

31996L0096

1997.2.17.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 46/1

**A TANÁCS 96/96/EK IRÁNYELVE****(1996. december 20.)****a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló tagállami jogszabályok közelítéséről**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 75. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(2)</sup>,

a Szerződés 189c. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

(1) mivel a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 77/143/EGK 1976. december 29-i tanácsi irányelvet <sup>(4)</sup> többször jelentősen módosították; mivel az irányelv újabb módosítása szükséges, a közérthetőség kedvéért egységes szerkezetbe kell foglalni;

(2) mivel a közös közlekedéspolitikai keretében szükséges, hogy a Közösség területén a közúti közlekedés a lehető legkedvezőbb körülmények között történhessen a biztonság és az egyes tagállamok fuvarozási vállalkozásaira kötelező versenyfeltételek szempontjából is;

(3) mivel a növekvő közúti forgalom és az ebből származó növekvő veszély és terhelés minden tagállamot hasonló jellegű és súlyosságú biztonsági problémák elé állít;

(4) mivel jelenleg a vizsgálati szabványok és eljárások tagállamonként eltérőek és hatást gyakorolnak a megvizsgálandó, a tagállamokban üzemeltetett járművek biztonságának és környezetbarát voltának egyenértékűségére; mivel a jelenlegi helyzet egyébként az egyes tagállamok fuvarozási vállalkozásai közötti versenyre irányadó feltételekre is zavaró hatással lehet;

(5) mivel ebből adódik annak szükségessége, hogy e vizsgálatok gyakoriságát és a kötelező vizsgálati szempontokat a lehető legnagyobb mértékben összehangolják egymással;

(6) mivel a gépjárművek üzemi élettartamuk alatti vizsgálatának viszonylag egyszerűnek, gyorsnak és költségkímélőnek kell lenniük;

(7) mivel ezért a II. mellékletben felsorolt tételek vizsgálatára irányadó közösségi minimális előírásokat és eljárásokat külön irányelvekben kell megállapítani;

(8) mivel az egyes irányelvekkel nem szabályozott tételekre átmeneti intézkedésként az egyes államok előírásai továbbra is érvényesek;

(9) mivel a külön irányelvekben megállapított irányelveket és eljárásokat gyorsan a műszaki haladáshoz kell igazítani; az ehhez szükséges intézkedések végrehajtásának megkönnyítésére egy eljárást kell bevezetni egy, az időszakos műszaki vizsgálatnak a műszaki haladáshoz történő hozzáigazításával foglalkozó bizottság keretében a tagállamok és a Bizottság közötti szorosabb együttműködésre;

<sup>(1)</sup> HL C 193., 1996.7.4., 5. és 31. o.

<sup>(2)</sup> HL C 39., 1996.2.12., 24. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 1996. február 29-i véleménye (HL C 78., 1996.3.18., 27. o.), a Tanács 1996. június 18-i közös álláspontja (HL C 248., 1996.8.26., 49. o.) és az Európai Parlament 1996. október 24-i határozata (HL C 347., 1996.11.18.).

<sup>(4)</sup> HL L 47., 1977.2.18., 47. o. Az irányelvet legutóbb a 94/23/EK irányelv módosította (HL L 147., 1994.6.14., 6. o.).

(10) mivel a vizsgáloberendezések és eljárások sokfélesége miatt a Közösségben jelenleg korai lenne a fékberendezéseknél a nyomásbeállításra és a felépülési időre stb. értékeket megállapítani;

- (11) mivel az irányelv további módosításai várhatóak a jövőben, hogy az egységesebb és tökéletesebb vizsgálati eljárásokat annak részévé tegyék;
- (12) mivel az egységes vizsgálati eljárások és gyakorlatok bevezetéséig a tagállamok elbírálásától függ, hogy alkalmazzák-e az addig is követett eljárásaikat annak megállapítására, hogy a szóban forgó járművek fékrendszerei megfelelnek-e a fékekkel szemben támasztott követelményeknek;
- (13) mivel a tagállamoknak a fennhatóságuk alá tartozó területeken biztosítaniuk kell a járművek időszakos műszaki vizsgálatának jó minőségét és eljárását;
- (14) mivel a Bizottságnak ellenőriznie kell ennek az irányelvnek a gyakorlati alkalmazását, és rendszeres időközönként be kell számolnia az elért eredményekről az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak;
- (15) mivel minden, a gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatával foglalkozó érintettnek az a nézete, hogy a vizsgálati eljárások, és különösen az a kérdés, hogy a vizsgálatot üres, részben megrakott vagy teljesen megrakott járműveken végzik, a fékberendezések megbízhatóságával kapcsolatos megítélésüket befolyásolja;
- (16) mivel a egyes gépjárműtípusok fékerő-referenciaértékeinek megállapítása különböző terheltségi állapotokban megkönnyítené a megbízhatóság megítélését; mivel ez az irányelv alternatívaként a jármű-kategória minimális hatáértékei betartásának vizsgálatához megengedi az ilyen eljárás szerinti vizsgálatot;
- (17) mivel a fékberendezések tekintetében ez az irányelv főleg azokra a járművekre érvényes, amelyekre a típusjóvá hagyást a 71/320/EGK <sup>(1)</sup> irányelv szerint adták ki, bizonyos járműtípusok azonban nemzeti előírások szerint lettek engedélyezve, amelyek ennek az irányelvnek a feltételeitől eltérhetnek;
- (18) mivel a tagállamok a fékberendezés vizsgálatának hatókörét más, az ebben az irányelvben nem szereplő járműtípusokra és vizsgálati tételekre is kiterjeszthetik;
- (19) mivel a tagállamok a fékberendezés vizsgálatát szigorúbbá tehetik, vagy a vizsgálatok gyakoriságát növelhetik;
- (20) mivel ennek az irányelvnek a célja a rendszeres kipufogógáz-vizsgálatokkal a gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátásának egész élettartamuk alatt alacsony szinten tartása, és annak biztosítása, hogy kivonják a forgalomból azokat a járműveket, amelyek a legsúlyosabb mértékben szennyeznek a környezetet mindaddig, amíg nem tartják őket megfelelően karban;
- (21) mivel a rossz beállítás és a motor nem megfelelő karbantartása nemcsak a motorra káros, hanem a környezetre is, mert a szennyezés és az üzemanyag-fogyasztás növekedéséhez vezet; mivel fontos, hogy a környezetbárát közlekedést fejlesszék;
- (22) mivel a sűrítéssel gyújtású (dízel-) motoroknál a kipufogógáz átlátszatlanságának mérése elegendő mutató a jármű karbantartási állapotára a szennyezőanyag-kibocsátás vonatkozásában;
- (23) mivel a külső gyújtású (benzin-) motoroknál a szén-monoxid-kibocsátás mérése üresjáratban a kipufogásnál elegendő mutató a jármű karbantartási állapotára a szennyezőanyag-kibocsátás vonatkozásában;
- (24) mivel a kipufogógáz-kibocsátási vizsgálatnál a nem rendszeresen karbantartott járművek nagy arányban a szennyezőanyag kibocsátásukra előírt értékek túllépése miatt nem felelnek meg;
- (25) mivel a lambda-szonda-vezérlésű háromutas katalizátoros modern kipufogógáz-vezérlő rendszerekkel felszerelt benzinüzemű gépjárművek rendszeres kipufogógáz-kibocsátási vizsgálatának kritériumai szigorúbbak kell, hogy legyenek, mint a hagyományos járműveknél előírt kritériumok;
- (26) mivel a tagállamok adott esetben egyes muzeális jellegű gépjárműveket kivehetnek az irányelv hatálya alól; mivel ezekre a járművekre saját vizsgálati előírásokat állapíthatnak meg; mivel ez a lehetőség nem eredményezhet szigorúbb előírásokat, mint amelyeknek a járműnek eredetileg is meg kellett felelnie;
- (27) mivel lehetséges kell, hogy legyen ennek az irányelvnek hozzáigazítása a jövőbeli járműgyártási fejlesztésekhez, amelyek a műszaki vizsgálatot megkönnyítik, illetve a vizsgálati eljárásoknál elért haladáshoz, amely a járművek használatának feltételeit jobban tükrözi;
- (28) mivel a 92/6/EGK irányelv <sup>(2)</sup> előírja a sebességkorlátozó beépítését és használatát bizonyos jármű-kategóriákra;

