellett lehet elvégezni.

(2) A gépkocsi kipufogógázának összetételét érdemben befolyásoló alkatrész cseréjét, javítását vagy elállítását követően a kipufogógázok szennyezőanyag-tartalmát e rendeletben foglaltak szerint kell ellenőrizni, illetőleg azt szükség esetén meg kell változtatni. Ennek elvégzéséért a javítást végző a felelős.

(3) A gépkocsi motorjának cseréjét, a motornak az emissziót befolyásoló, jelentős megbontásával, átalakításával (pl. kettős üzemre átalakítás) járó, a szabályozott keverékképzésű gépkocsi motorok keverékképző rendszerét érintő javítása, valamint a katalizátor cseréje esetén soron kívüli környezetvédelmi felülvizsgálatot kell elvégezni. A javítási technológiának a környezetvédelmi felülvizsgálatot is tartalmaznia kell, amelynek végrehajtásáért a javítást végző szervezet felelős.

11. §

(1) Az igazolólap és a plakett ellenőrzését, valamint a (3) bekezdés szerinti ellenőrzéseket a közúti forgalomban a rendőrhatóság és a területi közlekedési felügyelet végzi. A gépkocsi kipufogógázának szennyezőanyag-tartalmát a közúti forgalomban és a telephelyi ellenőrzés során a területi közlekedési felügyelet ellenőrzi.

(2) A gépkocsi levegőszennyező hatásának a közúti forgalomban végzett ellenőrzése során a kipufogógáz szennyezőanyag-tartalmának megengedett mértéke a 2—4. és a 13. számú mellékletekben az adott gépkocsira gyári érték hiányában meghatározott határérték. Amennyiben a 6. § (1), (2) vagy (5) bekezdése szerinti, az igazolólapon szereplő érték a 2—4. és a 13. számú mellékletekben meghatározottnál magasabb, a közúti ellenőrzés során azt kell a határértéknek tekinteni.

(3) Ha az (1) bekezdés szerinti ellenőrzés során a zavarjelző (MIL) lámpa járó motor mellett hibát jelez, vagy a dízelmotoros gépkocsi füstölése olyan mértékű, hogy vélelmezhető, hogy a kipufogógáz szennyezőanyag-tartalma az előírtnál magasabb, akkor a területi közlekedési felügyelet eljárása során, illetve a rendőrhatóság jelzése alapján a gépkocsit 15 napos határidővel a környezetvédelmi jellemzők ellenőrzésére berendeli.

(4) Ha a gépkocsi kipufogógázainak szennyezőanyag-tartalma a közúti vagy a telephelyi ellenőrzés, illetve az időszakos vizsgálat¹³ alkalmával végzett műszeres mérés szerint a gyártó által előírtnál magasabb, de a (2) bekezdés szerinti értéket nem haladja meg, a gépkocsivezető figyelmét fel kell hívni az eltérésre.

¹³ A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 14. § (2) bek. c) pont, 15. § (3) bek. b) pont.

(5) Ha a gépkocsi a közúti vagy a telephelyi ellenőrzés, illetőleg az időszakos vizsgálat alkalmával végzett műszeres mérés szerint a gépkocsitípusra e rendeletben meghatározott megengedhető legmagasabb mértéknél többet szennyez, a területi közlekedési felügyelet a helyszínen

- a) az igazolólap érvényességét 15 napra korlátozza, és
- b) a plakettet a rendszámtábláról eltávolítja.

(6) Ha a dízelmotoros gépkocsi az e rendelet szerint megengedhető legmagasabb érték kétszeresénél több füstöt bocsát ki, a területi közlekedési felügyelet a helyszínen

- a) az igazolólap érvényességét 5 munkanapra korlátozza, és
- b) a plakettet a rendszámtábláról eltávolítja, valamint
- c) a gépkocsit a környezetvédelmi jellemzők ellenőrzésére berendeli.

(7) Az igazolólap (6) bekezdés szerinti korlátozása esetén a gépkocsira új igazolólapot és plakettet csak a területi közlekedési felügyelet adhat ki, a gépkocsi tulajdonosa (üzemben tartója) által elvégeztetett felülvizsgálatról szóló tanúsítvány alapján. A felülvizsgálatot bármelyik felülvizsgáló szervezet elvégezheti. A felülvizsgáló szervezet ebben az esetben a felülvizsgálat külön jogszabályban meghatározott díjának az igazolólap és plakett kiadására meghatározott díjjal csökkentett összegét számíthatja fel. Az igazolólap érvényességének lejártá után a (6) bekezdés c) pontja szerinti ellenőrzéshez a gépkocsi tulajdonosának (üzemben tartójának) egy alkalomra szóló útvonalengedélyt kell kérnie.

(8) Ha az (1) bekezdés szerinti ellenőrzésnél olyan gépkocsi rendszámtábláján nincs plakett, amelyre igazolólapja szerint kiadtak, vagy nem az igazolólapon feltüntetett adatoknak (szín, érvényesség) megfelelő plakett van, valamint ha a plakett olyan mértékben sérült, hogy az igazolólappal való összhangja (érvényesség időpontja) nem állapítható meg, az ellenőrzést végző az igazolólap érvényességét 15 napra korlátozza.

(9) Az igazolólapot az (1) bekezdés szerinti ellenőrzés során — az igazolólap hamisításának gyanújától eltekintve — nem szabad elvenni, illetőleg megsemmisíteni. Amennyiben felmerül az igazolólap hamisításának gyanúja, úgy az ellenőrzést végző az igazolólapot átvételi elismervény ellenében elveszi, illetve határozattal bevonja. A felmerült gyanú tisztázásáig az átvételi elismervény, illetve a határozat pótolja az igazolólapot.

12. §

(1) A környezetvédelmi felülvizsgálatra feljogosított tanúsítványadó és ügyintéző tevékenységét a felülvizsgáló szervezet vezetője ellenőrzi, amennyiben nem egy személyben a vezető és a tanúsítványadó, illetve ügyintéző. Szabálytalanság észlelése esetén megteszi az előírások szerinti munkavégzés biztosításához szükséges intézkedéseket. Súlyos szabálytalanság esetén a közlekedési hatóságnál a megfelelő szankció alkalmazását kezdeményezi.

(2) A felülvizsgáló szervezet tevékenységét a KFF és a területi közlekedési felügyelet ellenőrzi. Ha a felülvizsgáló szervezet a tevékenység végzésére megállapított felté-

teleket nem tartja meg, az ellenőrző hatóság a tevékenység végzésére vonatkozó feljogosítást az előírt feltételek ismételt teljesítéséig felfüggesztheti vagy az érdekelt szakmai érdekvéletpolitikai szervezetekkel egyetértésben visszavonhatja.

(3) A tevékenység végzésére előírt szabályok szándékos vagy többször ismétlődő megsértése esetén a felülvizsgálatra feljogosított személy, illetve az ellenőrzési kötelezettségét ismételtelen megszegő felülvizsgáló szervezet véglegesen kizárható a feljogosítottak köréből.

(4) Az (1)–(3) bekezdésben foglalt ellenőrzések és intézkedések részletes szabályait a 12. számú melléklet tartalmazza.

13. §

A gépjárműfenntartó szervezet által végzett környezetvédelmi felülvizsgálattal kapcsolatos hatósági díjat külön jogszabály¹⁴ határozza meg.

14. §

(1) Ez a rendelet — a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel — 2002. július 1-jén lép hatályba, egyidejűleg hatályát veszti a gépkocsik környezetvédelmi felülvizsgálatáról és ellenőrzéséről szóló 18/2001. (V. 23.) KöViM—BM—KöM együttes rendelet (a továbbiakban: R.), valamint a módosításáról szóló 27/2001. (VIII. 31.) KöViM—BM—KöM együttes rendelet.

(2) 2005. július 1-én lép hatályba a 2. számú melléklet 2.5. pontjának a) alpontjában meghatározott szénhidrogén (CH) határérték.

(3) A gépkocsik környezetvédelmi felülvizsgálatáról és ellenőrzéséről szóló 18/1991. (XII. 18.) KHVM rendelet és R. alapján e rendelet hatálybalépését megelőzően kiadott igazolólapok a rajtuk feltüntetett időpontig, a környezetvédelmi felülvizsgálat végzésére vonatkozó feljogosítások az e rendeletben előírt feltételek teljesítéséig érvényesek.

(4) Az R. 8. és 9. számú melléklete szerinti, e rendelet hatálybalépését megelőzően gyártott igazolólapok és plakettek 2002. december 31-ig felhasználhatók. Az ilyen igazolólapon a jelen rendelet szerint szükségtelen adatokat nem kell feltüntetni. A plaketteket a gépkocsi környezetvédelmi tulajdonságainak a 9. számú melléklet 2. pontja szerinti osztályozásnak megfelelően az alábbiak szerint kell felhasználni:

- a) 2.1. pont — zöld plakett;
- b) 2.2.1. pont — kék plakett;
- c) 2.2.2. pont — sárga plakett;
- d) 2.2.3. pont — piros plakett.

A plakettek kezelését és nyilvántartását e rendelet 9. számú melléklete szerint, a plakett sorszámát figyelmen kívül hagyva kell végezni.

¹⁴ A közúti járművek forgalomba helyezésével és forgalomban tartásával, valamint környezetvédelmi felülvizsgálatával és ellenőrzésével kapcsolatos egyes díjakról szóló 11/1998. (IV. 17.) KHVM—BM együttes rendelet.

(5) Az e rendelet 7. számú melléklete szerinti RKFA minősítés részletes szempontjait, az RKFA mérőegység műszaki jellemzőit és azok értelmezését a GKM 2002. augusztus 31-ig a hivatalos lapjában teszi közzé.

15. §

(1) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg a személytaxi-szolgáltatás végzésének egyes feltételeiről szóló 21/1992. (X. 27.) KHVM rendelet (a továbbiakban: TR.) 2. §-a (2) bekezdésének *l*) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[2. § (2) *A minősítő vizsgálaton a személytaxi abban az esetben minősíthető alkalmasnak, ha:*]

„*l*) rendelkezik egy évnél nem régebben elvégzett környezetvédelmi felülvizsgálatról szóló érvényes igazolólap-pal, továbbá a személygépkocsi-típus nem a külön jogszabályban¹⁵ meghatározott 0 vagy 1 jelzésű környezetvédelmi osztályba tartozik.”

(2) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg a TR. 2/A. §-a a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„(3) A személytaxi további minősítő vizsgálatán nem kell alkalmazni a 2. § (2) bekezdése *l*) pontjának második fordulatában a környezetvédelmi osztályba tartozásra meghatározott követelményt.”

16. §

E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg a közúti járművek forgalomba helyezésével és forgalomban tartásával, valamint környezetvédelmi felülvizsgálatával és ellenőrzésével kapcsolatos egyes díjakról szóló 11/1998. (IV. 17.) KHVM—BM együttes rendelet 1. számú melléklet III. fejezete helyébe a következő rendelkezés lép:

„III. fejezet

A közlekedési hatóság gépkocsik környezetvédelmi felülvizsgálatával és ellenőrzésével kapcsolatos tevékenységének hatósági díja

Ft

1. Környezetvédelmi felülvizsgálatra történő kijelölés díja	62 500
2. Felülvizsgálatra kijelölt szervezet további kategóriák vizsgálatára történő feljogosításának díja kategóriánként	5 350
3. A környezetvédelmi igazolólap és plakett kiadásának díja a 4. pont szerinti kivétellel	500

4. A fegyveres erők és rendvédelmi szervek részére az igazolólapot és a plakettet önköltség megtérítése ellenében kell kiadni.

5. A környezetvédelmi felülvizsgálatnak a 3. pont szerinti díjat is magában foglaló díja a gépjárműnek a gépkocsik környezetvédelmi felülvizsgálatáról és ellenőrzéséről szóló 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM együttes rendelet (a továbbiakban: R.) 9. számú mellékletének 2. pontjában meghatározott környezetvédelmi tulajdonságaitól függően:

a) hagyományos kétütemű Otto-motoros és dízel motoros gépkocsi (R. 9. számú melléklet 2.2.3. pont)	
aa) kétütemű (ide értve az R. 1. számú melléklet 1.8. pontja szerint 45 kóddal rendelkező motorokat)	2 500
ab) dízel	4 000
b) hagyományos Otto-motoros négyütemű gépkocsi (R. 9. számú melléklet 2.2.2. pont)	3 500
c) csökkentett szennyezésű gépkocsi (R. 9. számú melléklet 2.2.1. pont)	4 000
d) korszerű, környezetbarát gépkocsi (R. 9. számú melléklet 2.1. pont)	
da) benzin- és dízel motoros gépkocsi (ide értve az R. 1. számú melléklet 1.8. pontja szerint 55 kóddal rendelkező motorokat)	4 500
db) benzinmotoros gépkocsi, amelyhez célműszer (speciális fordulatszám-mérő) szükséges	6 000
dc) elektronikusan szabályozott befecskendezésű dízel motoros	
— személygépkocsi, kisteherautó és kisbusz (megengedett legnagyobb össztömeg ≤ 3500 kg)	6 000
— tehergépkocsi, vontató és autóbusz (megengedett legnagyobb össztömeg > 3500 kg)	8 000
6. A megsérült igazolólap, valamint az elveszett vagy megsérült plakett R. 9. § (3) bekezdés szerinti pótlásának díja	1 000

¹⁵ A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 5. számú melléklete.

7. A gépkocsinak a motorállapot felülvizsgálatát és a kipufogógáz szennyezőanyag-tartalmának mérését is magában foglaló, a gyártó által előírt futásteljesítmény szerinti ellenőrzése vagy javítása után a gépkocsi tulajdonosának (üzemben tartójának) csak a környezetvédelmi felülvizsgálatért az Igazolólap kiállítás 3. pont szerinti díjának kétszeresét kell megfizetnie
8. Az R. 11. §-ának (3) bekezdésében és (6) bekezdése c) pontjában foglalt ellenőrzés díja 1 000”

17. §

Ez a rendelet a Magyar Köztársaság és az Európai Községek és azok tagállamai között társulás létesítéséről szóló, Brüsszelben, 1991. december 16-án aláírt Európai Megállapodás tárgykörében, a megállapodást kihirdető 1994. évi I. törvény 3. §-ával összhangban összeegyeztetett szabályozást tartalmaz

— a Tanács — a Bizottság 1999/52/EK irányelvvel módosított — a gépjárművek és pótkocsijaik műszaki felülvizsgálatára vonatkozó tagállami jogszabályok összehangolásáról szóló 96/96/EK irányelve II. mellékletének 8.2. pontjával;

— a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelettel együtt — a Bizottság 2001/9/EK irányelvvel, amely a műszaki fejlődéshez igazítja a Tanács 96/96/EK irányelvét a gépkocsik és a pótkocsik műszaki felülvizsgálatára vonatkozó tagállami jogszabályok összehangolásáról.

Dr. Csillag István s. k.,
gazdasági és közlekedési miniszter

Dr. Lamperth Mónika s. k., *Dr. Kóródi Mária s. k.,*
belügyminiszter környezetvédelmi és vízügyi miniszter

1. számú melléklet

a 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM
együttes rendelethez

**A környezetvédelmi felülvizsgálathoz szükséges
gépkocsi adatok**

1. A rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálata a gépkocsi azonosításával, az azonosító adatoknak a gépjármű forgalmi engedélye alapján történő felvételével és dokumentálásával (a mérést vezérlő, jegyzőkönyvet nyomtató mérőműszerbe való adatbevitelével) kezdődik. Forgalmi

engedély hiányában az azonosító adatok rögzítése megtörténhet a közlekedési igazgatási hatóság forgalomból kivont határozata alapján is. A gépkocsi azonosítása során a következő azonosító adatokat kell rögzíteni:

1.1. Forgalmi rendszám	max. 10 karakter
1.2. Gépkocsi gyártmány	max. 18 karakter
1.3. Gyártmány kódszám	max. 4 karakter
1.4. Gépkocsi típus és kivitel	max. 18 karakter
1.5. Típus kódszám	max. 3 karakter
1.6. Gépkocsi alvázszám ¹⁶	max. 17 karakter
1.7. Km számláló állás ¹⁷	max. 6 karakter
1.8. Motor kivitel és keverékképzés kód	max. 2 karakter
1.9. Motor (legalább típusazonosító) száma	max. 10 karakter
1.10. Gyártási idő (év, hónap)	max. 4 karakter
1.11. Hajtóanyag	max. 3 karakter

(Az 1.3. és 1.5.-ban hivatkozott kódszám táblázat a későbbiekben kerül meghatározásra és meghirdetésre.)

Az 1.8.-nál alkalmazható kategóriák:

Kód	Kivitel
00	Egyéb, az alábbiakba nem sorolható kivitelű jármű
01	Benzin motor (négyütemű)
51	Benzin motor, szabályozott motorüzemű, katalizátorral
41	Benzin motor, szabályozatlan motorüzemű, katalizátorral
08	Kétütemű benzinmotor
58	Kétütemű benzin motor, szabályozott motorüzemű, katalizátorral
48	Kétütemű benzin motor, szabályozatlan motorüzemű, katalizátorral
11	Cseppfolyósított gázzal üzemelő motor
54	Cseppfolyósított gázzal üzemelő motor, szabályozott motorüzemű, katalizátorral
44	Cseppfolyósított gázzal üzemelő motor, szabályozatlan motorüzemű, katalizátorral
21	Wankel (forgó dugattyús) motor
55	Wankel (forgó dugattyús) motor, szabályozott motorüzemű, katalizátorral
45	Wankel (forgó dugattyús) motor szabályozatlan motorüzemű, katalizátorral
02	Dízelmotor
22	Közvetlen befecskendezésű dízelmotor
03	Kényszergyújtású, dízel jellegű motor
06	Több fajta tüzelőanyaggal működő motor
07	Elektromos motor
10	Gázturbina
12	Nagynyomású gázzal üzemelő motor

¹⁶ AF-es, illetve KF-es szám esetén a KF, illetve az AF és csillag jelölés elhagyandó csak a közöttük lévő betű-szám karakterek alkalmazandók.

¹⁷ Automatikus mérő-, kiértékelő rendszerrel, adathiány esetén a mérés tovább léphet.

- 66 Többfajta üzemanyaggal működő (kettős üzem)
 76 Többfajta üzemanyaggal működő (benzin-alkohol)
 86 Többfajta üzemanyaggal működő (gázolaj-növényi olaj)

Az 1.9. nem motorszám, hanem a forgalmi engedélyből, vagy a műszer adatbázisából kivett és ellenőrzött, legalább a motor típusazonosítását lehetővé tevő azonosítási karakter sorozat.

2. Automatikusan vezérelt és elektronikusan dokumentált mérésnél a felülvizsgáló készülék kialakításának biztosítania kell, hogy a vizsgálatot csak valamennyi adat (az 1.3. és 1.5. pont szerinti kódszámok és km számláló állásának kivételével) birtokában (pl. beadása után) lehessen lefolytatni. A km számláló állásának rögzítésétől csak annak meghibásodása esetén szabad eltekinteni.