<sup>(1)</sup> A Tanács 1971. július 26-i 71/320/EGK irányelve egyes gépjármű-kategóriák és pótkocsijuk fékberendezéseiről szóló tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 202., 1971.9.6., 37. o.). Az irányelvet legutóbb a 91/422/EGK irányelv módosította (HL L 233., 1991.8.22., 21. o.).

<sup>(2)</sup> A Tanács 1992. február 10-i 92/6/EGK irányelve a sebességkorlátozó Közösségen belüli motoros járművekbe történő beépítéséről és használatáról (HL L 57., 1992.3.2., 27. o.).

- (29) mivel a sebességkorlátozó eszközök hatékonyabb ellenőrzésének technológiai kifejlesztéséig az időszakos műszaki vizsgálat során ezeknek az eszközöknek legalább bizonyos részeit vizsgálatok sorának kell alávetni, ha ez lehetséges;
- (30) mivel jelenleg a tagállamok kötelessége az általuk célszerűnek ítélt eszközökkel megállapítani, hogy a sebességkorlátozó kifogástalanul működik-e; mivel kellő időben szándékoznak a vizsgálati előírásokat és eljárásokat összehangolni egymással;
- (31) mivel a Bizottságnak az üzemeltetési tapasztalatokat a sebességkorlátozó kifogástalan működését illetően értékelnie kell, és erről jelentést kell tennie a Tanácsnak; mivel a jelentés eredményei a sebességkorlátozóra vonatkozó szabályok módosításához tett javaslatokhoz szolgálnak alapul;
- (32) mivel a taxikra és betegszállító kocsikra hasonló műszaki követelmények érvényesek, mint a személygépkocsikra; mivel a megvizsgálandó tételek hasonlóak, de a vizsgálatok gyakorisága eltérő;
- (33) mivel az irányelv által érintett területre várható hatások tekintetében és a szubszidiaritás elvének figyelembevételével az ebben az irányelvben előirányzott közösségi intézkedések szükségesek az időszakos műszaki vizsgálatra vonatkozó szabályok összehangolásának elérésére, hogy elkerüljék a fuvarozási vállalkozások közötti verseny torzulásait és biztosítsák a járművek előírás szerinti ellenőrzését és karbantartását; mivel ezeket a célokat az egyes tagállamok önmagukban nem tudják megfelelően elérni;
- (34) mivel ez az irányelv nem érinti a tagállamok kötelességeit a hatályon kívül helyezett irányelvekben foglalt határidők tekintetében a nemzeti jogaikba történő beillesztésre és az alkalmazás megkezdésére,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

## I. FEJEZET

### Általános rendelkezések

#### 1. cikk

- (1) Minden tagállamban az ott nyilvántartásba vett gépjárműveket, azok pótkocsijait és félpótkocsijait ennek az irányelvnek, és különösen az I. és II. mellékleteknek megfelelően rendszeres időszakos műszaki vizsgálatnak kell alávetni.

- (2) A megvizsgálandó jármű-kategóriákat, a vizsgálatok gyakoriságát és a megvizsgálandó tételeket az I. és II. mellékletek tartalmazzák.

#### 2. cikk

Az irányelv szerinti időszakos műszaki vizsgálatot az államnak vagy államilag megbízott köztestületnek vagy olyan szervezeteknek vagy létesítményeknek kell végezniük, amelyeket az állam erre kijelöl, és közvetlenül felügyel, beleértve az erre engedélyezett magánszervezeteket is. Ha az időszakos műszaki vizsgálatot megbízott létesítmények egyidejűleg gépjárműjavító üzemként is tevékenykednek, akkor a tagállamoknak mindent meg kell tenniük annak érdekében, hogy az objektivitás és a vizsgálatok magas színvonala megmaradjon.

#### 3. cikk

- (1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket, hogy bizonyítható legyen, hogy a járművet olyan műszaki vizsgálatnak vetették alá, amely legalább az ebben az irányelvben rögzített követelményeknek megfelel.

Ezeket az intézkedéseket a többi tagállammal és a Bizottsággal is közlik.

- (2) Minden tagállam elismeri a másik tagállamban kiadott igazolást arról, hogy az ott forgalomba helyezett gépjárművet pótkocsijával vagy félpótkocsijával olyan műszaki vizsgálatnak vetették alá, amely legalább az ebben az irányelvben rögzített követelményeknek megfelel ugyanolyan módon, mintha ezt az igazolást maga az elismerő tagállam adta volna ki.

- (3) A tagállamok megfelelő eljárásokat alkalmaznak annak biztosítására, amennyiben ez lehetséges, hogy a saját felségterületükön nyilvántartásba vett járművek fékhatása megfeleljen az ebben az irányelvben rögzített követelményeknek.

## II. FEJEZET

### Kivételek és eltérések

#### 4. cikk

- (1) A tagállamok a fegyveres erők, a rendfenntartó erők és a tűzoltóság járműveit kivehetik ennek az irányelvnek a hatálya alól.

- (2) A tagállamok a Bizottsággal folytatott konzultációt követően bizonyos járműveket, amelyeket rendkívüli körülmények

esetén üzemeltetnek vagy használnak, amelyeket soha vagy csak alig használnak közutakon, beleértve az 1960. január 1-je előtt gyártott muzeális jellegű gépjárműveket is, illetve azokat, amelyeket átmenetileg a forgalomból kivontak, kivéhetnek az irányelv hatálya alól, vagy különleges rendelkezések hatálya alá vonhatnak.

(3) A tagállamok a Bizottsággal folytatott konzultációt követően a muzeális jellegű gépjárművekre saját vizsgálati előírásokat állapíthatnak meg.

#### 5. cikk

Az I. és II. mellékletben foglalt előírások ellenére a tagállamok

- a első kötelező időszakos műszaki vizsgálat időpontját előbbre hozhatják, és adott esetben vizsgálatot írhatnak elő a jármű nyilvántartásba vétele előtt,
- két egymást követő kötelező időszakos műszaki vizsgálat közötti időközt lerövidíthetik,
- a fakultatív felszerelés vizsgálatát kötelezően előírhatják,
- a megvizsgálandó tételek számát megnövelhetik,
- kiterjeszthetik a rendszeres időszakos műszaki vizsgálatot más jármű-kategóriákra,
- különleges kiegészítő vizsgálatokat írhatnak elő,
- a saját felségterületükön forgalomba helyezett járművekre a fékek minimális hatékonysága tekintetében a II. mellékletben meghatározott értéknél szigorúbb határértékeket állapíthatnak meg, és a vizsgálatokat nagyobb terhelésekkel végezhetik, amennyiben ezek az előírások nem szigorúbbak a jármű eredeti típusjövahagyásakor meghatározottaknál.

#### 6. cikk

(1) Az I. és II. mellékletben foglalt rendelkezésektől eltérően a tagállamok legkésőbb 1993. január 1-jéig

- későbbi időpontot irányozhatnak elő az első kötelező időszakos műszaki vizsgálatra,
- a két egymást követő kötelező időszakos műszaki vizsgálat közötti időközt meghosszabbíthatják,
- a megvizsgálandó tételek számát csökkenthetik,
- a kötelező időszakos műszaki vizsgálat hatálya alá vont jármű-kategóriát megváltoztathatják,

de ez előtt az időpont előtt minden, az I. melléklet 5. szakaszában említett könnyű-haszongépjárművet a kötelező időszakos műszaki vizsgálatnak alá kell vetni az irányelv szerint.

Azokban a tagállamokban, amelyekben ezekre a járművekre 1988. július 28. előtt nem volt az ebben az irányelvben foglal-

takkal összehasonlítható rendszer a rendszeres időszakos műszaki vizsgálatra, az 1. bekezdés érvényes 1995. január 1-jéig.

(2) Az I. melléklet 6. szakaszában említett személygépkocsikra az (1) bekezdést kell alkalmazni 1994. január 1-jéig.

Azokban a tagállamokban, amelyekben erre a jármű-kategóriára 1991. december 31-én még nem volt az ebben az irányelvben foglaltakkal összehasonlítható rendszer a rendszeres időszakos műszaki vizsgálatra, az (1) bekezdést kell alkalmazni 1998. január 1-jéig.

### III. FEJEZET

#### Záró rendelkezések

#### 7. cikk

(1) A Tanács a Bizottság javaslata alapján, minősített többséggel fogadja el a szükséges egyedi irányelveket, hogy meghatározza a járművek vizsgálatára vonatkozó minimális előírásokat és eljárásokat a II. mellékletben felsorolt tételek vonatkozásában.

(2) Az egyedi irányelvekben meghatározott előírásoknak és eljárásoknak a műszaki haladáshoz történő hozzáigazításához szükséges változtatásokat a 8. cikkben szabályozott eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

#### 8. cikk

(1) A Bizottságot a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló irányelv alapján létrehozott műszaki fejlődéshez történő hozzáigazítással foglalkozó bizottság segíti (továbbiakban: „bizottság”); a bizottság a tagállamok képviselőiből áll, és elnöke a Bizottság képviselője.

(2) A bizottság saját maga határoz ügyrendjéről.

(3) A Bizottság képviselője betesztli a bizottságnak a meghozandó intézkedések tervezetét. A bizottság az elnök által az ügy sürgősségének figyelembevételével megállapított határidőn belül véleményezi a tervezetet. Olyan döntések esetében, amelyeket a Bizottság javaslatára a Tanácsnak el kell fogadnia, a véleményt a Szerződés 148. cikk (2) bekezdésében meghatározott többséggel hozzák meg. A tagállamok képviselőinek szavazatait a bizottságon belül a fent említett cikk szerint súlyozzák. Az elnök nem szavaz.

(4) a) A Bizottság elfogadja a tervezett intézkedéseket, ha ezek a bizottság véleményével összhangban állnak.

- b) Ha a tervezett intézkedések nem felelnek meg a bizottság véleményének, vagy ha az nem nyilvánított véleményt, a Bizottság késedelem nélkül javaslatot terjeszt be a Tanácsnak a végrehajtandó intézkedésekről. A Tanács minősített többséggel jár el.

Ha a Tanács a javaslat benyújtását követő három hónapon belül nem hoz határozatot, a Bizottság elfogadja a javasolt intézkedéseket.

#### 9. cikk

(1) A Bizottság legkésőbb 1998. december 31-ig jelentést nyújt be a Tanácsnak a személygépkocsik időszakos műszaki vizsgálatának végrehajtásáról a szükséges javaslatokkal, különösen a vizsgálatok gyakoriságára, illetve tartalmára vonatkozóan.

(2) A Bizottság legkésőbb három évvel a sebességkorlátozó eszközök rendszeres vizsgálatának bevezetése után megvizsgálja az összegyűjtött tapasztalatok alapján, hogy a vizsgálatok ki tudják-e mutatni a zavarokat vagy az illetéktelen beavatkozásokat a sebességkorlátozó eszközöknél, illetve a szabályozás módosítása szükséges-e.

#### 10. cikk

A III. melléklet A. részében felsorolt irányelveket a 11. cikkben említett időpontban a tagállamok a III. melléklet B. részében felsorolt átültetési és alkalmazási határidőre vonatkozó kötelezettségeinek sérelme nélkül hatályon kívül helyezik.

A hatályon kívül helyezett irányelvekre történő utalások erre az irányelvre való utalásként érvényesek, és a IV. mellékletben foglalt korrelációs táblázat szerint értendők.

#### 11. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 1989. március 9-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

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

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadtak el.

(3) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket az ebben az irányelvben szabályozott vizsgálati rendszer alkalmazására. Ezeknek az intézkedéseknek hatásosnak, arányosnak és visszatartónak kell lenniük.

#### 12. cikk

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

Kelt Brüsszelben, 1996. december 20-án.

a Tanács részéről  
az elnök  
S. BARRETT

## I. MELLÉKLET

## A MŰSZAKI VIZSGÁLAT ALÁ ESŐ JÁRMŰ-KATEGÓRIÁK ÉS A VIZSGÁLATOK GYAKORISÁGA

Jármű-kategóriák	A vizsgálatok gyakorisága
1. A gépjárművezetői ülésen kívül több mint nyolc ülésel rendelkező, személyszállításra szolgáló gépjárművek	Egy évvel az első használatbavétel után, azután évente
2. Több mint 3 500 kg megengedett össztömegű, áruszállításra szolgáló gépjárművek	Egy évvel az első használatbavétel után, azután évente
3. Több mint 3 500 kg megengedett össztömegű pótkocsi és nyerges pótkocsik	Egy évvel az első használatbavétel után, azután évente
4. Taxik, betegszállító járművek	Egy évvel az első használatbavétel után, azután évente
5. Legfeljebb 3 500 kg megengedett össztömegű és legfeljebb négykerekű gépjárművek, amelyek rendszeren a közúti áruszállításra szolgálnak, a mezőgazdasági vontatók és munkagépek kivételével	Négy évvel az első használatbavétel után, azután minden második évben
6. A gépjárművezetői ülésen kívül több mint nyolc ülésel rendelkező, legalább négykerekű, személyszállításra szolgáló gépjárművek	Négy évvel az első használatbavétel után, azután minden második évben

## II. MELLÉKLET

## KÖTELEZŐ VIZSGÁLATI TÉTELEK

A vizsgálatok legalább az alábbiakban felsorolt tételekre kiterjednek, amennyiben ezek arra a felszerelésre vonatkoznak, amely az érintett tagállamban a vizsgálandó járműre kötelező.