2. számú melléklet

a 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM

együttes rendelethez

A hagyományos Otto-motoros gépkocsik felülvizsgálata

1. Általános rendelkezések

1.1. A felülvizsgálatot a vonatkozó jogszabályoknak és az egyéb előírásoknak megfelelő, kalibrált, pontos készülékekkel, alpjáraton és emelt fordulatszámú üresjáraton, a magyar szabványnak megfelelő, kereskedelmi forgalomban beszerezhető, egyedileg nem adalékolt tüzelőanyaggal, szerviz körülmények között kell elvégezni. Kétütemű motoros gépkocsikhoz a külön jogszabály szerinti II. pontossági osztályú CO mérők 2005. június 30-ig, a II. pontossági osztályú két komponenses CO-CH mérő készülékek időkorlát nélkül továbbra is használhatók.

1.2. A felülvizsgálatra az 1. számú mellékletben foglalt gépkocsi adatok felvétele után kerülhet sor. A felülvizsgálat a következő műveleteket tartalmazza:

- felülvizsgálati, technológiai adatok felvétele (össze-
gyűjtése),
- szemrevételezéses ellenőrzés,
- a motor üzemi állapotra melegítése, a mérés és az ellenőrzés előkészítése,
- a környezetvédelmi jellemzők mérése és értékelése,
- a bizonylatok kiállítása.

1.3. A négyütemű motoros gépkocsik vizsgálatához 2003. december 31. után csak a rendelet 5. számú mellékletében foglaltaknak megfelelő, „Rendszeres Környezetvédelmi Felülvizsgálatra Alkalmos”-nak minősített, automatikus vezérlésű és kiértékelésű mérőrendszerek használhatók.

1.4. Kétütemű motoros gépkocsikhoz a külön jogszabály szerinti II. pontossági osztályú CO mérők 2005. június 30-ig, illetve CO-CH mérő készülékek automatikus mérés-

vezérlés és kiértékelés nélkül időkorlát nélkül továbbra is használhatók.

2. A felülvizsgálati, technológiai adatok felvétele, műszerbe történő bevitele

A felülvizsgálat feltétele, hogy rendelkezésre álljanak az adott gépkocsira vonatkozó, a tanúsítványon kézzel, illetve az 1.3. pont szerinti határidő után automatikusan dokumentálandó, a gyártó által előírt, a gépkocsi megfelelő állapotához tartozó adatok:

2.1. Motor hőmérséklet ($^{\circ}\text{C}$) — a gyártó vagy a forgalmazó által üzemmeleg állapotra megadott legkisebb motorolaj hőmérséklet vagy adat hiányában legalább 70°C . Amennyiben a 70°C hőmérséklet nem érhető el, felülvizsgáló a ténylegesen elérhető hőmérsékletnek megfelelő, $50\text{—}70^{\circ}\text{C}$ közötti hőmérsékletet is beadhat, a tanúsítványon a megjegyzések között „ $x^{\circ}\text{C}$ olajhőmérséklet” megjegyzéssel (ahol x = az elért hőmérséklet).

2.2. Alapelőgyújtás ($\pm$ főtengely fok) — ha mérhető (szokásos, általános gépjármű diagnosztikai eszközökkel ellenőrizhető).

2.3. Zárás szög (mechanikus megszakítóval vezérelt gyújtás esetén) — ha mérhető (szokásos, általános gépjármű diagnosztikai eszközökkel ellenőrizhető).

2.4. Alapjárat fordulatszám min/max (min^{-1}). Gyári tűrés hiányában a tűrésmező $\pm 100 \text{ min}^{-1}$.

2.5. Alapjárat CO (térf.%) és CH (ppm) koncentráció (térf.% és ppm) — gyári érték hiányában megengedhető legnagyobb értéke:

Gépkocsitípus		CO (%)	CH (ppm)
a)	Kétütemű motoros	2,5	2000*
b)	Kétütemű katalizátoros	1,5	2000
c)	Négyütemű katalizátoros	1,0	400
d)	1969. július 1. előtt gyártott	6,0	-----
e)	1987. január 1. előtt gyártott egyéb négyütemű	4,5	1000
f)	1987. január 1. és 1990 között gyártott egyéb négyütemű	3,5	1000
g)	Egyéb négyütemű	3,0	600

* A kétütemű motoros gépkocsik szénhidrogén határértékét 2005. július 1-től kell alkalmazni.

2.6. Emelt üresjárat fordulatszám min/max (min^{-1}) — gyári érték hiányában $\text{min } n_{\text{min}} = 2500 \text{ min}^{-1}$ $n_{\text{max}} = 3000 \text{ min}^{-1}$.

2.7. Emelt üresjárat CO (térf.%) koncentráció — gyári előírás szerint, annak hiányában legfeljebb az alpjáraton megengedett legnagyobb koncentráció.

2.8 Szabályozatlan keverékképzéssel üzemelő, katalizátorral felszerelt négyütemű motoros gépkocsi esetén legki-

sebb λ (lambda — légviszony) tényező gyári értéke vagy gyári adat hiányában $\lambda > 1,0$.

3. Szemrevételezéses ellenőrzés

A mérés megkezdése előtt szemrevételezéssel kell ellenőrizni:

3.1. A szerelés nélkül, a felülvizsgáló által választott, az általános mérnöki gyakorlat szerint megbízhatónak minősíthető technológiával ellenőrizhető emisszió csökkentő egységek és rendszerek megléte és állapota, különösen a kipufogórendszer (hiánytalanság, tömítettség, állapot, sérülések), légszűrő, illetve a kipufogógáz visszavezető rendszer, kipufogógáz kezelő rendszer, katalizátor (ha van), kartergáz visszavezetés, szekunder levegő rendszer stb., valamint az egyéb kapcsolatos érzékelők és beavatkozók. Ellenőrizni kell továbbá a gépkocsi általános környezet-szennyezési állapotát (motor vagy egyéb olajszivárgás, hűtőfolyadék vagy légkondicionáló szivárgása stb.).

3.2. A szemrevételezéses ellenőrzés eredménye:

— MEGFELEL

— NEM FELEL MEG

„NEM FELEL MEG” eredmény esetén a gépkocsi felülvizsgálata tovább nem folytatható.

4. A motor üzemi állapotra melegítése, a mérés és az ellenőrzés előkészítése

A motort, illetőleg — amennyiben van ilyen — a kipufogógáz kezelő rendszert, valamint az egyéb kipufogógáz koncentrációt befolyásoló szerkezeteket és alkatrészeket a működéshez szükséges, előírászerű üzemi állapotba kell hozni (bemelegíteni).

5. A környezetvédelmi jellemzők mérése

A szennyezőanyag-kibocsátást befolyásoló, a 2. pontban meghatározott jellemzőknek a motor működése közben végrehajtandó ellenőrzése.

5.1. A motor (motor olaj) hőmérsékletének mérése és dokumentálása (alapjáraton),

5.2. A gépkocsi jellemzőinek mérése és dokumentálása emelt fordulatszámon (a mérés előtt a fordulatszámot az emelt fordulatu méréshez adott fordulatszámra kell növelni, és ott legalább 30 s ideig kell tartani):

5.2.1. emelt üresjáratú fordulatszám (min^{-1}),

5.2.2. katalizátorral szerelt gépkocsi esetén λ érték (a számítást az 5. számú mellékletben foglalt összefüggés alapján kell elvégezni),

5.2.3. a kipufogócső végén mérhető CO (térf%) koncentráció.

5.3. A gépkocsi jellemzőinek mérése és dokumentálása alapjáraton (a mérés előtt a fordulatszámot alapjáratú fordulatszámra kell engedni, és legalább 30 s időtartamig kell járni hagyni):

5.3.1. alapjáratú fordulatszám (min^{-1}),

5.3.2. a kipufogócső végén mérhető CO (térf%) és CH (ppm, csak akkor, ha van hatályos határérték) koncentrációk,

5.3.3. alap előgyújtási időpont (+/- főtengely fok) — ha mérhető,

5.3.4. zárasszög (mechanikus megszakítású gyújtás esetén) — ha mérhető.

5.4. A mérést be kell fejezni, vagy szükség esetén (pl. mérés közben jelentős, a kipufogógáz összetételt erősen befolyásoló fordulatszám ejtés, vagy bármely más mérést zavaró körülmény) az 5.2. ponttól meg kell ismételni.

5.5. Kettős üzemű gépkocsi esetében a másik tüzelőanyagra átkapcsolva a mérést az 5.2. ponttól meg kell ismételni. A gépkocsi minősítésénél mindkét tüzelőanyaggal mért értékeket figyelembe kell venni.

5.6. A gépkocsi minősítése

MEGFELELŐ: ha a szemrevételezéses ellenőrzés eredménye megfelel, és a mért értékek a gyári előírásnak, illetve annak hiányában az előbbiekben adott értékeknek megfelelnek,

NEM MEGFELELŐ: minden az előbbtől eltérő esetben.

6. A bizonylatok kiállítása

6.1. A felülvizsgálat során felvett, mért és alkalmazott adatokat és értékeléseket tanúsítványon kell dokumentálni, továbbá MEGFELELŐ minősítés esetén a 8. számú mellékletnek megfelelő Igazolólapot kell kiállítani és a 9. számú mellékletnek megfelelően plakettet rögzíteni a hátsó forgalmi rendszámtáblára.

6.2. Az 1.3. pontban előírt határidő után a dokumentálásnak, az automatikus mérésvezérléssel együtt meg kell felelnie a 7. számú mellékletében előírt feltételeknek.

3. számú melléklet

a 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM együttes rendelethez

A szabályozott keverékképzésű, katalizátoros gépkocsik felülvizsgálata

1. Általános rendelkezések

1.1. A felülvizsgálatot a vonatkozó jogszabályoknak és előírásoknak megfelelő, hiteles, pontos készülékekkel, alapjáraton és emelt fordulatszámú üresjáraton, a magyar szabványnak megfelelő, kereskedelmi forgalomban beszerezhető, egyedileg nem adalékolt tüzelőanyaggal, szerviz körülmények között kell elvégezni.

1.2. A felülvizsgálatra az 1. számú mellékletben foglalt gépkocsi adatok felvétele után kerülhet sor. A felülvizsgálat a következő műveleteket tartalmazza:

- felülvizsgálati, technológiai adatok felvétele (kigyújtése);
- szemrevételezéses ellenőrzés;
- a motor üzemi állapotra melegítése, a mérés és az ellenőrzés előkészítése;
- a környezetvédelmi jellemzők mérése és értékelése;
- a bizonylatok kiállítása.

1.3. A melléklet hatálya alá tartozó gépkocsik környezetvédelmi felülvizsgálatához 2003. december 31. után csak az 5. számú mellékletben foglaltaknak megfelelő, „Rendszeres Környezetvédelmi Felülvizsgálatra Alkalmas”-nak

minősített, automatikus vezérlésű és kiértékelésű mérő rendszerek használhatók.

2. Felülvizsgálati, technológiai adatok felvétele (össze- gyűjtése)

A felülvizsgálat feltétele, hogy rendelkezésre álljanak az adott gépkocsira vonatkozó tanúsítványon manuálisan, illetve az 1.3. pont szerint automatikusan dokumentálán- dó, a gyártó által előírt, a gépkocsi jó állapotához tartozó adatok:

2.1. Motor hőmérséklet ($^{\circ}\text{C}$) — a gyártó vagy forgalma- zó által üzemmeleg állapotra megadott legkisebb motor- olaj hőmérséklet, vagy adat hiányában legalább 70°C .

2.2. Alapelőgyűjtés ($\pm$ főtengely fok) — ha mérhető (szo- kásos gépjármű diagnosztikai eszközökkel ellenőrizhető).

2.3. Alapjárat fordulatszám min/max (min^{-1}).

2.4. CO koncentráció (térf.%) alapjáraton — gyártó által adott érték, illetőleg annak hiányában legfeljebb 0,5%.

2.5. Emelt üresjárat fordulatszám min/max (min^{-1}) — gyártó által adott érték, illetőleg annak hiányában $\text{min } 2500 \text{ min}^{-1}$ max 3000 min^{-1} .

2.6. Lambda (λ) érték emelt üresjáraton, a kipufogócső végén — gyártó által adott (min/max) tűréssel, illetve:

— gyári tűrésérték érték hiá-
nyában: $\lambda = \text{gyári} \pm 0,03$
— gyári λ adat hiányában: $\lambda = 1,0 \pm 0,03$.

2.7. Emelt üresjárat CO koncentráció (térf.%) — gyári előírás, annak hiányában maximum 0,3%.

2.8. A katalizátor kondicionálási feltételei. Gyári érték hiányában:

— kondicionálási fordulatszám
(min^{-1}) 2500 min^{-1} ,
— kondicionálás időtartama (s) 120 s.

3. Szemrevételezéses ellenőrzés

A mérés megkezdése előtt szemrevételezéssel kell ellen- őrizni:

3.1. A szerelés nélkül, a felülvizsgáló által választott, az általános mérnöki gyakorlat szerint megbízhatónak minő- síthető technológiával ellenőrizhető emisszió csökkentő egységek és rendszerek megléte és állapota. Különös figyelmet kell fordítani a kipufogórendszer (hiánytalanság, tömítettség, állapot, sérülések), a légszűrő, illetve a kipu- fogógáz visszavezető rendszer, a kipufogógáz kezelő rendszer, katalizátor, a kartergáz visszavezetés, szekunder levegő rend- szer, párolgási emisszió csökkentő rendszer és más, a levegő- szennyezéssel kapcsolatos érzékelők és beavatkozók ellenőr- zésére. Ellenőrizni kell továbbá a gépkocsi általános környe- zetszennyezési állapotát (motor vagy egyéb olajszivárgás, hű- tőfolyadék vagy légkondicionáló szivárgása stb.).

3.2. A zavarjelző (MIL) lámpa hiba jelzése (járó motor- nál világít) esetén a vizsgálatot meg kell szakítani és a járművet NEM FELEL MEG minősítéssel értékelni.

3.3. A szemrevételezéses ellenőrzés eredménye:

— MEGFELEL
— NEM FELEL MEG

„NEM FELEL MEG” eredmény esetén a gépkocsi fe- lülvizsgálata tovább nem folytatható.

4. A motor üzemi állapotra melegítése, a mérés és az ellenőrzés előkészítése

A motort, a kipufogógáz kezelő rendszert, és az egyéb kipufogógáz koncentrációt befolyásoló szerkezetet, alkat- részeket a működéshez szükséges, előírászerű állapotba kell hozni (pl. automatikus váltó beállítása stb.). A motort és a kipufogó rendszert üzemi hőmérsékletre kell melegí- teni és végre kell hajtani a 2.8. pont szerinti kondicionálást.

5. A környezetvédelmi jellemzők mérése

5.1. A motor hőmérsékletének mérése és dokumentá- lása (alapjáraton),

5.2. A gépkocsi emelt fordulatu üresjárat jellemzőinek mérése és dokumentálása (a mérés előtt a fordulatszámot az emelt fordulatu méréshez adott fordulatszámra kell növelni, és legalább 30 s ideig kell tartani), mérendő:

5.2.1. emelt üresjárat fordulat (s $^{-1}$),

5.2.2. lambda (λ) érték, (a számítást az 5. számú mellék- letben foglalt összefüggés alapján kell),

5.2.3. a CO koncentráció a kipufogócső végén (térf.%).

5.3. A gépkocsi alapjárat fordulat jellemzőinek méré- se és dokumentálása (a mérés előtt a fordulatszámot alap- járat fordulat számra kell engedni, és legalább 30 s-ig kell járni hagyni), mérendő:

5.3.1. alapjárat fordulat (s $^{-1}$),

5.3.2. a CO koncentráció a kipufogócső végén (térf.%).

5.4. A mérést be kell fejezni, vagy szükség esetén (pl. mérés közben fordulatszámajátás, ventilátor beindu- lás, vagy bármely más mérés zavaró körülmény) a 5.2. ponttól meg kell ismételni.

5.5. Kettős üzemű gépkocsi esetében a másik tüzelő- anyagra átkapcsolva a mérést az 5.2. ponttól meg kell ismételni. A gépkocsi minősítésénél mindkét tüzelőanyag- gal mért értékeket figyelembe kell venni.

5.6. A gépkocsi minősítése

MEGFELELŐ: ha a szemrevételezéses ellenőrzés ered- ménye megfelel, és a mért értékek a gyári előírásnak, illetve annak hiányában az előbbiekben adott értékeknek megfe- lelnek,

NEM MEGFELELŐ: minden az előbbtől eltérő eset- ben.

6. A bizonylatok kiállítása

6.1. A felülvizsgálat során felvett, mért és alkalmazott adatokat és értékeléseket tanúsítványon kell dokumentál- ni, továbbá MEGFELELŐ minősítés esetén a 8. számú mellékletnek megfelelő Igazolólapot kell kiállítani és a 9. számú mellékletnek megfelelően plakettet rögzíteni a hátsó forgalmi rendszám táblára.

6.2. Az 1.3. pontban előírt határidő után a dokumentá- lásnak, az automatikus mérésvezérléssel együtt meg kell felelnie a 7. számú mellékletében előírt feltételeknek.

4. számú melléklet

a 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM

egyesített rendelethez

A dízelmotoros gépkocsik felülvizsgálata

1. Általános rendelkezések

1.1. A füstölésmérést a vonatkozó jogszabályoknak és előírásoknak megfelelő készülékkel, ún. alpjáratról történő szabadgyorsítással, a magyar szabványnak megfelelő, kereskedelmi forgalomban beszerezhető, egyedileg nem adalékolt tüzelőanyaggal, szerviz körülmények között kell elvégezni.

1.2. A felülvizsgálatra az 1. számú melléklet szerinti gépkocsi adatok felvétele után kerülhet sor. A felülvizsgálat a következő műveleteket tartalmazza:

- a felülvizsgálati, technológiai adatok felvétele (összegyűjtése),
- szemrevételezéses ellenőrzés,
- a motor üzemi állapotra melegítése, a mérés és az ellenőrzés előkészítése,
- a környezetvédelmi jellemzők mérése és értékelése,
- a bizonylatok kiállítása.

1.3. Az előírt vizsgálatokhoz 2003. december 31. után csak a 6. számú mellékletben foglaltaknak megfelelő, „Rendszeres Környezetvédelmi Felülvizsgálatra Alkalmas”-nak minősített füstölésmérő készülékek használhatók.

2. A felülvizsgálati, technológiai adatok felvétele (összegyűjtése)

A felülvizsgálat feltétele, hogy rendelkezésre álljanak az adott gépkocsira vonatkozó tanúsítványon manuálisan, illetve automatikusan dokumentálandó, a gyártó által előírt, a gépkocsi jó állapotához tartozó adatok:

2.1. Motor hőmérséklet ($^{\circ}\text{C}$) — a gyártó vagy a forgalmazó által üzemileg állapotra megadott legkisebb motorolaj hőmérséklet, vagy adat hiányában legalább 70°C . Amennyiben a 70°C hőmérséklet nem érhető el, felülvizsgáló a ténylegesen elérhető hőmérsékletnek megfelelő, 50 – 70°C közötti hőmérsékletet is beadhat, a tanúsítványon a megjegyzések között „ $x^{\circ}\text{C}$ olajhőmérséklet” megjegyzéssel (ahol x = az elért hőmérséklet).

2.2. Alapjárat fordulatszám legkisebb és legnagyobb megengedhető értéke (min^{-1}). Gyári tűrés hiányában a tűrésmező $\pm 50 \text{ min}^{-1}$.

2.3. Leszabályozási fordulatszám legkisebb és legnagyobb megengedhető értéke (min^{-1}).

2.4. A szabadgyorsítás ütemezett végrehajtásához szükséges legnagyobb (leszabályozási) fordulatszámon való tartás gyártó által adott ideje, t_x (s), vagy adat hiányában M_1 és N_1 kategóriájú járművek esetében $0,5 \text{ s} < t_x \leq 2,0 \text{ s}$; M_2

és M_3 , valamint N_2 és N_3 kategóriájú járművek esetében $t_x > 2,0 \text{ s}$.

2.5. A műszer elektromos időállandója vagy jelölése:

- a) A — módusban $t_{90} < 0,05 \text{ s}$
- b) B — módusban $0,9 \text{ s} < t_{90} < 1,1 \text{ s}$
- c) Egyéb jóváhagyott műszernél: a műszer t_{90} ideje s-ban.

2.6. Mintavevő műszer esetén az alkalmazott mintavevő szonda belső átmérőjének jelölése, amely

- 1-es $d = 10 \text{ mm } \varnothing$ -vel $D \leq 70 \text{ mm } \varnothing$ esetén,
- 2-es $d = 27 \text{ mm } \varnothing$ -vel, $D > 70 \text{ mm } \varnothing$ esetén

ahol D a gépkocsi kipufogócsövének belső átmérője (mm-ben), d a mintavevő szonda belső átmérője (mm-ben). Eltérő szondaátmérő is alkalmazható, ha a gyártó nyilatkozata — illetve a műszer 13. számú mellékletnek megfelelő vizsgálata — szerint a szonda kialakítása biztosítja a méréshez szükséges gázáramlást a mintavezetékben. Szabadáramú műszer alkalmazása esetén a beállított kipufogócső átmérő.

2.7. A rendelet 6. §-ának (1) bekezdése szerinti legkisebb és legnagyobb füstölés értéke ($K_{\min}$ és $K_{\max}$ — m^{-1}) és a hozzá tartozó, a jelen melléklet 2.5. pontja szerinti időállandó, vagy adat hiányában a megengedett legnagyobb füstölés B módusban:

- szívó motoroknál $K = 2,5 \text{ m}^{-1}$,
- turbótöltött motoroknál $K = 3,0 \text{ m}^{-1}$,
- az MR. 5. számú mellékletének II. része szerint „4” környezetvédelmi osztály jelölésnek megfelelő jóváhagyással rendelkező gépkocsi (EURO—2) esetében $K = 2,0 \text{ m}^{-1}$,
- az MR. 5. számú mellékletének II. része szerint „7” vagy magasabb környezetvédelmi osztály jelölésnek megfelelő jóváhagyással rendelkező gépkocsi (EURO—3 vagy jobb) esetében $K = 1,5 \text{ m}^{-1}$.

2.8. Az 1980. január 1-je előtt gyártott személygépkocsik vizsgálatakor a motort a leszabályozási fordulatszám helyett a gyártó által megadott legnagyobb fordulatszámig, gyári adat hiányában a leszabályozási fordulatszám kétharmadig szabad gyorsítani és a füstölést mérni. A gépkocsik megengedett legnagyobb füstölési értéke — az elérhető legjobb környezetvédelmi-műszaki állapotot biztosító beállítás mellett — B módusban, $4,0 \text{ m}^{-1}$.

3. Szemrevételezéses ellenőrzés

A mérés megkezdése előtt szemrevételezéssel ellenőrizni kell:

3.1. A légszűrő állapotát.

3.2. Kipufogó rendszer kifogástalan gyári állapotát (tömítettségét, sérülésmentességét).

3.3. A szerelés és speciális segédeszköz (pl. emelő) nélkül ellenőrizhető emisszió csökkentő rendszereket (kipu-

fogógáz visszavezető, kipufogógáz kezelő, érzékelők, beavatkozók). Ellenőrizni kell továbbá a gépkocsi általános környezetszennyezési állapotát (motor vagy egyéb olajszivárgás, hűtőfolyadék vagy légkondicionáló szivárgása, stb).

3.4. A töltés szabályozó rudazat előírászerű, könnyű működését, a teljes töltési helyzet elérését.

3.5. A zavarjelző (MIL) lámpa hiba jelzését, járó motor mellett „világít” vagy „villog” esetén a NEM FELEL MEG minősítéssel értékelni.

A szemrevételezéses ellenőrzés eredménye:

— MEGFELELŐ

— NEM FELEL MEG.

„NEM FELEL MEG” eredmény esetén a gépkocsi felülvizsgálata tovább nem folytatható.

4. A motor üzemi állapotra melegítése, a mérés és az ellenőrzés előkészítése

A motort, illetőleg amennyiben van ilyen a kipufogógáz kezelő rendszert és a mérést és az egyéb kipufogógáz koncentrációt befolyásoló szerkezetet, alkatrészeket a hibátlan működéshez szükséges, előírászerű állapotba kell hozni (pl. automatikus váltó beállítása stb.). A motort és a kipufogó rendszert üzemi hőmérsékletre kell melegíteni.

5. A környezetvédelmi jellemzők ellenőrzése

5.1. A motort előírással, alapjáratú üzemi állapotban kell járatni.

5.2. Az előírással üzemi állapotot ismételt ellenőrzni kell. (Csak előírászerű motorhőmérsékletű gépkocsi vizsgálható.)

5.3. A gépkocsi füstölésének mérését közvetlenül megelőzően, a kipufogó rendszerben lerakódott szennyezés eltávolítása céljából legalább háromszor teljes töltéssel közel leszabályozási fordulatszámra, illetve speciális esetben — pl. automatikus nyomatékváltó — a vizsgálatra előírt fordulatszámra (5.4.4.3.) kell gyorsítani a motort. A szellőztetési céllal végzett gyorsításoknál a gázpedált már a maximális fordulatszám elérése előtt, hirtelen fel kell engedni.

5.4. A gépkocsi környezetvédelmi állapotának ellenőrzése.

5.4.1. Motorhőmérséklet mérés és dokumentálás (°C)

5.4.2. Alapjáratú fordulatszám mérése és dokumentálása (min^{-1})

5.4.3. Leszabályozási fordulatszám mérése és dokumentálása (min^{-1})

5.4.4. Szabadgyorsítás a füstölési értékek és a füstölési eredmény értékeléséhez szükséges adatok mérésére és dokumentálására

5.4.4.1. alapjáratú fordulatszám (min^{-1}) (legalább 15 s-ig kell tartani)

5.4.4.2. gázpedált gyorsan és határozottan (1 s-nál rövidebb idő alatt), ütközésig kell nyomni és az automatikus nyomatékváltóval szerelt gépkocsik kivételével t_x (lásd a 6. számú mellékletet) gyár által adott ideig, vagy ennek hiányában az 2.4. pontban megadott ideig leszabályozási fordulatszámra tartani,

5.4.4.3. automatikus nyomatékváltóval felszerelt gépkocsiknál a 5.4.4.2. és az 5.4.4.5. pont szerinti leszabályozási fordulatszám helyett a gyártó által megadott fordulatszámot, gyári adat hiányában a leszabályozási fordulatszám kétharmadát kell elérni, illetve mérni,

5.4.4.4. 2003. december 31. után a 6. számú melléklet szerinti gyorsítási idő, t_b (s) mérése és számítása,

5.4.4.5. leszabályozási (vagy maximális) fordulatszám mérése (min^{-1}),

5.4.4.6. füstölési csúcserték, K_f mérése (m^{-1})

5.4.5. Legalább három további, 5.4.4. pont szerinti alapjáratról történő szabadgyorsítás végrehajtása a jellemző füstölés meghatározására.

5.4.6. Ha az utolsó három — 2003. december 31. után megközelítően azonos t_b gyorsítási idő alatt végzett — szabadgyorsítás során mért csúcserték

$K_H \leq 2,5 \text{ m}^{-1}$ határérték esetén $0,5 \text{ m}^{-1}$ széles

$K_H > 2,5 \text{ m}^{-1}$ határérték esetén $0,7 \text{ m}^{-1}$ széles

tartományon belül van, a gyorsításokat abba kell hagyni. (K_H a vizsgált járműre vonatkozó határérték.)

5.4.7. A gépkocsit jellemző füstölés (K) az utolsó három csúcserték számtani középértéke.

$K = (K_n + K_{n-1} + K_{n-2})/3 \text{ (m}^{-1}\text{)}$

ahol n a végrehajtott gyorsítások száma ($n \geq 3$).

5.4.8. A gépkocsi a környezetvédelmi felülvizsgálati minősítése

5.4.8.1. MEGFELELŐ, ha K füstölés értéke az e melléklet 2.7., illetve 2.8. pontjában foglalt feltételeknek megfelel.

5.4.8.2. A felesleges gyorsítások elkerülése érdekében a gépkocsi MEGFELELŐ-nek minősíthető akkor is, ha a mért füstölés a szabadgyorsításos szellőztetés során — az 5.4.6. pont követelményeinek kielégítése mellett — minden mérésnél kisebb, mint a határérték, vagy az 5.4.5. pont szerinti vizsgálat első két gyorsítása során kisebb, mint a határérték fele. A gépkocsi jellemző füstölése ebben az esetben $K = 0,8 \times K_H$, ahol K_H a vizsgált járműre vonatkozó határérték.

5.4.8.3. A felesleges gyorsítások elkerülése érdekében a gépkocsi NEM MEGFELELŐ-nek minősíthető, ha a mért füstölés a szabadgyorsításos szellőztetés során legalább két esetben a határérték háromszorosánál, vagy az 5.4.5. pont szerinti vizsgálat első két szabadgyorsítása során a határérték kétszeresénél több.

6. A bizonylatok kiállítása

6.1. A felülvizsgálat során felvett, mért és alkalmazott adatokat és értékeléseket tanúsítványon kell dokumentálni, továbbá MEGFELELŐ minősítés esetén a 8. számú mellékletnek megfelelő Igazolólapot kell kiállítani, és a 9. számú mellékletnek megfelelően plakettet rögzíteni a hátsó forgalmi rendszám táblára.

6.2. 2003. december 31. után a dokumentálásnak, az automatikus mérésvezérléssel együtt meg kell felelnie a 7. számú mellékletében előírt feltételeknek.

5. számú melléklet

a 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM
egyesítésre rendeltetve

A rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálatra alkalmas gázelemző műszerek

1. A benzinmotoros gépkocsik rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálatára alkalmazott gázelemző műszer konstrukciójának meg kell felelnie a jogszabályokban és mérés technikai előírásokban (OIML, ISO, MSZ)

— kétütemű motoros gépkocsi esetén: egy vagy két komponenses II. osztályú,

— négyütemű motoros gépkocsi esetén: négy komponenses I. osztályú,

— négyütemű, katalizátoros gépkocsi esetén: négy komponenses I. osztályú,

gázelemző műszerekre meghatározott követelményeknek.

2. A négyütemű motoros járművek környezetvédelmi felülvizsgálatára csak olyan konstrukciójú műszer alkalmazható, amely az 1. pontban foglalt feltételeken túl

2.1. a 4. pontban meghatározott módszer szerint számított lambda (λ) értéket is jelzi, és

2.2. biztosítja a képletben szereplő állandók egyszerű ellenőrzését, és — a hitelesíthető mérést biztosító technológiával — a hagyományostól eltérő tüzelőanyag (PB, földgáz, alkohol stb.) esetén alkalmazandó, az előbbiektől eltérő számítási módhoz szükséges állandókra való átállítás megfelelőségének ellenőrzését, valamint

2.3. 2003. december 31. után

a) alkalmas a 7. számú melléklet szerinti automatikus mérésvezérlésre, a szakszerű végrehajtást biztosító, a rendeletben foglalt feltételek ellenőrzésére és automatikus értékelésre, továbbá

b) rendelkezik, vagy összekapcsolható a felülvizsgálandó gépkocsi 1. számú mellékletben foglalt adatait, a 2. vagy a 3. számú melléklet szerinti mérési eredményeit és vizsgálati minősítésének eredményét — a 7. számú mellékletnek megfelelő tanúsítvány formában — legalább két példányban kinyomtatni képes egységgel,

c) az OBD rendszerrel rendelkező Otto-motoros gépkocsi felülvizsgálatára használt műszer, illetve mérőrendszer rendelkezik olyan OBD vagy EOBD kiolvasó hardverrel és szoftverrel, vagy csatlakoztatható olyan OBD vagy EOBD kiolvasó berendezéshez, amely képes a jármű OBD rendszerét felismerni (OBD státusz meghatározása), azzal kommunikálni, és a felülvizsgálat előírt, az OBD által gyűjtött adatait, valamint a tárolt hibakódokat a 13. számú melléklet szerint kiolvasni.

3. A műszernek alkalmasnak kell lennie az Országos Mérésügyi Hivatal (a továbbiakban: OMH) által végzett hitelesítésre. A műszerek mérési pontosságát az OMH hitelesítés és a hat havonta végzett pontosságellenőrzés biztosítja. A pontosság ellenőrzést a Nemzeti Akkreditálási Testület (továbbiakban: NAT) által akkreditált kalibráló laboratóriumok végzik. A pontosságellenőrzés eredményét jegyzőkönyvben kell dokumentálni. Az OMH hitelesítés helyettesíti az ugyanakkor esedékes pontosságellenőrzést.

4. A Lambda (λ) érték előírásos számítása

A Lambda (λ) értéket a Brettschneider összefüggés alapján az alábbiak szerint kell számítani¹:

Az alap összefüggés:

$$\lambda = A1 \times A2$$

ahol

$$A1 = \frac{21}{21 + 50 \mu \alpha \frac{[CO/CO_2]}{[K] + [CO/CO_2]}}$$

és

$$A2 = \frac{[CO_2] + \frac{[CO]}{2} + [O_2] + \frac{[NO]}{2} + \left(\frac{[H_2O]}{4} \times \frac{[K]}{[K] + [CO/CO_2]} - \frac{[O_2]}{2} \right) \times ([CO_2] + [CO]) - \frac{[W_{O_2}]}{2} \times (...)}{\left(1 + \frac{[H_2O]}{4} - \frac{[O_2]}{2} \right) \times ([CO_2] + [CO] + [K] \times [HC])}$$

A lehetséges egyszerűsítések:

X = a levegő fajlagos vízgőz tartalma (kg/kg) — elhanyagolható

W_{cv} = víz/szén viszony = 0

O_{cv} = oxigén/szén viszony = 0,0175

H_{cv} = hidrogén/szén viszony = 1,7261

K = vízgőz egyensúlyi állandó = 3,5

K1 = konverziós tényező ppm térfogategységben, n-hexan (C₆H₁₄) egyenértékben kifejezett szénhidrogénekhez. Értéke a fenti képletben = 6×10^{-4}

NO/2 = nitrogénoxid-koncentráció/2 = 0

(1) részletesebben lásd: BOSCH TECHNISCHE BERICHTE, 6. Kötet (1979), 50277 srsz.

Az egyszerűsítésekkel adódó számítás:

$$\lambda = \frac{[\text{CO}_2] + \frac{[\text{CO}]}{2} + [\text{O}_2] + \left(\frac{1,7261}{4} \cdot \frac{3,5}{3,5 + [\text{CO}/\text{CO}_2]} - 0,0088 \right) \cdot \{[\text{CO}_2] + [\text{CO}]\}}{\left(1 + \frac{1,7261}{4} - 0,0088 \right) \cdot \{[\text{CO}_2] + [\text{CO}] + K_1 \cdot [\text{HC}]\}}$$

ahol a szögletes zárójelben szereplő kipufogógáz-komponensek koncentrációt térfogat százalékban kell behelyettesíteni (térf. %).

6. számú melléklet

a 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM
együttes rendelethez

A rendszeres környezetvédelmi felülvizgálatra alkalmas füstölésmérő műszerek

1. A dízelmotoros gépkocsik rendszeres környezetvédelmi felülvizgálatára alkalmazott műszer konstrukciójának meg kell felelnie a jogszabályoknak és mérés technikai előírásoknak.

2. A műszernek alkalmasnak kell lennie az optikai rendszer fényelnyelő szűrővel történő egyszerű ellenőrzésére. A műszer üzemeltetője köteles gondoskodni a készülék hat havonkénti — az OMH, vagy arra feljogosított szervezet által hitelesített szűrővel végzett — pontosság ellenőrzéséről. A pontosság ellenőrzésről jegyzőkönyvet kell felvenni, és abban az alkalmazott szűrő azonosító és hitelesítési adatait is fel kell tüntetni. A pontosság ellenőrzését a gyártó által előírt gyakorisággal, de legalább hathónaponként el kell végezni.

3. A felülvizgálatra csak olyan konstrukciójú műszer alkalmazható, amely az 1. és a 2. pontban meghatározott feltételeken túl az alábbi két mérési mód közül legalább a 3.2. pontban foglaltaknak megfelelő móddal rendelkezik:

3.1. „A” mérési mód, amelyben a készülék a különböző (felfutási jelleg, dinamika stb.) lehetséges gépkocsi füstöléseknél a mérésre előírt pontossággal azonos értéket mutat, mint egy 430 mm hosszú mérő kamrájú, és 0,05 s-nál kisebb elektromos időállandójú készülék,

3.2. „B” mérési mód, amelyben a készülék a különböző (felfutási jelleg, dinamika stb.) lehetséges gépkocsi füstöléseknél a mérésre előírt pontossággal azonos értéket mutat, mint egy 430 mm hosszú mérő kamrájú és 0,9—1,1 s közötti elektromos időállandójú készülék.

4. A füstölésmérő műszer konstrukciójának biztosítania kell, hogy

4.1. különböző, a gépkocsiknál jellemzően alkalmazott kipufogó rendszerek és fellépő füstölés változások esetén,

B módusban $\pm 10\%$ -kal azonos füstölés csúcserőértéket mutasson az ENSZ EGB 24/03 vagy az azokkal jogszabály szerint egyenértékű előírásokban¹⁸ előírt műszerekkel,

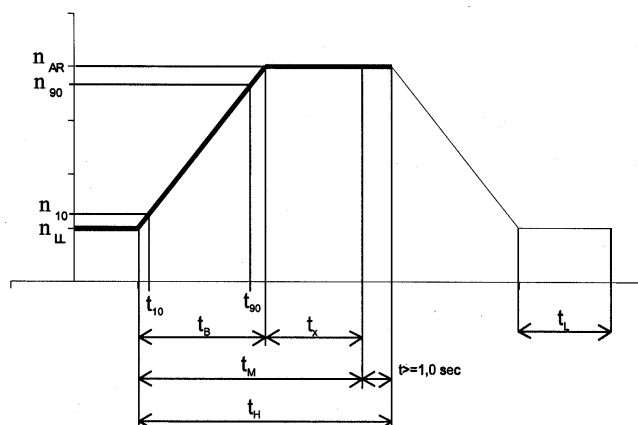
4.2. 2003. december 31. után

a) alkalmas az 5. pont szerint ütemezett és a 4. számú mellékletben meghatározott szabadgyorsítások végrehajtásának vezérlésére, a végrehajtás és a felülvizsgálati követelményeknek való megfelelés mérnöki gyakorlat szerinti automatikus értékelésére,

b) rendelkezzen vagy legyen összekapcsolható a felülvizsgáló gépkocsi 1. számú mellékletben található adatait, mérési eredményeit és vizsgálati minősítésének eredményét tanúsítvány formában kinyomtatni képes egységgel,

c) alkalmas az előírásnak megfelelő automatikus mérésvezérlésre (7. számú melléklet), a szakszerű végrehajtást biztosító, a rendeletben foglalt feltételek ellenőrzésére és automatikus értékelésére.