Az ebben a mellékletben felsorolt vizsgálatok szemrevételezéssel, a járműrészek kiszérése nélkül történnek.

Amennyiben a jármű az alábbiakban felsorolt vizsgálati tételek szempontjából hibás, a tagállamok illetékes hatóságai egy olyan eljárást határoznak meg, amelynek során a jármű közúti használatának feltételeit egy új műszaki vizsgálat sikeres letételéig megállapítják.

## AZ 1., 2., 3., 4., 5. ÉS 6. JÁRMŰ-KATEGÓRIÁK JÁRMŰVEI

## 1. Fékrendszer

A jármű fékberendezésének időszakos műszaki vizsgálata a következő tételeket tartalmazza. Az ellenőrzéskor megállapított értékeknek, amennyiben ez megvalósítható, a 71/320/EGK <sup>(1)</sup> irányelv műszaki követelményeivel kell egyenértékűnek lenniük.

Vizsgálati tételek	Hibák okai
1.1. Mechanikai állapot és működés	
1.1.1. Fékpedálforgópont	<ul style="list-style-type: none"> <li>– túl szoros</li> <li>– csapágy kiverődött</li> <li>– kopás/holtjáték túl nagy</li> </ul>
1.1.2. A pedál állapota és a fékműködtető berendezés útja	<ul style="list-style-type: none"> <li>– túl nagy út vagy elégtelen tartalék úthossz</li> <li>– a fékműködtető szabad oldása korlátozott</li> <li>– hiányzik a csúszásgátló a fékpedálról, laza vagy simára kopott</li> </ul>
1.1.3. Vákuumszivattyú vagy kompresszor és tartályok	<ul style="list-style-type: none"> <li>– a fék hatásos működéséhez szükséges felépülési idő túl nagy</li> <li>– a figyelmeztető berendezés működésbe lépése után (vagy manométer-kijelzés a veszélyzónában) nincs legalább két fékezéshez elegendő légnyomás vagy vákuum</li> <li>– érezhető nyomásesés tapasztalható levegőelszökés miatt vagy hallható levegőszivárgás</li> </ul>
1.1.4. Alacsony nyomásra figyelmeztető kijelzés vagy manométer	<ul style="list-style-type: none"> <li>– alacsony nyomásra figyelmeztető kijelzés, illetve manométer rosszul működik vagy hibás</li> </ul>

<sup>(1)</sup> A Tanács 1971. július 26-i, a meghatározott jármű-kategóriákra és ezek pótkocsijaira vonatkozó fékberendezések tagállami jogszabályainak közelítéséről szóló 71/320/EGK irányelve (HL L 202., 1971.9.6., 37. o.). Az irányelvet legutóbb a 91/422/EGK irányelv módosította (HL L 233., 1991.8.22., 21. o.).

Vizsgálati tételek	Hibák okai
1.1.5. Kézi működtetésű fékszelep	<ul style="list-style-type: none"> <li>- működtetőberendezés eltört vagy hibás, túlzottan kopott</li> <li>- a vezérlőszelep hibásan működik</li> <li>- a működtetőkar bizonytalanul van a szelepporsóra rögzítve, vagy a szeleptest bizonytalanul rögzített</li> <li>- a csatlakozások lazák vagy szivárgás van a rendszerben</li> <li>- a működés nem kielégítő</li> </ul>
1.1.6. Rögzítőfék, rögzítőfékkar, rögzítőfék-reteszelőkilincs-mű	<ul style="list-style-type: none"> <li>- rögzítőfék-reteszelés nem tart megfelelően</li> <li>- túlzott kopás a kar csapágyazásnál vagy a reteszelőkilincs-műnél</li> <li>- túlzott karúthossz a rossz beállítás miatt</li> </ul>
1.1.7. Fékszelepek (lábszelep, tehermentesítő, vezérlőszelepek stb.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- sérült, túlzott levegőszivárgás</li> <li>- túlzott olajszivárgás a kompresszorból</li> <li>- bizonytalan rögzítés/szakszerűtlen szerelés</li> <li>- hidraulikusfékfolyadék-folyás</li> </ul>
1.1.8. Csatlakozófejek a pótkocsifékekhez	<ul style="list-style-type: none"> <li>- sérült lezárócsapok vagy önlezáró csatlakoztatószelep</li> <li>- bizonytalan rögzítés/szakszerűtlen szerelés</li> <li>- túlzott szivárgás</li> </ul>
1.1.9. Energiatároló tartály, sűrítettlevegő-tartály	<ul style="list-style-type: none"> <li>- sérült, korrodált, tömítetlen</li> <li>- a vízmentesítő berendezés nem működik</li> <li>- bizonytalan rögzítés/szakszerűtlen szerelés</li> </ul>
1.1.10. Fékrásegítő egység, főfékhenger (hidraulikus fékberendezés)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- fékrásegítő sérült vagy hatástalan</li> <li>- főfékhenger sérült vagy tömítetlen</li> <li>- főfékhenger nem biztonságos</li> <li>- fékfolyadék nem elegendő</li> <li>- a főfékhenger tartályának fedele hiányzik</li> <li>- fékfolyadék-figyelmeztető lámpa világít vagy hibás</li> <li>- a fékfolyadékszint-figyelmeztető készülék helytelen működése</li> </ul>
1.1.11. Merev fékcsövek	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hiba vagy törés veszélye</li> <li>- szivárgás vezetékekből vagy csatlakozófejekből</li> <li>- sérült vagy túlzottan korrodált</li> <li>- helytelen elhelyezés</li> </ul>
1.1.12. Féktömlők	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hiba vagy törés veszélye</li> <li>- sérülés, kidörzsölődés, a féktömlő túl rövid, megcsavarodott</li> <li>- szivárgás tömlőkből vagy csatlakozásokból</li> <li>- a tömlő kidudorodása nyomás alatt</li> <li>- porozitás</li> </ul>
1.1.13. Dob- és tárcsaféketétek	<ul style="list-style-type: none"> <li>- túlzott kopás</li> <li>- elszennyeződtek (olaj, zsír stb.)</li> </ul>