5. A szabadgyorsítások ütemezett végrehajtásának jellemzői:



n_{LL} — alapszártati fordulatszám

n_{10} — $1,1 \times n_{LL}$

n_{90} — $0,9 \times n_{AR}$

n_{AR} — lesabályozási fordulatszám

t_B — gyorsulási idő, ezen az időn belül egyenletes gyorsulás van

t_x — a lesabályozási fordulatszám elérést követő mérési idő rész (forgalmazó által adott érték vagy legalább 0,5 s, maximum 2,0 s),

t_M — mérési idő = $t_B + t_x$

t_H — gázpedáltartási idő = t_M + legalább 1 s

t_L — alapszártati fordulatszám beállási idő (legalább 15 s)

¹⁸ 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet A. Függelék A/4. számú melléklet I. Rész.

6. A 4. és 5. pontban foglalt feltételek teljesítését a közlekedési és vízügyi miniszter által kijelölt szakértő intézmény a 4.1. pontban hivatkozott nemzetközi előírások szerint végzett összehasonlító mérések alapján tanúsítja.

7. számú melléklet

a 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM

együttesrendelet

A felülvizsgálat automatikus vezérlése és dokumentálása

(elektronikus tanúsítvány)

1. Az automatikus mérésvezérlés és eredmény dokumentálás célja a mérési hibalehetőségek csökkentése, továbbá a pontosság és a megbízhatóság növelése. Az automatikus mérésvezérlésre vonatkozó, e mellékletben foglalt követelményeket, valamint az ezeknek megfelelő, rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálatra alkalmasnak minősített RKFA mérőegységre vonatkozó követelményeket 2003. december 31. után kell alkalmazni.

2. Az automatikus mérésvezérlés

Az automatikus mérésvezérlés feladata a rendeletben rögzített felülvizsgálati feltételek biztosítása, különös tekintettel a következő feltételekre:

2.1. A mérés akkor kezdhető meg, ha

- a készülék hiteles és pontos,
- minden járműazonosító adat rendelkezésre áll,
- a felülvizsgálathoz szükséges minden gyári, vagy azt a rendelet szerint helyettesítő adat és információ rendelkezésre áll,
- a jármű üzemmeleg,
- a szemrevételezéses vizsgálat eredménye pozitív, amely a MEGFELEL jellemző műszerbe billentyűzésével lesz „mért” érték.

2.2. A rendszernek a következő vizsgálati eljárások valamelyikének vagy mindegyikének megfelelő mérési programmal (programokkal) kell rendelkeznie:

- a) hagyományos Otto-motoros gépkocsik,
- b) hagyományos Otto-motoros gépkocsik katalizátorral,
- c) szabályozott keverékképzésű Otto-motoros, katalizátoros gépkocsik,
- d) szabályozott keverékképzésű Otto-motoros, katalizátoros gépkocsik, fedélzeti diagnosztikai (OBD) rendszerrel,
- e) dízelmotoros gépkocsik (ezen belül automatikus nyomatékvtós gépkocsik a 4. melléklet 5.4.4.3. szerint),
- f) dízelmotoros gépkocsik, fedélzeti diagnosztikai (OBD) rendszerrel.

A b)—d) pont szerinti programok esetében a műszer-egységnek rendelkeznie kell a λ -érték számításának ellenőrzésére szolgáló programmal is.

2.3. A mérés végrehajtása során a rendeletben foglalt feltételek teljesítését a készüléknek mérési blokkonként, illetve a végrehajtás szakaszaiként ellenőriznie kell, eltérés vagy hiba esetén azt — jellegétől függően — kijavítja (pl. ismételtet) vagy hibajelzéssel a felülvizsgálatot megállítja.

2.4. A készüléknek biztosítania kell, hogy a vizsgálat közben fellépő, 10 percet meghaladó várakozási idő (nincs adatbevétel, nincs mért érték, nem halad a felülvizsgálat stb.) esetén megszakítsa a mérést és az addig mért adatokat „Felülvizsgálat megszakítva” megjegyzéssel nyomtassa ki.

2.5. A mérés vezérlését úgy kell kialakítani, hogy az egyes, önmagában egész felülvizsgálati rész-mérések, a mérést végző utasítása esetén ismételtetők legyenek.

2.6. A készülék automatikusan MEGFELEL-NEM FELEL MEG jellemzéssel értékelje a felülvizsgálat eredményét.

2.7. A mérés befejezésekor a műszer, illetve mérőegység legalább a 3. pont szerinti dokumentumot nyomtassa ki.

2.8. A mérés befejezésekor a műszer, illetve mérőegység legyen alkalmas

a) az elvégzett felülvizsgálatok során mért adatok, központi adattároló által visszaigazolt adatszolgáltatásig tartó, azonosítható tárolására,

b) adott protokoll szerinti, szabványos, időszakonkénti számítógépes Internet hálózati kommunikációra, és ezen keresztül a mért adatok központi adattárolóba történő továbbítására (visszaigazolás fogadására),

c) 2006. január 1-jétől mérés közbeni on-line Internet hálózati kommunikációra és a kommunikáció alapján végzett, automatikus „megfelelő — nem megfelelő” minősítésre, és ennek hiteles nyomtatására.

2.9. A készülék rendelkezzen ellenőrzési funkcióval, amelyben a méréstechnikai jellemzőket, állandókat jeleníti meg, illetve nyomtatja ki a λ számítás ellenőrzéséhez szükséges minden állandót és mért, számított értéket.

3. A mérőegység RKFA minősítése

3.1. Az RKFA műszernek vagy műszerből és kizárólag az e rendelet szerinti környezetvédelmi felülvizsgálat feladataira használt számítógépből álló mérőrendszernek biztosítania kell a 2. pontban foglalt követelmények kielégítését.

3.2. A mérőegység 3.1. pont szerinti megfelelőségét a közlekedési és vízügyi miniszter által kijelölt szakértő intézmény szakvéleménye igazolja.

3.3. Az RKFA minősítést megalapozó vizsgálatot a műszer minősítését kezdeményezőnek kell elvégeztetnie a 8. § (1) bekezdése szerint erre kijelölt intézménnyel.

3.4. A vizsgálat kezdeményezésekor benyújtandó dokumentumok:

a) a műszer hazai forgalmazásához hatályos jogszabályok szerint szükséges egyéb (pl. MEEI, munkavédelem stb.) engedélyek,

b) a mérésügyi (OMH) hatóság jóváhagyása,

c) rendszerleírás, műszerleírások (műszaki leírás és az alkatrészek megadása),

d) a műszer által mért jellemzők elektronikus (mérési adatgyűjtő rendszer alkalmazása során) vizsgálatához szükséges programok megadása,

e) használati utasítás (karbantartási és hitelesítési utasításokkal),

f) a műszer színes fotója és belső felépítése,

g) a szondák rajzai,

h) nyilatkozat és igazolás a hardver és szoftver, a portok, a billentyűzet és az egyéb be- és kimeneti lehetőségek illetéktelen módosítás elleni védelméről, biztonságáról.

3.5. A kijelölt szakértő intézet szakvéleményének az alábbiakat kell tartalmaznia:

a) a vizsgálati eljárás célja (a teljes műszer, illetve mérőrendszer vizsgálata, szerkezeti vagy programmódosítás miatt szükséges vizsgálat);

b) a 4. pontban felsorolt dokumentumok megléte, a vizsgálathoz felhasznált adatok, a műszer egyértelmű azonosításához szükséges adatok, leírások, korábbi vizsgálati eredmények, ha vannak és az adott vizsgálat szempontjából relevánsak);

c) a gyártó megítélése a gyártás megfelelőségét, a minősítéssel azonos termék előállításának biztosítását illetően (minőségbiztosítási rendszer), javaslat a gyártás megfelelőségének ellenőrzésére;

d) nyilatkozat a megvizsgált műszer, illetve mérőrendszer RKFA alkalmasságáról.

3.6. A műszer elutasítása esetén a szakvéleménynek részletesen tartalmaznia kell az 5. pont szerintieken túl a kifogásolt jellemzőkkel kapcsolatos vizsgálatokat és azok eredményét is.

3.7. A korábban alkalmasnak minősített mérőműszer módosítása esetén, az ismételt vizsgálat csak a változtatások által érintett tulajdonságok ellenőrzésére korlátozódik.

3.8. Az RKFA minősítés hatósági részét a szakértői vizsgálati jelentés alapján kell elvégezni. A hatóság a szakvélemény és az előírt további bizonylatok lapján minősíti a vizsgált műszert, illetve mérőrendszert. A minősítést és annak indoklását határozatban kell közölni. Az minősítő határozat másolatát műszerkísérő okmányként kell kezelni.

3.9. A műszerhez a kereskedelmi forgalmazáskor csatolni kell a minősítő határozat másolatát, a gyártó nyilatkozatát a műszer minősítéssel való egyezéséről, és a műszer gyártójának (a minősítést kérőnek) el kell helyezni rajta az alábbi ábra szerinti címkét:

A vizsgálatot végző szakértő intézmény megnevezése	A 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM együttes rendelet szerint 2003. július 1-jétől alkalmas:
8/2002.10.25. ¹	
24/200212042 ²	A1, A2, A3, A5, B1 ⁶
2548E—56-H ³	szerinti felülvizsgálatokra
DiCom500 ⁴	
3.01 ⁵	Srsz.: 000068 ⁷

A címke egyes sorainak magyarázata:

- 1 A műszertípus szakértői jegyzőkönyvének sorszáma és a kiadás dátuma (sorszám/dátum)
- 2 A fenti jegyzőkönyv szerinti műszerrel való azonosság alapján a műszer egyedre kiadott jóváhagyás sorszáma és a kiadás dátuma (sorszám/dátum)
- 3 A műszerazonosító száma
- 4 A műszertípus gyártó vagy forgalmazó szerinti megjelölése
- 5 A műszer vagy kivitel verzió számára
- 6 A műszer jelen követelmények 3.4. pontja szerint mely vizsgálatokra alkalmazható
- 7 A gyártó által egy típusra kiadott címkék 1-től kezdődő sorszáma

4. Elektronikus tanúsítvány

4.1. Az elektronikus tanúsítvány legalább a következő adatokat tartalmazza:

4.1.1. a műhely vagy vállalkozás pontos megnevezése, címe,

4.1.2. dátum és idő,

4.1.3. mérési program azonosítása (műszer, módszer stb.),

4.1.4. járműazonosító adatok (1. számú melléklet),

4.1.5. a mérést jellemző azonosító adatok (szonda méret, mérési módus, időállandó stb.),

4.1.6. beállítási, gyári adatok (mértékegységgel),

4.1.7. szemrevételezéses vizsgálat eredménye (beadott minősítés szerint),

4.1.8. mért értékek (mértékegységgel),

4.1.9. mért értékek értékelése,

4.1.10. megjegyzések: (120 karakteres hely a felülvizsgáló észrevételeinek)

4.1.11. jármű értékelése: MEGFELEL — NEM FELEL MEG

4.1.12. tanúsító neve és kódszáma:

4.2. A 4.1.10. pont szerinti megjegyzésekben kell szerepeltetni a mérést vagy értékelést befolyásoló bármely, a felülvizsgáló által fontosnak ítélt tényt és körülményt.

4.3. A tanúsítványon helyet kell biztosítani a tanúsító aláírásának és bélyegzőlenyomatának.

8. számú melléklet
a 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM
együttes rendelethez

A rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálat igazolólap tartalma

„MEGFELEL” minősítéssel befejeződő környezetvédelmi felülvizsgálat esetén a tanúsítványadó a területi közlekedési felügyelet nevében, a területi közlekedési felügyelet bélyegzőjével ellátott, a motor üzemmodjától (kényszer-, kompresszió) függő tartalmú (benzin — dízel) rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálat igazolólapot (a továbbiakban: Igazolólapp) állít ki. Az Igazolólapp mérete 70×100 mm, tartalmát jelen melléklet határozza meg.

Az Igazolólapp a gépkocsi- és vizsgálat-azonosító, illetve a felülvizsgálati környezetvédelmi jellemzőket tartalmazó részből áll. Az azonosító rész minden jármű típusra ugyanazokat a jellemzőket tartalmazza.

Az Igazolólapon az egyes feliratok, adatok, rovatok elrendezését, a szigorú számadású nyomtatványnak minősülő Igazolólappok őrzésének, kezelésének, nyilvántartásának részletes szabályait a KFF állapítja meg.

1. Gépkocsi és vizsgálat azonosító adatok

Az Igazolólappnak legalább a következő adatokat kell tartalmaznia:

A) a gépkocsi, illetve a motor

— kiviteli kódja (az 1. melléklet 1.8. pontja szerinti kétjegyű szám; az itt szereplő, 58, 55, 54, 51, 48, 45, 44, 41 kód azonosítja a szabályozott, illetve nem szabályozott motorüzemű, katalizátoros benzinüzemű járművet, továbbá a tiszta gázzal üzemelő járművet a külön jogszabály¹⁹ szerinti gépjárműadó kedvezmény szempontjából),

- forgalmi rendszáma,
- a kiadott, érvényes plakett színe;

B) a felülvizsgálatot végző tanúsítványadó

- aláírása,
- azonosító száma;

C) a tevékenységet felügyelő hatóság

- dokumentum azonosítója (pl. sorszám),
- bélyegzője,

— „Környezetvédelmi Jóváhagyás” rovat, amelyben a jármű levegőszennyezés és zajkibocsátás szerinti jóváhagyására vonatkozó igazolás a külön jogszabályban²⁰ meghatározott környezetvédelmi osztály jelzéssel (kód), és lepecsételéssel történik. [Csak abban az esetben kell kitölteni, ha a 9. § (5) bekezdésben hivatkozott külön jogszabály ezt megköveteli. Kizárólag a területi közlekedési felügyelet töltheti ki és igazolhatja.]

D) érvényesség korlátozásának adatai

- dátum,
- aláírás,
- bélyegző.

2. Gépkocsi felülvizsgálati környezetvédelmi adatok

2.1. Otto-motoros gépkocsik

Az Igazolólappnak legalább a következő adatokat kell tartalmaznia:

- A) az előírás szerű, gyári állapot jellemzői**
- alapjárat fordulatszám, CO és CH koncentráció,
 - emelt üresjárat fordulatszám, CO koncentráció,
 - λ lambda légviszony;

B) a mért állapot jellemzői

- alapjárat fordulatszám, CO és CH koncentráció,
- emelt üresjárat fordulatszám, CO koncentráció,
- lambda (λ) légviszony.

Ha az igazolólap kiállítása a rendelet 5. §-ának (2) bekezdése alapján történt, a mért állapot jellemzői rovatokat üresen kell hagyni;

C) a jármű minősítése

- az Igazolólapp érvényessége,
- e rendelet §-ának és bekezdésének feltüntetésével jelölni kell, ha a minősítés a rendelet 5. §-ának (2), 6. §-ának (4)—(5) bekezdése alapján történt (pl. R. 6—4).

2.2. Dízelmotoros gépkocsik

Az Igazolólappnak legalább a következő adatokat kell tartalmaznia:

- A) az előírás szerű, gyári állapot jellemzői**
- mérési időállandó és az alkalmazott szonda átmérő jelölése (pl. B1—B időállandó, 1 jelű szonda), ha mintavétő műszert alkalmaznak, vagy szabadáramú műszer esetén az átmérő beállítási értéke (pl. SZ75 — szabadáramú, átmérő 75 mm),

- megengedhető füstölés;

B) a mért jellemző füstölés K;

C) a jármű minősítése

- az Igazolólapp érvényessége,
- jelölni kell, ha a minősítés a rendelet 5. §-ának (2) vagy 6. §-ának (4), illetve (5) bekezdése alapján történt.

2.3. Egyéb üzemű gépkocsik

(1) Egyéb (nem kettős) üzemű gépkocsik (pl. tiszta gázüzem) esetén a gyújtás módjától függően:

- kényszer gyújtás esetén a benzinmotoros gépjárművek Igazolólappját,
- kompresszió gyújtás esetén a dízel motoros gépjárművek Igazolólappját kell alkalmazni.

(2) Kettős üzemű gépkocsik esetén a jármű belső égésű motorja szerinti eredeti, nem kettős üzemű működési módjának megfelelő Igazolólappot kell alkalmazni.

(3) Otto-motoros, szabályozott keverékképzésű, katalizátorral és OBD rendszerrel felszerelt gépkocsik esetében

¹⁹ A gépjármű adóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény 8. §-ának (1) és (2) bekezdése.

²⁰ A 6/1990. (VI. 12.) KöHÉM rendelet 5. számú melléklete.

az Otto-motoros gépkocsik 2.1. pont szerinti igazolólapját kell használni. Az igazolólap az előírás szerű gyári állapot oszlopban a CO és CH érték egyikének a helyén az „OBD” vagy „EOBD” szöveget kell szerepeltetni, és a mért értékeknek az alapjáratú CO és CH érték helyét üresen kell hagyni.

9. számú melléklet

a 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM

együttes rendelethez

A gépkocsi környezetvédelmi tulajdonságának és a környezetvédelmi felülvizsgálat érvényességének jelölése plakettel

(Külső jelölés és elhelyezése)

1. A jelölés célja

A plakett (öntapadós matrica) alkalmazásának célja a gépkocsi környezetvédelmi tulajdonságának és a környezetvédelmi felülvizsgálat érvényességének látható, megkülönböztető jelölése.

2. Környezetvédelmi tulajdonság

A plakett zöld vagy sárga színével jelzi a gépkocsi környezetvédelmi tulajdonságát. A környezetvédelmi tulajdonságot a jármű konstrukciós jellemzői, illetve a gépkocsi típus nemzetközi előírások szerinti jóváhagyása határozza meg. A gépkocsik a környezetvédelmi tulajdonság szerint a következő két csoportba sorolhatók:

2.1. Korszerű, környezetbarát gépkocsik (zöld plakett)

2.1.1. a lambda (λ) szabályozott keverékképzésű, katalizátoros benzinüzemű személygépjárművek, kis-tehergépkocsik, és kisbuszok,

2.1.2. az Európai Unió tagorságaiban az Egyesült Államokban, vagy Japánban 1998. január 1-je után gyártott dízelüzemű személygépkocsik, kis-tehergépkocsik, és kisbuszok,

2.1.3. a legalább az EURO-II minősítésnek megfelelő tehergépjárművek, nehéz tehergépjárművek, vontatók és autóbuszok,

2.1.4. minden a tulajdonos által igazoltan legalább a Tanács 96/69/EK irányelvének és az ENSZ EGB 83.03/C vagy az ENSZ EGB 49.02/B. előírásnak megfelelő dízelüzemű gépkocsik.

2.2. Egyéb gépkocsik (sárga plakett)

2.2.1. Csökkentett szennyezésű gépkocsik

— szabályozatlan keverékképzésű, katalizátorral felszerelt benzinüzemű személygépkocsik, kis-tehergépjárművek, és kisbuszok,

— tiszta (csak gázzal üzemeltethető) gázüzemű (LPG vagy CNG) személygépkocsik, kis-tehergépjárművek, és kisbuszok.

2.2.2. Hagyományos benzinmotoros gépkocsik

Az első két csoportba nem tartozó négyüzemű, benzinüzemű motorral hajtott gépkocsik.

2.2.3. Hagyományos kétüzemű- és dízelmotoros gépkocsik

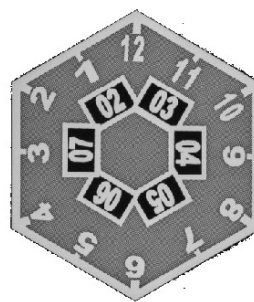
Az első két csoportba nem tartozó kétüzemű- és dízel motorral hajtott gépkocsik.

3. A környezetvédelmi felülvizsgálat érvényessége

A plakett felhelyezési módjával az elvégzett rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálat érvényességének határidejét, illetve a következő aktuális felülvizsgálat (év és hónap szerint meghatározott) időpontját mutatja.

4. A plakett alakja, színe, felhelyezése

4.1. A plakett alakja:



A külső hatszög oldalhosszúsága	14,0 mm
A külső hatszög vonalvastagsága	1 mm
A belső hatszög oldalhosszúsága	5,0 mm
A belső hatszög vonalvastagsága	0,5 mm
A hónapokat jelző számok magassága	3,0 mm
A 2, 4, 6, 8, 10, 12 hónapot jelző vonal hossza	2,0 mm
Az 1, 3, 5, 7, 9, 11 hónapot jelző vonal hossza	1,0 mm
A hónapot jelző vonal vastagsága	0,5 mm
Az évszám utolsó két jegyének magassága	2,5 mm
Az évszámot befoglaló négyzet magassága	3,0 mm
Az évszámot befoglaló négyzet vonalvastagsága	0,5 mm

4.2. A plakett színe

4.2.1. Zöld színű plakett — korszerű, környezetbarát gépkocsik (2.1. pont szerint).

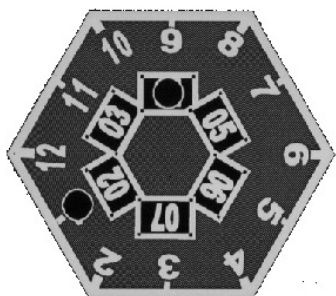
4.2.2. Sárga színű plakett — csökkentett szennyezésű gépkocsik (2.2.1. pont szerint), hagyományos benzinmotoros gépkocsik (2.2.2. pont szerint), hagyományos kétüzemű-, és dízelmotoros gépkocsik (2.2.3. pont szerint).

4.3. A plakett felhelyezése

4.3.1. A plakettet a környezetvédelmi felülvizsgálat keretében az Igazolólapon kiállítását követően, — az első felhelyezés kivételével — a lejárt plakett eltávolítása után, vagy annak biztonságos felül ragasztásával kell elhelyezni.

4.3.2. A gépkocsi környezetvédelmi tulajdonságának megfelelő színű plakettet az Igazolólapon utolsó érvényességi

évének utolsó két számát tartalmazó négyszög és az érvényességi év hónapjának külső köríven lévő sorszáma kilyukasztását követően kell felragasztani, oly módon elforgatva, hogy az érvényességi év felül középen legyen. Például egy 2004. januárig érvényes gépkocsi esetén:



4.3.3. A plakettet a hátsó rendszám táblára az MSZ 140—1990. szabványban meghatározott

— A típusú rendszám tábla esetében betűjelek és a számjegyek közötti kötőjel alá, középre,

— B típusú rendszám tábla esetében az utolsó számjegy jobb felső részéhez,

— C típusú rendszám tábla esetében a bal felső sarokba kell elhelyezni.

5. A plakett kezelése, adminisztráció

5.1. A plakett a területi közlekedési felügyelet által, kizárólag a felülvizsgáló szervezetek (beleértve a fegyveres testületek és titkosszolgálatok felülvizsgáló szervezeteit) részére, szín és darabszám szerint adható át.

5.2. A vizsgált járműnél alkalmazandó plakett színét a tanúsítványadó

a) a 2.1.3. és a 2.1.4. alpontok kivételével a hatósági dokumentumok és az ellenőrizhető járműjellemzők alapján,

b) egyébként a területi közlekedési felügyelet bejegyzése vagy igazolása alapján állapítja meg.

5.3. A tanúsítványadó köteles a felhelyezett plakett színét az Igazolólapon és a tanúsítványon rögzíteni.

5.4. A feljogosított felülvizsgáló szervezetnek színenként darabszám szerint el kell számolnia a területi közlekedési felügyeletről felvett plakettekkel. Ennek érdekében köteles a felvett és kiadott plakettekről, valamint a megmaradt készletről a KFF által meghatározott nyilvántartást naprakészen vezetni, és azt a KFF által meghatározott időközönként a területi közlekedési felügyeletnek benyújtani. A fegyveres erők és rendvédelmi szervek felülvizsgáló szervezeteinél a felvett plakettek nyilvántartását és a velük való elszámolást és annak ellenőrzését a szerv vezetője szabályozza. A plakettekkel való elszámolásnál a vizsgálati napló bemutatása nem szükséges.

10. számú melléklet

a 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM
együttes rendelethez

A rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálat végzéséhez szükséges szakmai ismeretek és oktatás

1. Általános feltételek

1.1. A környezetvédelmi felülvizsgálat végzésére vonatkozó jogosultság (a továbbiakban: tanúsítványadói jogosultság) megszerzésének előfeltétele a rendszeres szakmai képzésben való részvétel, illetve a képzést lezáró sikeres vizsga.

A felülvizsgáló személyeknek a korszerű technikai megoldásokra kiterjedő, a környezetvédelmi felülvizsgálat szakszerű végzése tárgyú:

— szabályozott keverékképzésű, katalizátoros gépkocsik, illetőleg

— dízelmotoros gépkocsik
témacsoportokból álló tanfolyamon kell részt venniük. A tanfolyam sikeres elvégzését oklevél igazolja.

1.2. A felülvizsgáló tevékenység folyamatos végzésének feltétele a 36 hónaponként szervezett, továbbképzést szolgáló tanfolyamon való részvétel, és az azt lezáró sikeres vizsga.

1.3. A környezetvédelmi felülvizsgálattal kapcsolatos adminisztratív teendők végzésére vonatkozó jogosultság (a továbbiakban: ügyintézői jogosultság) megszerzésének feltétele a területi közlekedési felügyelet által szervezett ügyintézői oktatáson való részvétel és az előírt vizsga sikeres letétele. A felülvizsgáló, illetve ügyintézői jogosultság megszerzéséhez, illetve folyamatos végzéséhez előírt tanfolyamon való részvétel költsége a tanfolyamra jelentkezőt, illetve annak munkáltatóját terheli.

1.4. Amennyiben a tanfolyamon részt venni kívánó egy hónapon belül nem talál megfelelő oktató szervezetet, vagy jelentkezését hely hiányában nem fogadták el, úgy a részvétel iránti igényét be kell jelentenie a területi közlekedési felügyeletnek.

2. Az oktatás célja

2.1. A tanúsítványadói tanfolyamon résztvevő felkészítése a rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálat előírás szerű végzésére, az ellenőrzési eljárás szabályos végrehajtására és a tevékenységgel kapcsolatos összefüggések megértésére.

2.2. Biztosítani az új, korszerű műszaki, gépjármű-technikai megoldások működésének megértését és előírásoknak megfelelő ellenőrzését.

2.3. Az ismeretek elsajátításával alkalmassá tenni a tanúsítványadói tanfolyamon résztvevőt a rendszeres környezetvédelmi felülvizsgáló tevékenység végzésre való feljogosításra.

2.4. Az ügyintézői oktatás célja a tanfolyamon résztvevőt megismertetni a hatósági okmányok, eszközök kezelésének szabályaival, a tanúsítványok egyes, az igazolólap kiállításához szükséges adatainak értelmezésével, a nyilvántartások vezetésére vonatkozó előírásokkal.

3. A tanfolyamon való részvétel feltétele

3.1. A tanúsítványadói jogosultság megszerzésére (fenntartására) irányuló tanfolyamon való részvételének feltétele legalább (az Országos Szakmunkásképzési Jegyzék — OSZJ, illetve az Országos Képzési Jegyzék — OKJ szerint):

— OSZJ—311—1, OKJ 51 5241 02 autószerelő, illetve technikus, vagy

— OSZJ—311—2 autó villamossági szerelő, illetve technikus, vagy

— OKJ 51 5241 01 autóelektronikai műszerész, vagy

— OKJ 53 5241 01 gázautószerelő (kötelező, ha gázautóra kér feljogosítást), vagy

— OKJ 53 5441 05 közlekedésgépészeti technikus, közúti jármű-gépész, vagy

— OKJ 51 8917 05 katonai gépjárműszerelő, vagy

— OKJ 52 8917 05 katonai gépjárműtechnikus, vagy

— OKJ 51 8917 02 harcjármű-szerelő, vagy

— OKJ 51 8917 02 harcjármű-technikus, vagy

— a fentieknek megfelelő szakirányú felsőfokú végzettség,

valamint szakmunkás, illetve más középfokú végzettség esetén legalább három, felsőfokú végzettség esetén legalább egy év szakmai gyakorlat.

3.2. Tanúsítványadói tanfolyam esetében az oktató szervezet köteles ellenőrizni a tanfolyamra jelentkezők 3.1. pontnak megfelelő szakmai képzettségét és a szakmai gyakorlatra vonatkozó igazolását, valamint a már feljogosítással rendelkező tanúsítványadók kivételével a 11. számú melléklet 2.2.2. pontjában előírt büntetlen előéletet (erkölcsi bizonyítványt). A tanúsítványadó, illetve hallgató felsorolt követelményeknek való megfelelését az oktató szervezet a jelen melléklet 1. számú Függelékének megfelelő Igazolás kiadásával bizonyítja.

3.3. Az ügyintézői jogosultság megszerzésére irányuló oktatáson való részvétel feltétele legalább érettségi bizonyítvány és a 11. számú melléklet 2.2.2. pontjában előírt büntetlen előélet igazolása.

4. Az oktatást végzők

4.1. A tanúsítványadói jogosultság megszerzésére (fenntartására) irányuló tanfolyamot csak a KFF által feljogosított, magyarországi székhelyű szervezet vagy magyar állampolgárságú személy tarthat. Az oktatást végzők szakmai képzettségére és gyakorlatára vonatkozó követelményeket a KFF a GKM egyetértésével határozza meg.

4.2. A korszerű járművek felülvizsgálati technológiáit a következő szervezetek által tartott tanfolyamon sajátítják el a résztvevők:

a) belföldi gépjármű- és motor gyártók,

b) külföldi gépjármű és motor gyártók kizárólagos hazai képviselőjét ellátó, belföldi vevőszolgálattal rendelkező képviselők,

c) az a) vagy a b) pontban nevezettek által meghatalmazott, oktatásra felkészült egyéb szervezet,

d) a gépjármű szerelő vagy magasabb fokú gépjármű technikai képzést végző szervezetek (szakközépiskolák, főiskolák, egyetemek),

e) a KFF által az oktatásra feljogosított egyéb személyek, intézmények, szervezetek.

4.3. A 4.2. pont a)–c) pontjában meghatározott szervezetek csak saját szerződött partnereik részére, kizárólag az általuk gyártott, forgalmazott, képviselt gépjármű típusra vonatkozó tanfolyamot tarthatnak. Az oktatásra jogosult, feljogosított helyek kötelesek tanfolyam indítását és az oktatás helyét (iskolát és műhelyt) előzetesen a területi közlekedési felügyeletnek bejelenteni. A tanfolyam tartására feljogosított szervezetek listáját a GKM hivatalos lapjában kell közzétenni.

5. Az oktató helyek feljogosításának személyi és tárgyi feltételei

5.1. Az oktató helynek rendelkeznie kell a tanfolyam tartásához szükséges személyi és tárgyi feltételekkel, megfelelően képzett, felsőfokú-, műszaki végzettségű szakoktatókkal, és legalább öt éves gépjárműjavító gyakorlattal rendelkező gyakorlati oktatókkal; az elméleti és gyakorlati oktatáshoz szükséges helyiségekkel, és az oktatáshoz szükséges eszközökkel (oktatási segédeszközök, műszerek, járművek stb.). Az oktató egy időben legfeljebb 16 szakembert oktathat.

5.2. A tanfolyam keretében az elméleti ismereteket a gyakorlatban is el kell sajátítani, be kell mutatni. A gyakorlati oktatáshoz az oktató helyen a szükséges mennyiségben kell lennie legalább a rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálat végzéséhez szükséges valamennyi (az oktatás terjedelmének megfelelően korszerű és régebbi), a feljogosítás iránti kérelemben megadott eszköznek és technológiának. Az eszközöknek az oktatásra való feljogosítás iránti kérelemben megadottakhoz képesti változását az oktatást végző köteles a változást követően indítandó tanfolyamot megelőzően, de legkésőbb 30 napon belül bejelenteni a területi közlekedési felügyeletnek.

5.3. Az oktató helynek rendelkeznie kell az adott körben szükséges valamennyi (legújabb és régebbi) technológiai adattal és információval, amelyet köteles a technika állásának megfelelően folyamatosan korszerűsíteni.

5.4. Az oktatásra feljogosított tevékenységét a közlekedési felügyelet rendszeresen és véletlenszerűen ellenőrzi. A rendszeres ellenőrzés az 5.1.—5.3. pontokban foglalt feltételek teljesítésre, a véletlenszerű ellenőrzés egy-egy tanfolyam keretében az 5.2. és 5.3. pontban előírtak rendelkezésre állására, az előírt órák megtartására, az ezek keretében végzett oktatás minőségére és a tanfolyam rendjére terjed ki.

5.5. Amennyiben az ellenőrzés során megállapítást nyer, hogy az oktató szervezet nem biztosítja az 5.1.—5.3. pontokban előírt feltételeket, a feljogosítást a területi közlekedési felügyelet a feltételek biztosításáig felfüggeszti. A tárgyi hiányosságok miatt öt éven belüli háromszori felfüggesztés, vagy a 7.2. pontban előírt órák ismétlődő meg nem tartása esetén a feljogosítás visszavonható.

6. A tanúsítványadói oktatás tartalma

6.1. Általános ismeretek

6.1.1. A közlekedés, a közúti járművek szerepe a környezetszennyezésben, csökkentési lehetőségek.

6.1.2. A rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálat elve, követelményei.

6.1.3. A felülvizsgálat jelentősége, a végzéshez szükséges dokumentáció tartalma, szerepe.

6.1.4. A gépkocsik azonosítási technikája, menete.

6.2. Műszaki-technikai ismeretek (jármű csoportonként)

6.2.1. Az új, korszerű műszaki megoldások bemutatása és ismertetése, különleges, egyedi megoldások.

6.2.2. Egy-egy műszaki megoldás és a környezetszennyezés közötti kapcsolat, a megoldás környezetvédelmi szerepe, összefüggések és kapcsolatok ismertetése.

6.3. Gyakorlati ismeretek (jármű csoportonként)

6.3.1. A felülvizsgálathoz szükséges műszerek működési elve, kezelése, használata, különös tekintettel a gázelező és füstölésmérő berendezésekre.

6.3.2. Egy teljes felülvizsgálati eljárás hibamentes végrehajtása.

7. Az ügyintézői oktatás tartalma

Az ügyintézői tanfolyam tananyagát, a vizsga követelményeit és egyéb körülményeit a területi közlekedési felügyelet e rendelet előírásaihoz és a KFF szabályzatához igazodva határozza meg.

8. A tanúsítványadói oktatás szervezése

8.1. Az oktatás járműcsoportonként, egymástól elválasztva történik. A járműcsoportok:

- a) Otto-motoros, lambda (λ) szabályozott keverékképzésű, katalizátoros gépkocsik,
- b) Dízelmotoros személy és kisteher gépkocsik,
- c) Dízelmotoros tehergépkocsik és nehéz gépkocsik.

8.2. Az oktatás legrövidebb időtartama a gépjármű csoportok és az oktatás tartalma szerint:

Oktatás tartalma	Oktatási idő (óra) a 7.1. pontban szereplő gépjármű-csoportok szerint						
	Benzin motor	Dízelmotor			Benzin- és dízelmotor		
	Szab. kat. a	$\leq \times$ 3,5 t b	> 3,5 t c	mind b + c	a+b	a+c	a+b+c
6.1. Általános ismeretek	1	1	1	1	1	1	1
6.2. Műszaki-technikai ismeretek	3,5	2,5	2,5	3,5	6	6	6
6.3. Gyakorlat	2,5	2,5	2,5	4,75	5	5	7
7.5. Vizsga	0,5	0,5	0,5	0,75	0,75	0,75	1
Összes idő	7,5	6,5	6,5	10,0	12,75	12,75	15

8.3. Az oktatásra feljogosított szervezet, illetve személy a 4—6. pontokban meghatározott feltételek megtartása mellett szabadon dönthet a tanfolyam szervezéséről és lebonyolításáról. Legalább két héttel a tanfolyam indítását, időtartamát a kezdést megelőzően két héttel a területi közlekedési felügyeletnek, a vizsga tervezett időpontját két héttel a tervezett időpont előtt a KFF-nek be kell jelenteni. A KFF a tervezetthez képest legkésőbb 1 hónapon belül kijelöli a vizsgaidőpontot, és erről értesíti a tanfolyam indítóját.

8.4. Az oktató szervezetnek vállalnia kell, hogy ki nem elégített igény esetén a KFF felszólítására két hónapon belül tanfolyamot indít és vizsgát tart.

8.5. Az oktatás tartalmát a 6. pont tartalmazza. Az oktatás tartalmának részletei tekintetében a GKM által jóváhagyott a „Gépjárművek Rendszeres Környezetvédelmi Felülvizsgálata” című tankönyvet kell iránymutatónak tekinteni.

8.6. A tanfolyam befejezésekor az oktató szervezet az elméleti és gyakorlati oktatáson résztvevő, a kijelölt feladatokat teljesítő Tanúsítóknak, illetve hallgatóknak a jelen melléklet 1. számú Függeléké szerinti Igazolást ad.

8.7. Az oktatást, illetve tanfolyamot vizsga zárja le. A vizsga megszervezése és lebonyolítása a KFF feladata.

8.7.1. Vizsgára csak a teljes tanfolyamon résztvevő, a 8.6. pont szerinti Igazolással rendelkező Tanúsítók, illetve hallgatók engedhetők.