Vizsgálati tételek	Hibák okai
1.1.14. Fékdobok, féktárcsák	<ul style="list-style-type: none"> <li>– túlzott kopás, túlzott barázdálódás, repedések, nem megfelelően rögzített vagy eltörött</li> <li>– fékdobok vagy féktárcsák elpiszkolódtak (olaj, zsír stb.)</li> <li>– féktartó lapok nem megfelelően rögzítettek</li> </ul>
1.1.15. Fékbowdenhuzalok, fékvonórudak, fékkarok, fékrudazatok	<ul style="list-style-type: none"> <li>– bowdenhuzal sérült, összecsomózódott</li> <li>– túlzott kopás vagy túlzott korrózió</li> <li>– kötél vagy vonórúd-csatlakozás nem megfelelően rögzített</li> <li>– bowdenvezetés sérült</li> <li>– a fékberendezés szabad mozgása korlátozott</li> <li>– rendellenes kar-, vonórúd- vagy rudazatúthosszak a hibás beállítás vagy túlzott kopás miatt</li> </ul>
1.1.16. Fékműködtető készülék (beleértve a rugóerő tárolós féket vagy hidraulikus kerékfékhengereket is)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– megrepedt vagy sérült</li> <li>– szivárgás</li> <li>– bizonytalan rögzítés/szakszerűtlen felszerelés</li> <li>– túlzott korrózió</li> <li>– a működtető dugattyú vagy membrán túlzott úthossza</li> <li>– porvédő hiányzik vagy erősen sérült</li> </ul>
1.1.17. Fékerő-szabályozó szelep	<ul style="list-style-type: none"> <li>– a rudazat sérült</li> <li>– rossz beállítás</li> <li>– megszorult, nem működik</li> <li>– hiányzik</li> </ul>
1.1.18. Az automatikus szelep utánállító jelzése	<ul style="list-style-type: none"> <li>– megszorult vagy rendellenes úthossz, túlzott kopás vagy hibás beállítás</li> <li>– megsérült</li> </ul>
1.1.19. Tartósfék (amennyiben fel van szerelve vagy kötelező)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– bizonytalan csatlakozások vagy rögzítés</li> <li>– hibás</li> </ul>
1.2. Üzemi fék, hatás és hatásosság	
1.2.1. Hatás (fokozatosan növelve a maximális fékerőig)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– elégtelen fékerő egy vagy több keréken</li> <li>– a fékerő az egyik keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen lévő másik keréken mért legnagyobb érték 70 %-a. A közúton történő fékvizsgálat esetén: a jármű túlzott eltérése az egyenes iránytól</li> <li>– a fékerő nem növelhető fokozatosan (rángatás)</li> <li>– rendellenes időkéselelem bármely keréknél fékezéskor</li> <li>– túlzott fékerő-ingadozás az eltorzult féktárcsák vagy ovális fékdobok miatt</li> </ul>

Vizsgálati tételek	Hibák okai
1.2.2. Hatásosság	<ul style="list-style-type: none"> <li>– a megengedett maximális tömegre vonatkoztatott vagy nyerges pótkocsi esetén a megengedett tengelyterhelések összegére vonatkoztatott lefékezési arány, ha a következő értékeknél kisebb: minimális fékhatásosság</li> <li>1. kategória: 50 % <sup>(1)</sup></li> <li>2. kategória: 43 % <sup>(2)</sup></li> <li>3. kategória: 40 % <sup>(3)</sup></li> <li>4. kategória: 50 %</li> <li>5. kategória: 45 % <sup>(4)</sup></li> <li>6. kategória: 50 %</li> <li>– vagy</li> <li>a fékerő a jármű gyártója által a járműtengelyre <sup>(5)</sup> megadott referenciaérték alatt van</li> </ul>
1.3. Biztonsági fék, hatás és hatásosság (ha külön berendezés)	
1.3.1. Hatás	<ul style="list-style-type: none"> <li>– fékek az egyik oldalon nem működnek</li> <li>– a fékerő az egyik keréken az ugyanazon a tengelyen lévő másik keréken mért legmagasabb érték 70 %-ánál kevesebb</li> <li>– a fékerő nem változik fokozatosan (rángatás)</li> <li>– az automatikus fékrendszer a pótkocsin nem működik</li> </ul>
1.3.2. Hatásosság	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minden jármű-kategóriára a fékezésségi arány az 1.2.2. pont szerinti üzemi fékhatás 50 %-ánál <sup>(6)</sup> kisebb, a megengedett maximális tömegre vagy nyerges pótkocsik esetén a megengedett tengelynyomások összegére vonatkoztatva</li> </ul>
1.4. Rögzítőfék, hatás és hatásosság	
1.4.1. Hatás	<ul style="list-style-type: none"> <li>– a fék egyik oldalon nem működik</li> </ul>
1.4.2. Hatásosság	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minden jármű-kategóriára a fékezésségi arány kisebb mint 16 % a megengedett maximális tömegre, vagy gépjárműveknél kisebb mint 12 % a jármű kombinációs maximális megengedett tömegére, mindenkor a nagyobb érték érvényes</li> </ul>
1.5. Tartósfék- vagy kipufogófék-hatás	<ul style="list-style-type: none"> <li>– fékhatás nem változik folyamatosan</li> <li>– hibás</li> </ul>
1.6. Blokkolásgátló	<ul style="list-style-type: none"> <li>– a blokkolásgátló-figyelmeztető készülék hibásan működik</li> <li>– hibás</li> </ul>

<sup>(1)</sup> 48 % az 1. kategória olyan járműveire, amelyek nincsenek blokkolásgátlóval felszerelve, vagy amelyekre a típusjóváahagyást 1991. október 1. előtt adták ki (az első üzembe helyezés tilalma EK alkatrész-típusjóváahagyás nélkül) (71/320/EGK irányelv, amelyet a Bizottság 88/194/EGK irányelve módosított (HL L 92., 1988.4.9., 47. o.)).

<sup>(2)</sup> 45 % azokra a járművekre, amelyeket 1988 után vagy a 71/320/EGK irányelvnek, amelyet a Bizottság 85/647/EGK irányelve módosított (HL L 380., 1985.12.31., 5. o.), alkalmazása dátumától az egyes tagállamok jogalkotásában, amennyiben ez később történt, engedélyeztek.

<sup>(3)</sup> 43 % a nyerges pótkocsikra és merev vonórudas teherfelpótkocsikra, amelyeket 1988 után vagy a 71/320/EGK irányelvnek, amelyet a Bizottság 85/647/EGK irányelve módosított, alkalmazása dátumától az egyes tagállamok jogalkotásában, amennyiben ez később történt, engedélyeztek.

<sup>(4)</sup> 50 % az 5. kategória járműveire, amelyeket 1988 után vagy a 71/320/EGK irányelvnek, amelyet a Bizottság 85/647/EGK irányelve módosított, alkalmazása dátumától az egyes tagállamok jogalkotásában, amennyiben ez később történt, engedélyeztek.

<sup>(5)</sup> A referenciaérték a járműtengelyre az a fékezőerő – Newtonban kifejezve –, amely szükséges ahhoz, hogy ezt az előírt legkisebb fékezőerőt a bemutatott jármű adott tömegénél elérjék.