8.7.2. A vizsga 20 kérdésből álló írásos tesztvizsga, ahol több lehetséges válasz közül kell a megfelelőt kiválasztani. A kérdések csoportosítása:

- jogi szabályozás (rendelet) 4 kérdés,
- gépjárművek általános környezetvédelmi műszaki-technikai összefüggései, jellemzői 6 kérdés
- a felülvizsgálati eljárás és végrehajtása 6 kérdés,
- alkalmazandó műszerek és készülékek 4 kérdés.

8.7.3. Az általános vizsgakérdéseket a KFF évente előre állítja össze és közzéteszi a GKM hivatalos lapjában. Tí-

pusra vonatkozó gyári tanfolyam esetén KFF előzetes jóváhagyásával a közzétett vizsgakérdésektől el lehet térni.

8.7.4. Az oktató szervezetnek a tanfolyam kezdését a területi közlekedési felügyeletnél, a vizsga időpontját a KFF-nél legalább három nappal a 8.3. pontban meghatározott időpont előtt meg kell erősítenie, illetve az esetleges módosítást — annak okával együtt — be kell jelentenie.

8.7.5. Amennyiben a vizsgázó a vizsga során meg nem engedett eszközt használ, vagy a vizsga rendjét magatartásával ismételtelen vagy súlyosan megzavarja, a vizsgáztató felfüggeszti a vizsgázót. A felfüggesztés automatikusan „NEM FELEL MEG” minősítésű vizsgát jelent.

8.7.6. A Vizsgázó „MEGFELEL”, ha az összes kérdés 70%-ára, és ezen belül a kérdés csoportok mindegyikében legalább a kérdések 50%-ára helyes választ adott.

8.7.7. „NEM FELEL MEG” eredményű vizsga esetén a tanfolyamot meg kell ismételni. Az ismétlések száma nem korlátozott.

8.8. A MEGFELEL eredményű vizsgáról a KFF a tanúsítványadók részére a jelen melléklet 2. számú Függeléké szerinti oklevelet állítja ki.

9. Az ügyintézői oktatás szabályai

9.1. Ügyintéző oktatást a területi közlekedési felügyelet igény szerint indítanak.

9.2. Az oktatást lezáró vizsgát sikeresen teljesítő ügyintéző a területi közlekedési felügyelet bízta meg, a képzést kezdeményező feljogosított felülvizsgáló helyen az ügyintézői tevékenység végzésével.

9.3. A megbízást a sikeres vizsgától számított 5 éven belül az oktatást végző területi közlekedési felügyelet illetékességi területén az ügyintéző kérelmére másik felülvizsgáló helyre is ki kell adni.

9.4. A sikeres vizsgától számított 5 éven túl a 9.2. pont szerint kijelölttől eltérő felülvizsgáló helyre vagy másik területi közlekedési felügyelet illetékességi területére ügyintézői megbízás az oktatás megismétlésével adható.

1. számú függelék a 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM együttes rendelet 10. számú mellékletéhez

IGAZOLÁS

NÉV (Vezetéknév, keresztnév)

[lakcím (irányítószám, város, utca, házsám); személyi igazolvány szám; születési hely és dátum
(helység, év, hó, nap)]

részére

Nevezett (dátum)-tól (dátum)-ig a

[az oktató (személy, szervezet, intézmény) neve és címe]

feljogosított szervezet által tartott, a gépjárművek környezetvédelmi felülvizsgálatára vonatkozó 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM együttes rendelet (a továbbiakban: R.) 7. §-ának (1) bekezdése c) pontjában előírt rendszeres környezetvédelmi oktatásban, a 10. számú melléklet 2. pontjának megfelelő előképzettséggel és szakmai gyakorlattal részt vett. Nevezett feljogosított Tanúsítványadó jelölt feddhetetlenségét erkölcsi bizonyítvánnyal igazolta*.

Az oktatás terjedelme:**

- A. Otto-motoros, lambda (λ) szabályozott keverékképzésű, katalizátoros gépkocsik,
- B. Dízelmotoros személy és kisteher gépkocsik (megengedett legnagyobb összes tömeg $\leq$ 3500 kg),
- C. Dízelmotoros tehergépkocsik és nehéz gépkocsik (megengedett legnagyobb összes tömeg $>$ 3500 kg).

Igazoljuk, hogy nevezett a tanfolyam elméleti és gyakorlati foglalkozásain részt vett és az előírt feladatokat teljesítette.

A tanfolyamot az R. 10. számú mellékletének 4.2. a)—b)—c)—d)—e)** pontja szerinti feljogosítás alapján

..... típus korlátozással — korlátozás nélkül*** végeztük.

Kelt:

P. H.

.....
az oktató szervezet cégszerű aláírása

* — a nem kívánt szöveg törlendő

** — megfelelő válasz bekarikázandó

*** — megfelelő válasz beírandó, illetve aláhúzendó

2. számú függelék a 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM együttes rendelet 10. számú mellékletéhez

Kódszám: 0101010KH



KÖZLEKEDÉSFŐFELÜGYELET

OKLEVÉL

Ezen oklevéllel igazoljuk, hogy

Környezet Védő

(született 1991. december 18-án, anyja neve Felül Vizsgálat) a Közlekedési Főfelügyelet által szervezett környezetvédelmi felülvizsgálat tárgyú képzésen, illetve továbbképzésen részt vett és a mai napon

Otto-motoros, lambda (λ) szabályozott keverékképzésű, katalizátoros gépkocsik,
Dízelmotoros személy és kisteher gépkocsik (legnagyobb összes tömeg $\leq$ 3500 kg),
Dízelmotoros tehergépkocsik és nehéz gépkocsik (legnagyobb összes tömeg $>$ 3500 kg).

kategóriára eredményes vizsgát tett.

Kérésére a környezetvédelmi tanúsítványadók országos névjegyzékébe bejegyezhető.

Jelen oklevél három évig érvényes, mely érvényesség a továbbképzést követő sikeres vizsga alapján meghosszabbítható.

Budapest, 2002. július 1.

P. H.

.....
vizsgabizottság tagja

.....
vizsgabizottság tagja

.....
vizsgabizottság elnöke

Az oklevél A5 formátumú. A kódszám jelöli a képzés kiterjesztését is (pl. KH~ környezetvédelmi tanúsítványadó, hagyományos keverékképzésű gépkocsikra).

11. számú melléklet
a 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM
együttes rendelethez

**A rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálat végzésének
alapvető személyi és tárgyi feltételei**

1. Általános feltételek

E melléklet tartalmazza a rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálat végzésére való feljogosítás megszerzésének speciális, gépjármű fenntartó és javító szervezetekre vonatkozó előírásokon túl teljesítendő alapvető személyi és tárgyi feltételeit.

2. A kijelölés feltétele

2.1. Felelősség

A felülvizsgálatot végző szervezet vagy személy, illetve a szervezet törvényes képviselője személyesen felel a felülvizsgálat előírásoknak megfelelő végzéséért. A felülvizsgálónak legalább egy, a KFF nyilvántartásában szereplő tanúsítványadóval és egy ügyintézővel kell rendelkeznie (a két tevékenységet egy személy is végezheti).

2.1.1. A tanúsítványadó felel az előírt vizsgálati technológia betartásáért, az általa tanúsított adatok valódiságáért.

2.1.2. Az ügyintéző felel a tanúsítványnak megfelelő tartalmú igazolólap kiadásáért, a nyilvántartásában szereplő adatok és a tanúsítványok összhangjáért, a felülvizsgálathoz kapcsolódó okmányok eszközök előírás szerű kezeléséért.

2.1.3. A felülvizsgáló hely vezetője felel a felülvizsgálati tevékenység e jogszabályban meghatározott feltételeinek biztosításáért, a felülvizsgálatot végző és az ügyintéző előírás szerű munkavégzésének ellenőrzéséért.

2.2. Szakmai ismeretek

2.2.1. A tanúsítványadó a tanúsítványadói, az ügyintéző az ügyintézői tanfolyamon való részvétel feltételeinek megfelel (10. számú melléklet 3. pont).

2.2.2. Büntetlen előéletű (ez utóbbit erkölcsi bizonyítvánnyal igazolja, kivéve feljogosított tanúsítványadó továbbképzése esetén).

2.2.3. A tanúsítványadó 2003. december 31. után rendelkezik 36 hónapnál nem régebbi igazolással a felülvizsgálathoz kapcsolódó szakmai képzésben, illetve továbbképzésben való részvételről.

2.2.4. Ha a tanúsító alkalmazott, rendelkeznie kell a felülvizsgáló szervezettel kötött munkaszerződéssel.

2.2.5. Az ügyintéző rendelkezik a területi közlekedési felügyelet érvényes megbízásával.

2.3. Felülvizsgáló hely (műhely), műszerek, berendezések

A felülvizsgáló helynek a gépjármű fenntartó és javító szervezetekre vonatkozó általános követelményeken túl, a felülvizsgálati kijelölés területének megfelelően a következő feltételeket kell teljesítenie, illetve feltételekkel kell rendelkeznie.

2.3.1. Megfelelő, zárt (télen fűtött), aknával vagy emelőlével ellátott vizsgáló helyiség.

2.3.2. Motorolaj hőmérsékletmérő.

2.3.3. Gyújtási időpont-, zárasszög- és fordulatszám-mérő benzinmotoros gépkocsikhoz.

2.3.4. Fordulatszám-mérő dízelmotoros gépkocsikhoz.

2.3.5. Hiteles, a pontosság-ellenőrzésre vonatkozó kötelezettségnek megfelelő

a) az 5 számú. melléklet 1. pontjának megfelelő gáz-elemző,

b) 2003. december 31. után rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálatra alkalmasnak minősített automatikus felülvizsgáló berendezés benzinmotoros járművekhez.

2.3.6. Kalibrált füstölésmérő, illetve 2003. december 31. után kalibrált, rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálatra alkalmasnak minősített automatikus felülvizsgáló berendezés dízelmotoros járművekhez.

2.4. Dokumentációk, információs anyagok

2.4.1. A rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálatokra vonatkozó hatályos jogszabályok, kapcsolódó szabályzatok.

2.4.2. A rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálathoz kapcsolódó, a KFF által kiadott szabályzatok.

2.4.3. A kijelölés szerinti járművekre vonatkozó felülvizsgálat végzéséhez szükséges adatok, technológiák (típuskorlátozással kiadott feljogosítás esetén a gyártók által kiadott dokumentációk, illetve általános feljogosítás esetén a KFF által jóváhagyott adatbázis nyomtatott, mágnes tárolás vagy automatikus mérőműszerben tárolt formában).

3. A feljogosítás iránti kérelem

A feljogosítás iránti kérelmet a területi közlekedési felügyelethez, telephelyenként (minden önálló telephelyre külön-külön) kell benyújtani. A kérelemnek a 11. számú melléklet Függeléké szerinti adatokat kell tartalmaznia és ahhoz a következő mellékleteket kell csatolni:

3.1. A cégbírósági bejegyzés, illetve egyéni vállalkozói igazolvány másolata, amely szerint a kérelmező jogosult gépjármű fenntartó-, javító ipari tevékenység végzésre.

3.2. A felülvizsgálatban résztvevő személyek felülvizsgálattal kapcsolatos szakmai végzettségének (bizonyítvány) másolata.

3.3. A tanúsítványadókra vonatkozó igazolás legalább 3 éves, felsőfokú szakirányú végzettség esetén legalább 1 éves javító-, fenntartóipari tevékenységről, tapasztalatról.

3.4. A felülvizsgálatban részt vevő személyek 3 hónapnál nem régebbi hatósági erkölcsi bizonyítványa.

3.5. 2003. december 31. után a Tanúsító(k) igazolása a rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálathoz kapcsolódó rendszeres szakmai képzésben való, 36 hónapon belüli eredményes részvételéről és az ügyintéző(k) igazolását a közlekedésfelügyeleti eljárási ismeretek sikeres beszámolójáról.

3.6. A Tanúsítóknak a büntetőjogi felelősség vállalása mellett tett nyilatkozatát arról, hogy a közlekedési hatóság a megelőző 5 évben különösen nagy és szándékos techno-

lógiai fegyelmezetlenség miatt nem részesítette elmarasztalásban. (Az elmarasztalás szempontjából különösen nagy és szándékos technológiai fegyelmezetlenségnek minősül minden a ténylegessel ellentétes értékelést alátámasztó tudatos tevékenység.)

4. A vizsgálati feltételek változása

A felülvizsgáló szervezet, illetőleg személy a felülvizsgálati körülményekben bekövetkezett bármely érdemi változást 5 munkanapon belül köteles a területi közlekedési felügyeletnek bejelentetni.

Függelék a 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM együttes rendelet 11. számú mellékletéhez

FELJOGOSÍTÁSIRÁNTIKÉRELEM rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálat végzésére.

- Kérem a feljogosítást az alábbi erőforrásokkal meghajtott gépkocsik rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálatára:
 - szabályozatlan keverékképzésű, Otto-motorral szerelt, katalizátoros gk.*
 - szabályozatlan keverékképzésű, Otto-motorral szerelt, katalizátor nélküli gk.*
 - szabályozott keverékképzésű, katalizátoros gépkocsik *
 - dízelmotoros gépkocsik*
 - egyéb üzemű (hibrid-hajtás, kettős-üzem, vegyes-üzem, tiszta-gáz) gépkocsik**
 - típuskorlátozás nélkül / típuskorlátozással** (..... típusra)

2. Kérelmező neve és címe:

3. Telephely címe, amelyre a kérelem vonatkozik:
(mellékelendő a gépjármű fenntartó- és javító ipari tevékenységre feljogosító cégbejegyzés másolata és az illetékes önkormányzat által kiadott telepengedély)

4. A rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálatot végző tanúsítványadók adatai^{1, 2, 3}:

név: név:

azonosító szám: azonosító szám:

lakcím: lakcím:

aláírás: aláírás:

5. A rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálatban részt vevő ügyintézők adatai⁴:

név: név:

lakcím: lakcím:

aláírás: aláírás:

Megjegyzések:

* A jelölő négyzetbe X-et kell tenni.

** A megfelelő részt aláhúzni.

¹ Mellékelni kell a tanúsítványadó szakmai végzettségét igazoló bizonyítvány másolatát, kivéve, ha szerepel a tanúsítványadók jegyzékében.

² Igazolni kell tanúsítványadó legalább 3 éves szakmai gyakorlatát, kivéve, ha szerepel a tanúsítványadók jegyzékében.

³ Mellékelni kell a tanúsítványadó szakmai továbbképzés 3 événél nem régebbi bizonyítvány másolatát.

⁴ Mellékelni kell az ügyintéző képzéséről kiállított közlekedésfelügyeleti igazolás másolatát.

A rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálathoz alkalmazni kívánt műszerek adatai:

Vizsgálóeszközök	Gyártmány	Típus	Gyári szám	KF jóváhagyás
Jegyzőkönyv nyomtató				
Motorolaj hőmérséklet-mérő				
Fordulatszám-mérő Otto-motorhoz.				ha előírt
Fordulatszám-mérő Diesel-motorhoz				ha előírt
Zárásszög mérő				
Gyújtási időpont mérő				
Gázelemző műszer				ha előírt
Füstölésmérő				ha előírt
Mérésvezérlés ¹				2003. dec. 31-ig
RKFA mérőegység Otto-motorhoz				2004. jan. 1-jétől
RKFA mérőegység dízelmotorhoz				2004. jan. 1-jétől
Egyéb mérő és vizsgáló készülék ²				

Megjegyzések:

1 — Amennyiben a mérésvezérlést számítógépes program végzi, szükség esetén külön lapon kell megadni az azonosításhoz szükséges adatokat.

2 — Egyéb készüléknek minősül a speciális fordulatszám-mérő, az EOBD olvasó stb.

6. Nyilatkozom, hogy ismerem és rendelkezésemre állnak:

- a) a rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálattal kapcsolatos jogszabályok,
- b) a Közlekedési Főfelügyelet felülvizsgálattal kapcsolatos szabályzata,
- c) az 1. pontban megjelölt gépjármű kategória műszaki és technológiai információi,
- d) az 1. pontban megjelölt gépjármű kategória és típus beszábozóási adatainak KFF által is elfogadott, jogtisztá adatforrása,
- e) mindazon személyi és dologi feltételek, melyek a rendszeres környezetvédelmi vizsgálat folyamatos és korrekt végzéséhez szükségesek.

7. A felülvizsgálati tevékenység ellenőrzése során felmerülő vita esetén bevonandó érdekképviseleti szerv megnevezése (nem kötelező megjelölni).

8. Alulírott kérelmező vállalom, hogy a fenti adatokban vagy a vizsgálati feltételek bármely körülményében történt változást a területileg illetékes (a feljogosítást elbíráló) közlekedési felügyeletnek 5 munkanapon belül, írásban bejelentem.

Kelt:

P. H.

.....
a kérelmező cégszerű aláírása

12. számú melléklet
a 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM
együttesrendeletéhez

**A rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálat
ellenőrzése, nyilvántartások**

1. Általános előírások

1.1. A környezetvédelmi felülvizsgálattal kapcsolatos tevékenység eredményességét, a felülvizsgálatra feljogosított szervezetek, a tanúsítványadók és ügyintézők munkáját, az oktatásra feljogosított szervezetek tevékenységét, a tevékenységre előírt feltételek teljesítését a területi közlekedési felügyelet és a KFF egységes feltételek alapján ellenőrzi, ennek érdekében nyilvántartásokat vezet, továbbá az előírások betartása érdekében megteszi a szükséges intézkedéseket.

1.2. A területi közlekedési felügyelet a környezetvédelmi felülvizsgálói létszámhoz igazodó ellenőrzési rendszert köteles működtetni. A területi közlekedési felügyelet a belső ellenőrzés keretében rendszeresen, véletlenszerűen, valamint — a közúti és telephelyi műszaki ellenőrzés tapasztalatai alapján — célirányosan ellenőrzi, hogy a környezetvédelmi felülvizsgáló a tevékenységének végzése során betartja-e a jogszabályi előírásokat.

1.3. Az ellenőrzésnek e mellékletben nem szabályozott részleteire és lefolytatására a KFF szabályzatot készíti, amelyet a GKM hagy jóvá.

2. A gépkocsik szennyezőanyag kibocsátásának ellenőrzése

2.1. A közlekedési felügyelet a közúton és telephelyen, valamint időszakos vizsgán végzett mérésekkel ellenőrzi a gépkocsik szennyezőanyag kibocsátását.

2.2. A közlekedési felügyelet a 2.1. pont szerinti ellenőrzések alapján nyilvántartást vezetnek a meg nem felelő gépkocsikról és az azok környezetvédelmi felülvizsgálati igazolólapját kiállító felülvizsgáló helyekről.

2.3. A 2.2. pont szerinti nyilvántartásokat a KFF negyedévenként összesíti és értékeli.

2.4. Az átlagosnál lényegesen nagyobb darabszámú meg nem felelő gépkocsira igazolólapot kiadó felülvizsgáló helyeknél, illetve a telephelyi ellenőrzés során jelentős hányadban nem megfelelőnek bizonyuló gépkocsit üzemeltető felülvizsgálatra feljogosított üzemeltetőknél a közlekedési felügyelet céllenőrzést és gyakoribb véletlenszerű ellenőrzést végez, illetőleg a KFF ezeket kezdeményezi.