<sup>(6)</sup> A 2. és 5. kategória járműveinél (a biztonsági fék hatása nem szerepel a 71/320/EGK irányelvben, amelyet a Bizottság 85/647/EGK irányelve módosított) a biztonsági fék minimális hatása 2,2 m/s<sup>2</sup>.

AZ 1., 2. ÉS 3. JÁRMŰ-KATEGÓRIA JÁRMŰVEI	A 4., 5. ÉS 6. JÁRMŰ-KATEGÓRIA JÁRMŰVEI
<p><b>2. Kormányberendezés és kormánykerék</b></p>	<p><b>2. Kormányberendezés</b></p>
<p>2.1. Mechanikus állapot 2.2. Kormánykerék 2.3. Kormányhajtjáték 2.4. Kerécsapágák</p>	<p>2.1. Mechanikus állapot 2.2. Kormányhajtjáték 2.3. Kormányrendszer összeköttetései</p>
<p><b>3. Kilátási viszonyok</b></p>	<p><b>3. Kilátási viszonyok</b></p>
<p>3.1. Látómező 3.2. Üveg állapota 3.3. Visszapillantó tükrök 3.4. Szélvédőtörlők 3.5. Szélvédőmosók</p>	<p>3.1. Látómező 3.2. Üveg állapota 3.3. Visszapillantó tükrök 3.4. Szélvédőtörlők 3.5. Szélvédőmosók</p>
<p><b>4. Világítás, fényvisszaverők és elektromos berendezések</b></p>	<p><b>4. Világítóberendezések</b></p>
<p>4.1. Távolsági és tompított fényszórók 4.1.1. Állapot és működés 4.1.2. Beállítás 4.1.3. Kapcsolók 4.1.4. Észlelhetőség</p>	<p>4.1. Távolsági és tompított fényszórók 4.1.1. Állapot és működés 4.1.2. Beállítás 4.1.3. Kapcsolók</p>
<p>4.2. Oldalsó helyzetjelző lámpák és hátsó méretjelző lámpák 4.2.1. Állapot és működés 4.2.2. Szín és észlelhetőség</p>	<p>4.2. Lencsék állapota és működése, szín és észlelhetőség az alábbiaknál 4.2.1. Oldalsó helyzetjelző lámpák és hátsó lámpák 4.2.2. Féklámpák 4.2.3. Irányjelző lámpák 4.2.4. Hátrameneti lámpák 4.2.5. Ködlámpák 4.2.6. Hátsó rendszám-tábla világítása 4.2.7. Hátsó fényvisszaverők 4.2.8. Elakadást jelző lámpák</p>
<p>4.3. Féklámpák 4.3.1. Állapot és működés 4.3.2. Szín és észlelhetőség</p>	
<p>4.4. Irányjelző lámpák 4.4.1. Állapot és működés 4.4.2. Szín és észlelhetőség 4.4.3. Kapcsolók 4.4.4. Villogási gyakoriság</p>	
<p>4.5. Első és hátsó ködlámpa 4.5.1. Elhelyezés 4.5.2. Állapot és működés 4.5.3. Szín és észlelhetőség</p>	

AZ 1., 2. ÉS 3. JÁRMŰ-KATEGÓRIA JÁRMŰVEI	A 4., 5. ÉS 6. JÁRMŰ-KATEGÓRIA JÁRMŰVEI
4.6. Hátrameneti lámpa 4.6.1. Állapot és működés 4.6.2. Szín és észlelhetőség	
4.7. Hátsó rendszámablát megvilágító lámpa	
4.8. Fényvisszaverők – állapot és szín	
4.9. Visszajelző lámpák	
4.10. Elektromos összeköttetések a vontató jármű és a pótkocsi vagy nyerges pótkocsi között	
4.11. Elektromos vezetékek	
<b>5. Tengelyek, kerekek, gumiabroncsok és felfüggesztés</b>	<b>5. Tengelyek, kerekek, gumiabroncsok és felfüggesztés</b>
5.1. Tengelyek	5.1. Tengelyek
5.2. Kerekek és gumiabroncsok	5.2. Kerekek és gumiabroncsok
5.3. Felfüggesztés	5.3. Felfüggesztés
<b>6. Alváz és az alvázra erősített részek</b>	<b>6. Alváz és az alvázra erősített részek</b>
6.1. Alváz vagy alvázkeret és az arra erősített részek 6.1.1. Általános állapot 6.1.2. Kipufogócsövek és hangtompító 6.1.3. Tüzelőanyag-tartály vagy vezetékek 6.1.4. Az aláfutásgátló méretei és állapota a nehéz-tehergépjárműveknél 6.1.5. Pótkeréktartó 6.1.6. Összekapcsoló szerkezet a vontató járművön, pótkocsin és nyerges pótkocsin	6.1. Alváz vagy alvázkeret és az arra erősített részek 6.1.1. Általános állapot 6.1.2. Kipufogócsövek és hangtompító 6.1.3. Tüzelőanyag-tartály vagy vezetékek 6.1.4. Pótkeréktartó 6.1.5. Az összekapcsoló szerkezet biztonsága (ha be van építve)
6.2. Vezetőfülke és karosszéria 6.2.1. Általános állapot 6.2.2. Rögzítés 6.2.3. Ajtók és záruk 6.2.4. Padlózat 6.2.5. Vezetőülés 6.2.6. Lépcsők	6.2. Karosszéria 6.2.1. Szerkezeti állapot 6.2.2. Ajtók és záruk
<b>7. Egyéb felszerelések</b>	<b>7. Egyéb felszerelések</b>
7.1. Biztonsági övek	7.1. A vezetőülés rögzítése

AZ 1., 2. ÉS 3. JÁRMŰ-KATEGÓRIA JÁRMŰVEI	A 4., 5. ÉS 6. JÁRMŰ-KATEGÓRIA JÁRMŰVEI
7.2. Tűzoltó készülék	7.2. Akkumulátor rögzítése
7.3. Zárak és lopásgátló készülék	7.3. Hangjelző készülék
7.4. Elakadást jelző háromszög	7.4. Elakadást jelző háromszög
7.5. Elsősegélynyújtó készlet 7.5.1. Beépítések biztonsága 7.5.3. Működés	7.5. Biztonsági övek 7.5.2. A biztonsági övek állapota
7.6. Kerékék	
7.7. Hangjelző berendezés	
7.8. Sebességmérő	
7.9. Menetíró készülék (megléte és a plomba sértetlensége) – az adattábla érvényességének ellenőrzése a 3821/85/EGK rendelet <sup>(1)</sup> szerint, ha kötelező – kétség esetén megvizsgálandó, hogy a névleges méret vagy a gumiméret az adattáblán feltüntetett adatoknak megfelel-e – amennyiben lehetséges, meg kell vizsgálni, hogy a menetíró készülék plombálása és adott esetben a csatlakozásoknak a csalási szándékú beavatkozás elleni védelmét biztosító eszközök sértetlenek-e	
7.10. Sebességkorlátozó – ha lehetséges, meg kell vizsgálni, hogy a sebességkorlátozó a 92/6/EGK irányelv <sup>(2)</sup> szerint van-e beszerelve, ha kötelező – a sebességkorlátozó adattáblája érvényességének ellenőrzése – amennyiben kivitelezhető, annak megvizsgálása, hogy a sebességkorlátozó és adott esetben a csatlakozások plombái sértetlenek indokolatlan beavatkozással szemben	
<b>8. Környezetterhelés</b>	<b>8. Környezetterhelés</b>
8.1. Zajkeltés	8.1. Zajkeltés

<sup>(1)</sup> Az 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi rendelet a közúti közlekedési ellenőrzéséről (HL L 370., 1985.12.31, 8. o.). A rendeletet utoljára a Bizottság 2479/95/EK rendelete (HL L 256., 1995.10.26., 8. o.) módosította.

<sup>(2)</sup> Az 1992. február 10-i 92/6/EGK tanácsi irányelv a sebességkorlátozó beépítéséről és használatáról bizonyos jármű-kategóriáknál a Közösségben (HL L 57., 1992.3.2., 27. o.).

## AZ 1., 2., 3., 4., 5. ÉS 6. JÁRMŰ-KATEGÓRIÁK JÁRMŰVEI

## 8.2. Kipufogógáz-kibocsátás

## 8.2.1. A külső gyújtású (benzin-) motorral felszerelt gépjárművek

- a) Ha a kipufogógáz-kibocsátás nem egy olyan korszerű kipufogógáz-kibocsátási vezérlőrendszer által szabályozott, mint a lambda-szonda-vezérlésű háromutas katalizátor:
1. a kipufogórendszer szabad szemmel történő vizsgálata a szivárgások ellenőrzése céljából
  2. ha lehetséges, a kibocsátási vezérlő rendszer szabad szemmel történő vizsgálata, hogy ellenőrizzék, hogy a kötelezően előírt berendezést felszerelték-e
- Ésszerű motorjáratási idő után (a jármű gyártójának ajánlását figyelembe véve) a kipufogógázok szén-monoxid- (CO-) tartalmát meg kell mérni a motor üresjáratánál (terhelés nélkül).
- A kipufogógáz legmagasabb megengedett szén-monoxid-tartalma legfeljebb a jármű gyártója által megadott érték lehet. Ha erről nem állnak rendelkezésre adatok, vagy a tagállam hatáskörrel rendelkező hatósága úgy dönt, hogy ezeket az adatokat nem használja referenciaértékként, akkor a kipufogógáz szén-monoxid-tartalma nem haladhatja meg a következő értékeket:
- azoknál a járműveknél, amelyeket első alkalommal attól az időponttól vettek nyilvántartásba vagy helyeztek üzembe, amikortól a tagállamok megkövetelték a járművek 70/220/EGK irányelvnek <sup>(1)</sup> való megfelelését 1986. október 1-jéig terjedően: a szén-monoxid-tartalom nem lépheti túl a 4,5 térfogatszázalékot;
  - az 1986. október 1-je után nyilvántartásba vett vagy üzembe helyezett járművek esetében: a szén-monoxid-tartalom nem lépheti túl a 3,5 térfogatszázalékot.
- b) Ha a kipufogógáz-kibocsátás egy olyan korszerű kipufogógáz-kibocsátási vezérlő rendszer által szabályozott, mint a lambda-szonda-vezérlésű háromutas katalizátor:
1. a kipufogórendszer szabad szemmel történő vizsgálata, hogy ellenőrizzék, nincs-e szivárgás és minden alkatrész tökéletes-e;
  2. a kibocsátási vezérlőrendszer szabad szemmel történő vizsgálata, a kötelező berendezés felszereltségének ellenőrzése céljából;
  3. a jármű-kibocsátási vezérlőrendszer hatékonyságának meghatározása a lambda-érték és a kipufogógázok szén-monoxid-tartalmának 4. szakasz szerinti mérése segítségével vagy a gyártók által javasolt és a típusjóváhagyáskor jóváhagyott eljárással. A vizsgálatok mind egyikénél a motor üzemi feltételeinek beállítását a járműgyártó ajánlása szerint kell elvégezni.
  4. A kipufogócsőből távozó szennyezőanyag-kibocsátás – határértékek
    - motoralapjáraton mérve:  
A kipufogógáz szén-monoxid-tartalma legfeljebb a járműgyártó által megadott érték lehet. Ha erről nem állnak rendelkezésre adatok, akkor a maximálisan megengedhető szén-monoxid-tartalom nem haladhatja meg a 0,5 térfogatszázalékot;
    - magasabb üresjáratú fordulatszámon (terhelés nélkül), legalább 2 000 min<sup>-1</sup> motor fordulatszámon mérve:  
szén-monoxid-tartalom: maximum 0,3 térfogatszázalék,  
lambda:  $1 \pm 0,03$  vagy a gyártó előírásai szerint.

## 8.2.2. Sűrítéssel gyújtású (dízels) motorral felszerelt gépjárművek

A kipufogógáz átlátszatlanságának szabad gyorsítás melletti mérése (terhelés nélkül alapjáratától a maximális határfordulatszámig). A koncentráció nem lépheti túl a 72/306/EGK <sup>(2)</sup> irányelv szerint a lemezen mért szintet. Ha nem állnak rendelkezésre információk, vagy a tagállamban lévő illetékes hatóságok úgy döntenek, hogy ezeket nem használják referenciaértékként, akkor az abszorpciós együttható határértékei a következők:

az abszorpciós együttható legmagasabb értéke:

- szívó dízelmotornál: 2,5 m<sup>-1</sup>,
- turbófeltöltésű dízelmotornál: 3,5 m<sup>-1</sup>,

vagy a megfelelő értékek egy, az EK-típusengedély kiadásakor alkalmazott módtól eltérő vizsgálókészülék alkalmazásakor.

Az 1980. január 1-je előtt első alkalommal nyilvántartásba vett vagy üzembe helyezett járművekre ezek az előírások nem vonatkoznak.

## 8.2.3. Vizsgálóberendezés

A járművek szennyezőanyag-kibocsátását a gyártó által előírt vagy jelzett határértékeknek való megfelelés pontos megállapítására szolgáló berendezések használatával vizsgálják.

## 8.2.4. Ha az ebben az irányelvben megállapított határértékeknek egy járműtípus az EK-típusbizonyítvány kiadásakor nem felel meg, akkor a tagállamok erre a járműtípusra a gyártó megfelelő igazolásának alapján nagyobb határértékeket állapíthatnak meg. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot, amely értesíti erről a többi tagállamot.

<sup>(1)</sup> A Tanács 1970. március 20-i 70/220/EGK irányelve a gépjárművek kibocsátásai által okozott légszennyezés elleni intézkedések meghozatalára vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 76., 1970.4.6., 1. o.). Legutóbb a Bizottság 1999/102/EK irányelve módosította (HL 334., 1999.12.28., 43. o.).

<sup>(2)</sup> Az 1972. augusztus 2-i 72/306/EGK tanácsi irányelv a gépjárművek hajtására szolgáló dízelmotorok által kibocsátott szennyező anyagok elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 190., 1972.8.20., 1. o.). Az irányelvet legutóbb a Bizottság 89/491/EGK irányelve módosította (HL L 238., 1989.8.15., 43. o.).