3. A környezetvédelmi felülvizsgálat végzésére feljogosított tanúsítványadók és ügyintézők ellenőrzése

3.1. A területi közlekedési felügyelet az illetékességi területén működő tanúsítványadókról, a tanúsítványadói tevékenység végzéséhez előírt képzést és továbbképzést

sikeresen teljesítőkről nyilvántartást vezet. A nyilvántartásnak a 10. számú melléklet 8. pontja szerinti bizonyítványban szereplő, a tanúsítványadó személyére, feljogosításának terjedelmére, a feljogosítás érvényességére (a soron következő továbbképzés dátumára) vonatkozó adatokat kell tartalmaznia.

3.2. A 3.1. pont szerinti nyilvántartást, illetve az abban bekövetkezett változásokat a területi közlekedési felügyelet havonta jelenti a KFF-nek. A jelentés alapján a KFF nyilvántartást vezet a tanúsítványadókról. A KFF nyilvántartásából a környezetvédelmi felülvizsgálatra feljogosított szervezet képviselője díjmentesen információt kérhet.

3.3. A nyilvántartás alapján a továbbképzési kötelezettséget nem teljesítő tanúsítványadót a területi közlekedési felügyelet felszólítja továbbképzésen való részételre. A továbbképzést felszólítás ellenére 3 hónapon belül nem teljesítő tanúsítványadót törli saját nyilvántartásából, illetve kezdeményezi a KFF nyilvántartásából való törlését.

3.4. A területi közlekedési felügyelet szakmai felügyeleti és ellenőrzési jogkörében ellenőrzi

3.4.1. a tanúsítványadó által elvégzett környezetvédelmi felülvizsgálat alapján kiállított „Tanúsítvány”-on feltüntetett megállapítások és hibák valóságát, minőségét és szakmai megalapozottságát,

3.4.2. a felülvizsgálat előírásoknak megfelelő végrehajtását, beleértve a vizsgálat dokumentálását is,

3.4.3. a tanúsítványadó jogosultságát az általa igazolólappal és plakettel ellátott gépkocsi környezetvédelmi felülvizsgálatára,

3.4.4. a tanúsítványadó által használt eszközök megfelelőségét (hitelesítés, pontosságellenőrzés, adatbázis stb.) a felülvizsgálat időpontjában, és azok szakszerű kezelését,

3.4.5. a tanúsítványok, igazolólapok, plakettek kezelésére vonatkozó ügyviteli szabályok betartását,

3.4.6. a hatósági díj alkalmazásának szabályszerűségét, a számla és az elvégzett felülvizsgálat összhangját.

3.5. Az ellenőrzés során tapasztaltokról a kijelölt felülvizsgáló állomás vezetőjét tájékoztatni kell, és az érdemi megállapításokat az ellenőrzésről készült jegyzőkönyvben kell rögzíteni. Az ellenőrzés alapján tett megállapításokra a kijelölt felülvizsgáló állomás vezetője észrevételt tehet, a megállapítás megalapozottságának vitatása esetén kérheti a területi közlekedési felügyelet vezetője, valamint a gépjárműfenntartót képviselő szakmai érdekképviselői szervezet által együttesen kijelölt szakértők által történő felülvizsgálatot.

3.6. A területi közlekedési felügyelet vezetője — az ellenőrző személy vagy ellenőrző szerv által a jegyzőkönyvben rögzített — vita esetén a 3.5. pont szerint felkért szakértők által megerősített — ténymegállapítás alapján a tanúsítványadót e tevékenység gyakorlásától a 3.6.1. vagy 3.6.2. pont szerinti időtartamra eltiltja.

3.6.1. Az eltiltás időtartama legfeljebb hat hónap, ha

a) egy éven belül legalább három esetben, vagy három gépkocsi esetében az ellenőrzés azt állapította meg, hogy a tanúsítványban foglaltaktól eltérően a gépkocsin olyan hiba észlelhető, amely nem teszi lehetővé a gépkocsi környezetvédelmi igazolólapjának, illetőleg a plakettnek a kiadását,

b) 3 éven belül két ellenőrzés azt állapította meg, hogy a tanúsítványadó a környezetvédelmi felülvizsgálatot olyan eszközzel végezte, amely a felülvizsgálat időpontjában a vizsgálat elvégzésére a rendeletben és mellékleteiben előírt konstrukciós és OMH követelmények szerint nem volt alkalmazható, illetve legalább három alkalommal a műszer pontosság-ellenőrzése hiányzott, vagy karbantartásában súlyos hiányosság állapítható meg,

c) az ellenőrzés egy éven belül két alkalommal megállapította, hogy a felülvizsgálat előírt díjától eltérő díjtételeket alkalmaztak (alacsonyabb díj felszámítása, nem a vizsgált gépkocsinak megfelelő díj),

d) a tanúsítványadó az ügyviteli előírásokat egy éven belül ötnél több esetben a tanúsítvány hibás kitöltésével érdemi módon megsérti vagy nem megfelelő színű plakettet helyez fel, illetve az ügyintéző munkáját ilyen módon elbizonytalanítja, akadályozza.

3.6.2. Az eltiltás időtartam hat hónapnál több, de legfeljebb 1 év, ha a tanúsítványadó 5 éven belül két alkalommal olyan gépkocsihoz állított ki tanúsítványt, amelyhez nem rendelkezik tanúsítványadói jogosultsággal, illetőleg amelynek gyártmányára a kijelölt felülvizsgáló állomás kijelölése nem terjed ki.

3.6.3. A tanúsítványadó e tevékenységre való jogosultságát vissza kell vonni, ha bebizonyosodik, hogy szándékosan valótlan adatokat szerepeltet az általa adott tanúsítványban, a tanúsítvány alapján nem megfelelő gépkocsira az igazolólapot, illetve plakettet kiadja.

3.6.4. A tanúsítványadói tevékenységtől való eltiltásról, illetve a jogosultság visszavonásáról a területi közlekedési felügyelet értesíti a tanúsítványadót, a kijelölt felülvizsgáló állomás vezetőjét, valamint a KFF-et az eltiltás tényének a környezetvédelmi tanúsítványadókról vezetett nyilvántartásban való rögzítése céljából. Az eltiltás idejére a kijelölt felülvizsgáló állomás vezetője a tanúsítványadó tevékenységét ennek megfelelően korlátozza, megbízását visszavonja.

3.6.5. Amennyiben a területi közlekedési felügyelet megállapítja, hogy a tanúsítványadó eltiltása miatt a felülvizsgáló hely nem rendelkezik tanúsítványadóval, úgy a felülvizsgáló hely feljogosítását felfüggeszti.

3.6.6. Amennyiben a tanúsítványadó jogosultságának 3.6.3. pont szerinti visszavonására kerül sor a visszavonástól számított 5 évig nem adható újból feljogosítás tanúsítványadói tevékenységre.

3.6.7. Az ügyintéző megbízását legfeljebb hat hónapra vissza kell vonni, ha egy éven belül egynél több alkalommal kitöltetlen igazolólappal, illetve plakettel és nagyobb darabszámú (5 vagy több) plakettel nem tud elszámolni. A megbízást véglegesen vissza kell vonni, ha bebizonyosodik,

hogy az ügyintéző igazolólap hamisításában, vizsgálat nélküli kiadásában közreműködött.

4. A környezetvédelmi felülvizsgálat végzésére feljogosított helyek (szervezetek) ellenőrzése

4.1. A környezetvédelmi felülvizsgáló állomások ellenőrzése

4.1.1. A környezetvédelmi felülvizsgáló állomásokat és a felülvizsgálati tevékenységet a területi közlekedési felügyelet rendszeresen és esetenként ellenőrzi, és az ennek során szerzett tapasztalatokat értékeli.

4.1.2. Az ellenőrzés történhet:

a) éves felülvizsgálat keretében, amelynek során a rendeletben, illetve mellékleteiben, valamint a külön jogszabályban előírt személyi és tárgyi feltételek meglétét, továbbá a környezetvédelmi felülvizsgálati tevékenység minőségét, megbízhatóságát mérik fel és értékelik,

b) rendszeres felülvizsgálatként, amelynek során a folyamatos munkavégzéshez előírt feltételek (pl. mérésügyi megfelelőség, ügyrend és adminisztráció stb.) teljesítését értékelik,

c) a tanúsított, illetőleg a környezetvédelmi felülvizsgálaton minősített járművek esetenkénti teljes vagy részellenőrzése útján,

d) a környezetvédelmi felülvizsgálat során végrehajtott technológiai folyamatokra kiterjedő ellenőrzésként,

e) a felkért állampolgárok, vagy társhatóságok (különösen a környezetvédelmi felügyelőségek és a fogyasztóvédelmi felügyelőségek) közreműködésével, gépkocsinak mesterségesen előidézett hibával (hibákkal) környezetvédelmi felülvizsgálatra állítása révén,

f) a felülvizsgáló hely nem megfelelő munkavégzésének alapos gyanúja esetén a kiállított tanúsítványok és kiadott igazolólapok alapján a felülvizsgált gépjárművek egy héten belüli utóellenőrzésével a külön jogszabály szerinti²¹ vizsgára rendelés, vagy a gépkocsi tulajdonosával (üzembentartójával) folytatott előzetes egyeztetés utáni, mozgó mérőegységgel végzett mérésekkel.

4.1.3. A 4.1.2. pont a)–d) pontja szerinti ellenőrzéseket a környezetvédelmi felülvizsgáló hely tulajdonosának, illetve a tulajdonos meghatalmazottjának közreműködésével kell végrehajtani. Az e)–f) pontok szerinti ellenőrzési formák alkalmazása során a szakmai érdekképviseleti szerveket fel kell kérni közreműködésre.

4.1.4. A területi közlekedési felügyelet az éves ellenőrzés eredményéről és javaslatairól összefoglaló értékelést készít. Az ellenőrzés során megállapított hiányosságok felszámolása, a jelentésben foglalt javaslatok megvalósítása érdekében tett intézkedésekről a felülvizsgáló helynek 30 napon belül tájékoztatni kell az ellenőrzést végző területi közlekedési felügyeletet.

²¹ 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 14. § (2) bekezdés c) pont.

4.2. A környezetvédelmi felülvizsgáló állomás kijelölésének felfüggesztése, a kijelölés visszavonása

4.2.1. Amennyiben a környezetvédelmi felülvizsgáló állomás a rendelet mellékleteiben, illetőleg a gépjárműfenntartóra a külön jogszabályban meghatározott feltételeket nem teljesíti, a területi közlekedési felügyelet a feltételek ismételt teljesítéséig felfüggeszti.

4.2.2. A közlekedési felügyelet a környezetvédelmi felülvizsgáló állomás feljogosítását visszavonja, ha az ellenőrzés megállapítja, hogy

a) 5 éven belül 3 ellenőrzés során bebizonyosodik a felülvizsgálat előírt technológiájának súlyos megsértése,

b) telephelyi ellenőrzés során az ellenőrzött gépkocsik 20%-a nem felel meg az előírásoknak, feltéve, hogy az ellenőrzött gépkocsik száma ≥ 10 ,

c) bármely okból 5 éven belül háromnál több alkalommal került sor a felülvizsgáló hely felfüggesztésére,

d) egy éven belül 3 alkalommal olyan gépkocsira adtak ki igazolólapot, amelynek felülvizsgálatára a szervezet, illetve alkalmazott tanúsítványadója nincs feljogosítva,

e) a felülvizsgálati tevékenységgel összefüggésben bűncselekmény alapos gyanúja miatt három éven belül két alkalommal büntetőeljárás indul az alkalmazott ellen,

f) a feljogosított felülvizsgáló helytulajdonosa megakadályozza az ellenőrzést,

g) a feljogosított felülvizsgáló helytulajdonosa bizonyítottan csalást követett el (vizsgálat nélkül ad ki igazolólapot), vagy a dolgozókat a felülvizsgálat eredményét befolyásoló szabálytalanságra készítetett.

4.2.3. A környezetvédelmi felülvizsgáló állomás kijelölésének felfüggesztéséről, illetőleg a kijelölés visszavonásáról szóló — írásban meghozott, indokolással ellátott — döntés felülvizsgálatát a KFF-től lehet kérni.

4.2.4. A KFF — a gépjárműfenntartó szervezet által a kijelölési kérelemben meghatározott szakmai érdekképviselői szervezet véleményét is beszerezve — dönt a területi közlekedési felügyelet döntésének fenntartásáról, illetőleg — jogszabálysértés esetén — annak megváltoztatásáról.

4.2.5. Amennyiben a felülvizsgáló helyfeljogosításának visszavonására a 4.2.2. a)–d) pontok miatt került sor úgy a visszavonástól számított 2 évig, ha az e)–f) pont miatt akkor 3 évig, ha a g) pont miatt akkor 5 évig nem adható újból feljogosítás.

5. Az RKFA műszerek ellenőrzése

Az ellenőrzésnek 2003. december 31-ét követően ki kell térnie az RKFA minősítésű mérőrendszerek használat közbeni vizsgálatára is.

5.1. Ha a műbizonylattal rendelkező műszer vizsgálatkor rendellenes működés (az automatikus mérésvezérlés előírttól, illetve használati utasításától, leírásától eltérő működése, a vizsgálatok során kijelzett és rögzített, illetve az elektronikus tanúsítványban kinyomtatott értéke eltérése stb., ide nem értve a műszer ellenőrző mérés során beavatkozás nélkül bekövetkező meghibásodását, a kalib-

ráció hibáját) gyanúja merül fel, az ellenőrző hatóság vizsgálatot indít, melyhez szakértőt vehet igénybe.

5.2. Ha a szakértői vizsgálat alapján az ellenőrzést végző közlekedési hatóság azt állapítja meg, hogy

a) a rendellenes működés a felülvizsgáló szándékos beavatkozásának következménye, akkor a felülvizsgáló hely feljogosítását vissza kell vonni. Ebben az esetben a visszavonástól számított 3 évig nem adható újból feljogosítás,

b) ha a műbizonylattal rendelkező műszer rendellenes működése a gyártó, illetve forgalmazó által elkövetett hibára vezethető vissza, úgy soron kívül köteles értesíteni a KKF-et, hogy a rendellenesen működő műszerek használata a kijavítást követő ismételt minősítésig felfüggesztésre kerüljön.

5.3. Ha a műbizonylattal rendelkező mérőrendszerben a mérőműszerek vizsgálatkor rendellenes működés tapasztalható (pl. oxigén cella hibája, λ -számítás ellenőrző program szerinti hiba), az ellenőrző hatóság a műszer használatát megtiltja, másik megfelelő RKFA műszer hiányában a felülvizsgáló hely feljogosítását a javítást követő, az 5. számú melléklet 3., illetve 6. számú melléklet 2. pontja szerinti pontosság-ellenőrzés megtörténtéig felfüggeszti.

13. számú melléklet

a 7/2002. (VI. 29.) GKM—BM—KvVM

együttes rendelethez

Otto-motoros szabályozott keverékképzésű, katalizátoros, OBD rendszerrel felszerelt gépkocsik felülvizsgálata

1. Általános rendelkezések:

1.1. A felülvizsgálatot a vonatkozó jogszabályoknak és előírásoknak megfelelő, hiteles, pontos készülékekkel, alpjáraton és emelt fordulatszámú üresjáraton, a magyar szabványnak megfelelő, kereskedelmi forgalomban beszerezhető, egyedileg nem adalékolt tüzelőanyaggal, szerviz körülmények között kell elvégezni.

1.2. A felülvizsgálatra az 1. számú mellékletben foglalt gépkocsi adatok felvétele után kerülhet sor. A felülvizsgálat a következő műveleteket tartalmazza:

— felülvizsgálati, technológiai adatok felvétele (ki-
gyűjtése),

— szemrevételezéses ellenőrzés,

— a motor üzemi állapotra melegítése, a mérés és az ellenőrzés előkészítése,

— a zavarjelző lámpa (MIL) státusz szemrevételezéses ellenőrzése,

— az OBD funkcionális ellenőrzése,

— a környezetvédelmi jellemzők mérése,

— értékelés és a bizonylatok kiállítása.

1.3. 2003. december 31-ig az OBD rendszerrel felszerelt gépkocsik felülvizsgálata elvégezhető a 3. számú melléklet-

ben foglalt eljárások szerint, az ott meghatározott követelményeket kielégítő mérőműszerrel, illetve mérőrendszerrel.

1.4. Otto-motoros szabályozott keverékképzésű, katalizátoros, OBD rendszerrel felszerelt gépkocsik környezetvédelmi felülvizsgálatához 2004. január 1-től csak az 5. számú mellékletben foglaltaknak megfelelő, „Rendszeres Környezetvédelmi Felülvizsgálatra Alkalmas”-nak minősített, automatikus vezérlésű és kiértékelésű mérő rendszerek használhatók, amelyek rendelkeznek az 5. számú melléklet 2.3. pont c) alpontja szerinti, az OBD rendszer adatainak kiolvasását és az adatoknak a mérésvezérlést végző műszeren, illetve a mérő rendszer képernyőjén történő megjelenítését biztosító programmal.

2. Felülvizsgálati, technológiai adatok felvétele (össze gyűjtése)

A felülvizsgálat feltétele, hogy rendelkezésre álljanak az adott gépkocsira vonatkozó tanúsítványon manuálisan, illetve az 1.4. pont szerint automatikusan dokumentálandó, a gyártó által előírt, a gépkocsi jó állapotához tartozó adatok:

2.1. Motorhőmérséklet ($^{\circ}\text{C}$) — a gyártó vagy forgalmazó által üzemileg állapotra megadott legkisebb hőmérséklet, vagy adat hiányában legalább 80°C .

2.2. Alapjárat fordulatszám min/max (min^{-1}).

2.3. Emelt üresjárat fordulatszám min/max (min^{-1}) — gyártó által adott érték, illetve annak hiányában min 2500 min^{-1} max 3000 min^{-1} .

2.4. Lambda (λ) érték emelt üresjáraton, a kipufogócső végén — gyártó által adott min/max érték, illetve gyári adat hiányában $0,97 \leq \lambda \leq 1,03$.

2.5. Emelt üresjárat CO koncentráció (térf.%) — gyártó előírása, annak hiányában maximum 0,3%.

2.6. A keverék-összetételt szabályozó lambda-szonda szabályzójelének vizsgálatához előírt fordulatszám — gyártó által adott min/max érték, vagy annak hiányában alapjárat fordulatszám.

2.7. A keverék-összetételt szabályozó lambda-szonda típusa — ugrás jelű vagy szélessávú lambda-szonda.

2.8. A keverék-összetételt szabályozó lambda-szonda jelének értéke:

2.8.1. ugrás jelű szonda esetében — a feszültség ugrás gyártó által előírt értéke, annak hiányában legalább 300 mV;

2.8.2. szélessávú lambda-szonda esetében — a gyártó által előírt min/max. érték (feszültség — mV, áramerősség — mA, vagy lambda (λ) érték, annak hiányában a kipufogógáz összetételből számított lambda érték — $0,97 \leq \lambda \leq 1,03$.

2.9. A katalizátor kondicionálási feltételei. A gyártó által előírt, annak hiányában:

- kondicionálási fordulatszám (min^{-1}) 2500 min^{-1} ,
- kondicionálás időtartama (s) 120 s.

3. Szemrevételezéses ellenőrzés

A mérés megkezdése előtt szemrevételezéssel kell ellenőrizni:

3.1. A szerelés nélkül, a felülvizsgáló által választott, az általános mérnöki gyakorlat szerint megbízhatónak minősíthető technológiával ellenőrizhető emisszió csökkentő egységek és rendszerek megléte és állapota. Különös figyelmet kell fordítani a kipufogórendszer (hiánytalanság, tömítettség, állapot, sérülések), a légszűrő, illetve a kipufogógáz visszavezető rendszer, a kipufogógáz kezelő rendszer, katalizátor, a kartergáz visszavezetés, szekunder levegő rendszer, párolgási emisszió csökkentő rendszer és más, a levegőszennyezéssel kapcsolatos érzékelők és beavatkozók ellenőrzésére. Ellenőrizni kell továbbá a gépkocsi általános környezetszennyezési állapotát (motor vagy egyéb olajszivárgás, hűtőfolyadék vagy légkondicionáló szivárgása stb.).

3.2. Az OBD kiolvasót, illetve a felülvizsgáló műszert csatlakoztatni kell a gépkocsi diagnosztikai csatlakozójához, és

3.2.1. a gyújtást bekapcsolni (a motor beindítása nélkül),

3.2.2. megvárni a motorvezérlő egységgel történő kapcsolat felépülését. Ha a kapcsolat nem jön létre, egy alkalommal a gyújtást kikapcsolva és a kiolvasót leválasztva a 3.2. ponttól kezdődően ismételt meg kell kísérelni a kommunikáció létrehozását.

3.3. A zavarjelző (MIL) lámpa meglétének és jelzésének szemrevételezéses ellenőrzése (álló motornál világítania kell).

3.4. A szemrevételezéses ellenőrzés eredménye:

— MEGFELEL — ha az emissziót befolyásoló elemek megvannak, hiánytalanok, sérülésmentesek, tömítettek stb., a motorvezérlő és az OBD kiolvasó közötti kommunikáció létrejött, a MIL lámpa világít.

— NEM FELEL MEG — ha az előzőek nem teljesülnek. „NEM FELEL MEG” eredmény esetén a gépkocsi felülvizsgálata tovább nem folytatható.

4. A motort be kell indítani, alapjáraton járatni és a zavarjelző (MIL) lámpa jelzését szemrevételezés alapján értékelni kell. A MIL lámpának ki kell aludnia. A MIL lámpa hibajelzése esetén a felülvizsgálat nem folytatható, a felülvizsgálat eredménye

— NEM FELEL MEG.

5. Az OBD rendszer funkcionális ellenőrzése

5.1. Az OBD kiolvasónak automatikusan a MODUS 01 (mért értékek) vizsgálati módba kell kapcsolnia, és fel kell ismernie a motorvezérlő diagnosztikai rendszerének státuszát — OBD, OBD II, EOBD, valamint a használt protokollt. Normális kommunikáció esetén a diagnosztikai rendszer státusza csak információs adat, nem kerül értékelésre.

5.2. Ki kell olvasni a zavarjelző (MIL) lámpának a motorvezérlő diagnosztikai rendszerében tárolt állapotát (be/ki).

5.3. Ki kell olvasni a tárolt hibák számát.

5.4. Ki kell olvasni az ún. készenléti kódot (továbbiakban Readiness kód, jelzi, hogy milyen rendszerkomponensek ellenőrzésére van felkészítve az OBD rendszer és a lehetséges ellenőrzések közül melyeket hajtott végre)

5.4.1. az OBD rendszer által végrehajtható ellenőrző vizsgálatokat jelző kód kiolvasása (12 jegyű bináris szám, 1 — végrehajtható, 0 — nem végrehajtható);

5.4.2. az OBD rendszer által végrehajtott ellenőrző vizsgálatokat jelző kód kiolvasása (12 jegyű bináris szám, 0 — végrehajtva, 1 — nem végrehajtva);

5.4.3. össze kell hasonlítani az 5.4.1. és 5.4.2. pont szerinti kódokat.

6. A motor üzemi állapotra melegítése, az emisszió mérés és az ellenőrzés előkészítése

6.1. A motort, a kipufogógáz kezelő rendszert, és az egyéb kipufogógáz koncentrációt befolyásoló szerkezetet, alkatrészeket a működéshez szükséges, előírászerű állapotba kell hozni. A motort és a kipufogó rendszert üzemi hőmérsékletre kell melegíteni és (pl. automatikus váltó beállítása stb.). A motorhőmérsékletet a hűtőfolyadéknak a diagnosztikai csatlakozón MODUS 01 vizsgálati módban kiadott és az RKFA műszer által kijelzett hőmérséklete alapján kell megállapítani.

6.2. A mintavevő szondát a kipufogócsőbe kell helyezni.

6.3. Végre kell hajtani a 2.9. pont szerinti kondicionálást.

7. A környezetvédelmi jellemzők mérése

7.1. A motor hőmérsékletének mérése és dokumentálása.

7.2. A gépkocsi emelt fordulatu üresjáratú jellemzőinek mérése és dokumentálása (a mérés előtt a fordulatszámot az emelt fordulatu méréshez adott fordulatszámra kell növelni, és legalább 30 s ideig kell tartani), mérendő:

7.2.1. Emelt üresjáratú fordulatszám (min^{-1});

7.2.2. Lambda (λ) érték, (a számítást az 5. számú mellékletben foglalt összefüggés alapján kell végezni);

7.2.3. A CO koncentráció a kipufogócső végén (térf. %);

7.3. A gépkocsi alapjáratú fordulatu jellemzőinek mérése és dokumentálása (a mérés előtt a fordulatszámot alapjáratú fordulatszámra kell engedni, és meg kell várni, amíg stabilizálódik a 2.2 pont szerinti tartományban, majd ezt követően a fordulatszámot 5 s-on keresztül kell mérni), mérendő:

7.3.1. Alapjáratú fordulatszám (min^{-1});

7.4. Amennyiben az 5.4.3. pont szerint a Readiness kód értékelése azt mutatja, hogy az OBD rendszer nem hajtott végre minden lehetséges ellenőrző vizsgálatot, úgy ellenőrizni kell a keverék-összetételt szabályozó, az előírt lambda (λ) érték betartását biztosító szondát.

7.4.1. A motort fordulatszámát meg kell növelni, amíg a 2.6. pont szerinti fordulatszám tartományba nem kerül és ott 5 s-ig járatni. Amennyiben a 2.6. pont szerinti az előírt

fordulatszám és az alapjáratú fordulatszám tartománya azonos, a 8.2. pont szerinti mérés közvetlenül az alapjáratú fordulatszám mérése után megkezdhető. Az ötödik másodpercben mért fordulatszám a szabályozó szonda ellenőrzésének referencia fordulatszáma.

7.4.2. A szabályozó szonda ellenőrzése 20 s-ig tart, miközben a motor fordulatszáma a referencia fordulatszám $\pm 100 \text{ min}^{-1}$ tartományban ingadozhat.

7.4.3. A lambda szonda (szondák) kiadott és mért jelének értékét ki kell olvasni

7.4.3.1. ugrás jelű lambda szonda esetén a feszültség ugrást (mV),

7.4.3.2. szélessávú lambda szonda esetén a lambda értéket vagy az áramerősséget (mA) vagy a feszültséget.

7.5. Amennyiben a tárolt hibák száma az 5.3. pont szerinti kiolvasásnál nem 0, akkor az OBD kiolvasón vagy a felülvizsgáló műszeren a MODUS 3 vizsgálati módot kell választani és a tárolt hibakódokat (amennyiben a kiolvasó vagy a műszer biztosítja, a hozzájuk tartozó szöveges értelmezéssel együtt) ki kell olvasni.

7.6. A mérést be kell fejezni, vagy szükség esetén (pl. kommunikáció megszakadása) a zavar fellépésének pontjától meg kell ismételni.

7.7. Kettős üzemű gépkocsi esetében a felülvizsgálatot csak benzinüzemben kell végrehajtani.

8. A gépkocsi minősítése

MEGFELELŐ, ha

— a szemrevételezéses ellenőrzés eredménye megfelel, és

— a mért értékek (emelt üresjáratú fordulatszám, a lambda érték és CO koncentráció, az alapjáratú fordulatszám, a szükség esetén végzett szabályozó szonda ellenőrzés) a gyári előírásnak, illetve az annak hiányában előírt értékeknek megfelelnek, és

— a tárolt hibák száma (5.3. pont) = 0, és

— a zavarjelző (MIL) lámpa státusza a szemrevételezés szerinti ellenőrzés szerint megfelelő, továbbá az 5.2. pont szerint a motorvezérlő diagnosztikai rendszerében tárolt státusza és a látható kijelzése összhangban van (a motorvezérlő szerinti és a vizuálisan látható állapot azonos, mindkettő „kikapcsolt” vagy mindkettő „bekapcsolt” állapotot mutat.

NEM MEGFELELŐ: minden az előbbtől eltérő esetben.

9. A bizonylatok kiállítása

9.1. A felülvizsgálat során felvett, mért és alkalmazott adatokat és értékeléseket tanúsítványon kell dokumentálni, továbbá MEGFELELŐ minősítés esetén a 8. számú mellékletnek megfelelő Igazolólapot kell kiállítani és a 9. számú mellékletnek megfelelően plakettet rögzíteni a hátsó forgalmi rendszámtáblára.

9.2. Az 1.4. pontban előírt határidő után a dokumentálásnak és az automatikus mérésvezérlésnek meg kell felelnie a 7. számú mellékletében előírt feltételeknek.

**A környezetvédelmi és vízügyi miniszter
1/2002. (VI. 29.) KvVM
rendelete**

**a Környezetvédelmi alap célfeladatok fejezeti kezelésű
előirányzat felhasználásának, nyilvántartásának
és ellenőrzésének részletes szabályairól szóló
28/2001. (XII. 23.) KöM rendelet módosításáról**

Az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 24. §-ának (4)–(5) bekezdéseiben, 49. §-ának *o* pontjában, valamint a Magyar Köztársaság 1999. évi költségvetéséről szóló 1998. évi XC. törvény 67. §-ának (1) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján — a pénzügyminiszterrel egyetértésben — a következőket rendelem el:

1. §

A Környezetvédelmi alap célfeladatok fejezeti kezelésű előirányzat felhasználásának, nyilvántartásának és ellenőrzésének részletes szabályairól szóló 28/2001. (XII. 23.) KöM rendelet 2. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A KAC felhasználásával kapcsolatos döntésekről a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium (a továbbiakban: Minisztérium) rendszeresen — a pályázatok esetén a döntést követő 30 munkanapon belül — tájékoztatót készít, melyet hivatalos lapjában, internetes honlapján és a két legnagyobb példányszámú országos napilapban közzéteszi.”

2. §

Ez a rendelet a kihirdetése napján lép hatályba.

Dr. Kóródi Mária s. k.,
környezetvédelmi és vízügyi miniszter

**A Miniszterelnöki Hivatal vezető
miniszter,
valamint az informatikai és hírközlési
miniszter
8/2002. (VI. 29.) MeHVM—IHM
együttes rendelete**

**az informatikai, távközlés-fejlesztési
és frekvenciagazdálkodási célelőirányzat
felhasználásának és kezelésének szabályairól szóló
11/2001. (IV. 24.) MeHVM rendelet módosításáról**

Az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 24. § (4) bekezdése alapján — a pénzügyminiszterrel egyetértésben — az alábbiakat rendeljük el:

1. §

Ahol az informatikai, távközlés-fejlesztési és frekvenciagazdálkodási célelőirányzat felhasználásának és kezelésének szabályairól szóló 11/2001. (IV. 24.) MeHVM rendelet (a továbbiakban: R.) Miniszterelnöki Hivatal vagy Miniszterelnöki Hivatal Informatikai Kormánybiztos-ságot említ, azon Informatikai és Hírközlési Minisztériumot, ahol Miniszterelnöki Hivatal vezető minisztert vagy informatikai kormánybiztos-t említ, azon informatikai és hírközlési minisztert kell érteni.

2. §

Az R. 6. §-ának (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5) E rendelkezések alól a miniszter eseti döntésével, az informatika-stratégiai célkitűzések megvalósítását szolgáló, országos jelentőségű, kivételes méltánylást érdemlő esetben indokolással felmentést adhat.”

3. §

Az R. 7. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A pályázati felhívásokat az Informatikai és Hírközlési Minisztérium hivatalos lapjában és legalább egy országos terjesztésű napilapban, valamint hivatalos honlapján teszi közzé.”

4. §

(1) Ez a rendelet a kihirdetése napján lép hatályba.

(2) A rendelet hatálybalépését követően az R. — mint az informatikai és hírközlési miniszter által kiadott miniszteri rendelet — módosítása az informatikai és hírközlési miniszter hatáskörébe tartozik.

Dr. Kiss Elemér s. k.,
a Miniszterelnöki Hivatal vezető
miniszter

Kovács Kálmán s. k.,
informatikai és hírközlési
miniszter

III. rész HATÁROZATOK

A Köztársasági Elnök határozatai

A Köztársaság Elnökének 101/2002. (VI. 29.) KE határozata

közigazgatási államtitkár megbízatásának
megszűnéséről

A Kormány tagjai és az államtitkárok jogállásáról és felelősségéről szóló 1997. évi LXXIX. törvény 29. §-ának (3) bekezdése alapján megállapítom, hogy

dr. Baán Lászlónak,

a Nemzeti Kulturális Örökség Minisztériuma közigazgatási államtitkárának

e megbízatása

— 2002. június 19-i hatállyal —

áthelyezése miatt

megszűnt.

Budapest, 2002. június 26.

Mádl Ferenc s. k.,
a Köztársaság elnöke

Ellenjegyzem:

Dr. Medgyessy Péter s. k.,
miniszterelnök

KEH ügyszám: V-1/2393/2002.

A Kormány határozatai

A Kormány 1119/2002. (VI. 29.) Korm. határozata

államtitkári juttatások biztosításáról

A Kormány

a Kormány tagjai és az államtitkárok jogállásáról és felelősségéről szóló 1997. évi LXXIX. törvény 52. §-ának (2) bekezdése alapján

Heizer Antal, a Nemzeti és Etnikai Kisebbségi Hivatal elnöke részére 2002. július 1-jei hatállyal — e tisztsége ellátása időtartamára —

az államtitkári juttatások teljes körét biztosítja.

Dr. Medgyessy Péter s. k.,
miniszterelnök

A Miniszterelnök határozatai

A Miniszterelnök 39/2002. (VI. 29.) ME határozata

az Országos Atomenergia Bizottság elnökének
felmentéséről

Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény 8. §-ának (1) bekezdése alapján

dr. Matolcsy Györgyöt, az Országos Atomenergia Bizottság elnökét

e tisztségéből

— 2002. június 13-i hatállyal —

felmentem.

Budapest, 2002. június 10.

Dr. Medgyessy Péter s. k.,
miniszterelnök

**A Miniszterelnök
40/2002. (VI. 29.) ME
határozata**

**az Országos Atomenergia Bizottság elnökének
kinevezéséről**

Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény
8. §-ának (1) bekezdése alapján

dr. Csillag István gazdasági és közlekedési minisztert

az Országos Atomenergia Bizottság elnökévé

— 2002. június 14-i hatállyal —

kinevezem.

Budapest, 2002. június 10.

Dr. Medgyessy Péter s. k.,
miniszterelnök

**A Miniszterelnök
41/2002. (VI. 29.) ME
határozata**

**a Nemzeti és Etnikai Kisebbségi Hivatal elnökének
kinevezéséről**

A Nemzeti és Etnikai Kisebbségi Hivatalról szóló
— többször módosított — 125/2001. (VII. 10.) Korm. ren-
deletben foglaltak alapján

Heizer Antalt, a Nemzeti és Etnikai Kisebbségi Hivatal
elnökévé

2002. július 1-jei hatállyal

kinevezem.

Dr. Medgyessy Péter s. k.,
miniszterelnök



K Ö Z L E M É N Y

A Magyar Hivatalos Közlönykiadó megjelentette

A TÁRSASHÁZAKKAL KAPCSOLATOS JOGSZABÁLYOK

című, A/4 formátumú, 64 oldal terjedelmű Magyar Közlöny-különszámot.

A kiadvány a társasházak vonatkozásában fontosabb előírásokat tartalmazó jogszabályokat — például a társasházról szóló törvényt, a Polgári Törvénykönyv és az ingatlan-nyilvántartásról szóló törvény vonatkozó rendelkezéseit, a társasház számvitelének speciális szabályait — tartalmazza.

A kézirat lezárva: 2002. április 19-én.

Ára: 700 Ft áfával.

A megrendeléseket a Magyar Hivatalos Közlönykiadó címére (1085 Budapest, Somogyi Béla u. 6.) lehet feladni. Fax: 338-4746 vagy 267-2780.

MEGRENDELŐLAP

Megrendeljük

A TÁRSASHÁZAKKAL KAPCSOLATOS JOGSZABÁLYOK

című kiadványt példányban

A megrendelő (cég) neve:.....

Címe (város, irányítószám):.....

Utca, házszám:

Az ügyintéző neve, telefonszáma:.....

A megrendelő (cég) bankszámlaszáma:.....

A megrendelt példányok ellenértékét a postaköltséggel együtt, a szállítást követő számla kézhezvétele után, 8 napon belül a Magyar Hivatalos Közlönykiadónak a számlán feltüntetett pénzforgalmi jelzőszámára átutaljuk.

Keltezés:

.....
cégszerű aláírás

Szerkeszti a Miniszterelnöki Hivatal, a szerkesztőbizottság közreműködésével.

A szerkesztésért felelős: dr. Müller György. Budapest V., Kossuth tér 1—3.

Kiadja a Magyar Hivatalos Közlönykiadó. Felelős kiadó: a Kiadó vezérigazgatója.

Budapest VIII., Somogyi Béla u. 6. Telefon: 266-9290.

Előfizetésben megrendelhető a Magyar Hivatalos Közlönykiadónál

Budapest VIII., Somogyi Béla u. 6., 1394 Budapest 62. Pf. 357, vagy faxon 318-6668.

Előfizetésben terjeszti a Magyar Hivatalos Közlönykiadó a FÁMA Rt. közreműködésével. Telefon/fax: 266-6567.

Információ: tel./fax: 317-9999, 266-9290/245, 357 mellék.

Példányonként megvásárolható a kiadó Budapest VIII., Somogyi B. u. 6. (tel./fax: 267-2780) szám alatti közlönnyboltjában, illetve megrendelhető a www.mhk.hu/kozlonybolt internetcímen.

2002. évi éves előfizetési díj: 56 784 Ft. Egy példány ára: 140 Ft 16 oldal terjedelemig, utána + 8 oldalanként + 112 Ft.

A kiadó az előfizetési díj évközbéli emelésének jogát fenntartja.

HU ISSN 0076—2407

02.1209 — Nyomja a Magyar Hivatalos Közlönykiadó Lajosmizsei Nyomdája. Felelős vezető: Burján Norbert.