AZ 1., 2. ÉS 3. JÁRMŰ-KATEGÓRIA JÁRMŰVEI	A 4., 5. ÉS 6. JÁRMŰ-KATEGÓRIA JÁRMŰVEI
8.3. Rádiózavar-mentesítés	
<b>9. Kiegészítő vizsgálatok tömegközlekedési járművekre</b>	
9.1. Vészkijárat(ok) (beleértve az ablaktörő kalapácsot is), vészkijáratú útmutató táblák	
9.2. Fűtési rendszer	
9.3. Szellőzési rendszer	
9.4. Ülészakállakítás	
9.5. Belső világítás	
<b>10. A jármű azonosítása</b>	<b>10. A jármű azonosítása</b>
10.1. Rendszámtábla	10.1. Rendszámtábla
10.2. Alvázszám	10.2. Alvázszám

## III. MELLÉKLET

## A. RÉSZ

## Hatályon kívül helyezett irányelvek

(amelyekre a 10. cikkben hivatkoznak)

A Tanács 1976. december 29-i 77/143/EGK irányelve a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló tagállami jogszabályok közelítéséről, és az ezt módosító irányelvek:

- a Tanács 88/449/EGK irányelve,
- a Tanács 91/225/EGK irányelve,
- a Tanács 91/328/EGK irányelve,
- a Tanács 92/54/EGK irányelve,
- a Tanács 92/55/EGK irányelve,
- a Bizottság 94/23/EK irányelve.

---

## B. RÉSZ

Határidők	átvételre	
	alkalmazás	megkezdésére
77/143/EGK (HL L 47., 1977.2.18., 47. o.)	1977. december 31.	1977. december 31.
88/449/EGK (HL L 222., 1988.8.12., 10. o.)	1990. július 28.	1990. július 28.
91/225/EGK (HL L 103., 1991.4.23., 3. o.)	1992. január 1.	1992. január 1.
91/328/EGK (HL L 178., 1991.7.6., 29. o.)	1993. július 1.	1993. július 1.
92/54/EGK (HL L 225., 1992.8.10., 63. o.)	1993. június 22.	1993. június 22.
92/55/EGK (HL L 225., 1992.8.10., 68. o.)	1993. június 22.	1994 január 1.
a II. melléklet 8.2.1. szakasz a) pontja szerinti járművekre		1996 január 1.
a II. melléklet 8.2.2. szakasz szerinti járművekre		1997 január 1.
94/23/EK (HL L 147., 1994.6.14., 6. o.)	1997. január 1.	1997. január 1.

IV. MELLÉKLET  
1. KORRELÁCIÓS TÁBLÁZAT  
(Rendelkező rész)

Ez az irányelv	77/143/EGK	88/449/EGK	91/225/EGK	91/328/EGK	92/54/EGK	92/55/EGK	94/23/EK
1. cikk (1) bekezdése	1. cikk						
1. cikk (2) bekezdése	2. cikk (1) bekezdése						
2. cikk	4. cikk						
3. cikk (1) bekezdés 1. albekezdése	5. cikk (2) bekezdése						
3. cikk (2) bekezdése	5. cikk (3) bekezdése						
3. cikk (3) bekezdése	5. cikk (3) bekezdése						2. cikk
3. cikk (3) bekezdése	2. cikk (2) bekezdése						
4. cikk (1) bekezdése	2. cikk (3) bekezdése						
4. cikk (2) bekezdése							
4. cikk (3) bekezdése							4. cikk
5. cikk (1–6. francia bekezdése)	3. cikk						
5. cikk (7. francia bekezdése)							
6. cikk (1) bekezdése	7. cikk (1) bekezdés	1. cikk (1) bekezdés					
6. cikk (2) bekezdése			1. cikk	1. cikk (1) bekezdése			
7. cikk (1)–(2) bekezdése							

Ez az irányelv	77/143/EGK	88/449/EGK	91/225/EGK	91/328/EGK	92/54/EGK	92/55/EGK	94/23/EGK
8. cikk (1)–(4) bekezdése			1. cikk	3. cikk			
9. cikk (1) bekezdése							
9. cikk (2) bekezdése							
10. cikk							
11. cikk (1) bekezdése	6. cikk	2. cikk (1) bekezdése	2. cikk (1) bekezdése	2. cikk (1) bekezdése	2. cikk (1) bekezdése	2. cikk (1)–(3) bekezdése	5. cikk (1) bekezdése
11. cikk (2) bekezdése		2. cikk (2) bekezdése	2. cikk (2) bekezdése	2. cikk (2) bekezdése	2. cikk (2) bekezdése	2. cikk (4) bekezdése	5. cikk (2) bekezdése
11. cikk (3) bekezdése							
12. cikk						2. cikk (4) bekezdése	
13. cikk							

## 2. KORRELÁCIÓS TÁBLÁZAT

## (Az időszaki műszaki vizsgálatnak alávetett jármű-kategóriák)

Ez az irányelv	77/143/EGK	88/449/EGK	91/225/EGK	91/328/EGK	92/54/EGK	92/55/EGK	94/23/EGK
I. melléklet	I. melléklet						
1. jármű-kategória	1. jármű-kategória						
2. jármű-kategória	2. jármű-kategória						
3. jármű-kategória	3. jármű-kategória						
4. jármű-kategória	4. jármű-kategória						
5. jármű-kategória		1. cikk (2) bekezdése					
6. jármű-kategória				1. cikk (2) bekezdése			

3. KORRELÁCIÓS TÁBLÁZAT  
(vizsgálati tételek)

Ez az irányelv	77/143/EGK	88/449/EGK	91/225/EGK	91/328/EGK	92/54/EGK	92/55/EGK	94/23/EK
II. melléklet (*)	II. melléklet						
1. bevezető megjegyzés	1. bevezető megjegyzés						
2. bevezető megjegyzés					1. cikk (1) bekezdése		
3. bevezető megjegyzés					1. cikk (1) bekezdése		
1. pont					1. cikk (1) bekezdése		
1.2. pont							
1.2.1. pont							1. cikk
1.2.2. pont							
1.3. pont					1. cikk (1) bekezdése		
1.3.1. pont							
1.3.2. pont							1. cikk
1.4. pont					1. cikk (1) bekezdése		
1.4.1. pont							
1.4.2. pont							1. cikk
1.5. pont					1. cikk (1) bekezdése		
1.6. pont							
2. pont		1. cikk (3) bekezdése					
7.8. pont							
7.9. pont (Cím) (1–3. francia bekezdés)	1. cikk (3) bekezdése						
7.10. pont							
8. pont		1. cikk (3) bekezdése					
8.1. pont							
8.2. pont							
8.2.4. pont						1. cikk (1) bekezdése	
8.3. pont		1. cikk (3) bekezdése					
10.2. pont							

(\*) Megj.: a 4. jármű-kategóriát (taxik és betegszállító járművek) a II. melléklet bal oldali részéből a jobb oldali részbe helyezték át (az 5. és 6. jármű-kategóriával).