

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

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

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

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽²⁾,

mivel:

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

⁽¹⁾ HL C 44., 2013.2.15., 128. o.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

I. FEJEZET

TÁRGY, FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK ÉS HATÁLY

1. cikk

Tárgy

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

2. cikk

Hatály

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

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

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

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

(2) A tagállamok a területükön nyilvántartásba vett alábbi járműveket kivonhatják ezen irányelv hatálya alól:

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

(3) A tagállamok nemzeti követelményeket vezethetnek be a területükön nyilvántartásba vett és ezen irányelv hatálya alá nem tartozó, valamint a (2) bekezdésben felsorolt járművek műszaki vizsgálatára vonatkozóan.

3. cikk

Fogalmeghatározások

Kizárólag ezen irányelv alkalmazásában:

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

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

II. FEJEZET

ÁLTALÁNOS KÖTELEZETTSÉGEK

4. cikk

Felelősség

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

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

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

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

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

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

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

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

III. FEJEZET

A MŰSZAKI VIZSGÁLATRA VONATKOZÓ MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

5. cikk

A vizsgálat időpontja és gyakorisága

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

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

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

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

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

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

6. cikk

A vizsgálat tartalma és módszerei

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

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

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

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

7. cikk

A hiányosságok értékelése

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

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

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

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

8. cikk

Műszaki vizsgálati bizonyítvány

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

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

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

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

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

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

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

9. cikk

A hiányosságok nyomon követése

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

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

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

10. cikk

A vizsgálat igazolása

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

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

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

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

IV. FEJEZET

KÖZIGAZGATÁSI RENDELKEZÉSEK

11. cikk

Vizsgálati felszerelések és berendezések

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

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

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

12. cikk

Műszaki vizsgálóállomások

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

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

13. cikk

Vizsgabiztosok

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

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

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

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

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

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

14. cikk

A műszaki vizsgálóállomások felügyelete

(1) A tagállamok gondoskodnak a műszaki vizsgálóállomások felügyeletéről.

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

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

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

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

V. FEJEZET

EGYÜTTMŰKÖDÉS ÉS INFORMÁCIÓCSERE

15. cikk

A tagállamok közötti igazgatási együttműködés

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

16. cikk

Elektronikus járműinformációs platform

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

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

VI. FEJEZET

FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ ÉS VÉGREHAJTÁSI JOGI AKTUSOK

17. cikk

Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

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

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

18. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

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

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

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

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

19. cikk

A bizottsági eljárás

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

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

VII. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

20. cikk

Jelentéstétel

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

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

21. cikk

Szankciók

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

22. cikk

Átmeneti rendelkezések

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

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

23. cikk

Átültetés

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

E rendelkezéseket 2018. május 20-tól alkalmazzák.

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

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

24. cikk

Hatályon kívül helyezés

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

25. cikk

Hatálybalépés

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

26. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2014. április 3-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

M. SCHULZ

a Tanács részéről

az elnök

D. KOURKOULAS

I. MELLÉKLET

A VIZSGÁLATOK TARTALMÁRA ÉS AZ AJÁNLOTT MÓDSZEREKRE VONATKOZÓ MINIMUMKÖVETELMÉNYEK**1. ÁLTALÁNOS RÉSZ**

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

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

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

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

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

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

2. A VIZSGÁLAT TERJEDELME

A vizsgálatnak ki kell terjednie legalább a következő területekre:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2. Az üzemi fék működési jellemzői és hatásossága

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

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.2.2. Hatásosság	Fékpadon vagy, amennyiben ez műszaki okokból nem megoldható, közúton, adat-rögzítő lassulásmérővel végzett vizsgálat a megengedett maximális tömegre vonatkoztatott vagy nyerges pótkocsi esetében a megengedett tengelyterhelések összegére vonatkoztatott lefékezési arány megállapítására. A 3,5 tonnát meghaladó megengedett maximális tömegű jármű vagy pótkocsi vizsgálata az ISO 21069 szabvány vagy más, ezzel egyenértékű módszer szerint végzendő. A közúti vizsgálat száraz viszonyok között, sima, egyenes úton történik.	Nem éri el az alábbi minimális értékeket ⁽¹⁾: 1. Ha a jármű nyilvántartásba vétele első alkalommal 2012.1.1. után történt: — M₁ kategória: 58 % — M₂ és M₃ kategória: 50 % — N₁ kategória: 50 % — N₂ és N₃ kategória: 50 % — O₂, O₃ és O₄ kategória: — nyerges pótkocsi esetében: 45 % ⁽²⁾ — vonórudas pótkocsi esetében: 50 %		X	
		2. Ha a jármű nyilvántartásba vétele első alkalommal 2012.1.1. előtt történt: — M₁, M₂ és M₃ kategória: 50 % ⁽³⁾ — N₁:kategória: 45 % — N₂ és N₃ kategória: 43 % ⁽⁴⁾ — O₂, O₃ és O₄ kategória: 40 % ⁽⁵⁾		X	
		3. Egyéb kategóriák: L-kategóriák (mindkét fék): — L1e kategória: 42 % — L2e, L6e kategória: 40 % — L3e kategória: 50 % — L4e kategória: 46 % — L5e, L7e kategória: 44 % L-kategória (hátsókerék-fék): minden kategória: a jármű össztömegének 25 %-a A fenti értékek kevesebb, mint 50 %-át éri el		X	X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes

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

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

1.4. Rögzítőfék működési jellemzői és hatásossága

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

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

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.7. Elektronikusan vezérelt fékrendszer (EBS)	Szemrevételezés és a figyelmeztető berendezés ellenőrzése és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása.	a) A figyelmeztető berendezés hibásan működik.		X	
		b) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		c) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
1.8. Fékfolyadék	Szemrevételezés	A fékfolyadék szennyezett vagy üledékes. Meghibásodás közvetlen veszélyének fennállása.		X	X

2. KORMÁNYBERENDEZÉS

2.1. Műszaki állapot

2.1.1. A kormánymű állapota	A járművet akna fölé vagy előre helyezve, a kerekeket a földtől elemelve vagy próbapadon tartva, a kormánykereket ütközésig el kell forgatni jobbra és balra. A kormánymű működésének szemrevételezéssel történő ellenőrzése.	a) A kormány nehezen forog.		X	
		b) A kormánytengely kicsavarodott vagy a bordázat kopott. Ez befolyásolja a helyes működést.		X	X
		c) A kormánytengely túlzottan kopott. Ez befolyásolja a helyes működést.		X	X
		d) A kormánytengely kitérése túl nagy. Ez befolyásolja a helyes működést.		X	X
		e) Szivárgás. Cseppképződés.	X	X	

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

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

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

2.2. Kormánykerék, kormányoszlop és kormány

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

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
2.3. Kormányholtjáték	A járművet akna fölé vagy emelőre helyezve (a jármű súlya a kerekre nehezedik), lehetőség szerint járó motor mellett (kormányrásegítő rendszer), a kerekeket egyenes irányba állítva, a kormánykereket könnyedén el kell forgatni jobbra és balra, amennyire lehetséges, a kerekek megmozdítása nélkül. A holtjáték szemrevételezéssel történő ellenőrzése.	A kormányzás holtjátéka túl nagy (például a kormánykerék egy pontjának elmozdulása meghaladja a kormánykerék átmérőjének egyötödét) vagy nem felel meg a követelményeknek ¹ . Ez befolyásolja a biztonságos kormányzást.		X	X
2.4. Futómű-beállítás (X) ²	Megfelelő berendezéssel a kormányzott kerekek beállításának ellenőrzése.	A beállítás nincs összhangban a gépjármű gyári adataival vagy a követelményekkel ¹ . Ez befolyásolja az egyenesfutást; romlik az iránytartás.	X	X	
2.5. A pótkocsi forgószármolyos tengelykormányzása	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés vagy erre a célra kialakított futómű-mozgató pad használata	a) Az alkatrész enyhén sérült. Súlyosan sérült vagy törött alkatrész.		X	X
		b) Túl nagy a holtjáték. Ez befolyásolja az egyenesfutást; romlik az iránytartás.		X	X
		c) A rögzítés hibás. A rögzítéseket komolyan érinti		X	X
2.6. Elektronikus kormányrásegítő (EPS)	Szemrevételezés és a kormánykerék, valamint a kerekek elfordulási szöge kiegyenlítetttségének ellenőrzése járó és álló motor mellett, és/vagy az elektronikus jármű-interfész használatával	a) Az EPS hibajelző lámpája a rendszerben fellépett valamilyen hibát jelez.		X	
		b) Kiegyenlítetlenség a kormánykerék és a kerekek elfordulási szöge között. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		c) A kormányrásegítő nem működik.		X	
		d) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	

3. KILÁTÁSI VISZONYOK

3.1. Látómező	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés a vezetőülésből.	Akadály a vezető látómezőjében, amely lényegesen befolyásolja a kilátást előre vagy oldalra. (az ablaktörlő törlési tartományán kívül) Kedvezőtlen hatás az ablaktörlő törlési tartományára vagy a külső tükrök nem láthatók.	X	X	
3.2. Az üveg állapota	Szemrevételezés.	a) Megrepedt vagy elszíneződött üveg, illetve átlátszó felület (ha megengedett). (az ablaktörlő törlési tartományán kívül) Kedvezőtlen hatás az ablaktörlő törlési tartományára vagy a külső tükrök nem láthatók.	X	X	
		b) Az üveg vagy átlátszó felület (ideértve a tükröződő vagy színezett bevonatot) nem felel meg a követelményekben ¹ előírtaknak (az ablaktörlő törlési tartományán kívül). Kedvezőtlen hatás az ablaktörlő törlési tartományára vagy a külső tükrök nem láthatók.	X	X	
		c) Az üveg vagy átlátszó felület állapota elfogadhatatlan. Ez jelentősen befolyásolja az ablaktörlő törlési tartományán belüli kilátást.		X	X
3.3. Visszapillantó tükrök és eszközök	Szemrevételezés.	a) A tükör vagy eszköz hiányzik vagy nem a követelményeknek ¹ megfelelően van felszerelve. (Legalább két visszapillantási eszköz) Kettőnél kevesebb visszapillantási eszköz		X	
				X	

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

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

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
4.1.6. Fényszórótisztító berendezés (ha kötelező)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés és lehetőség szerint működtetés.	A készülék nem működik. Gázkisüléses lámpák esetében	X	X	

4.2. Első és hátsó helyzetjelző lámpák, oldalsó szélességjelző lámpák, hátsó méretjelző lámpák és nappali menetlámpák

4.2.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás.		X	
		b) A bura hibás.		X	
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X	X	
4.2.2. Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A kapcsoló működése nem felel meg a követelményeknek ¹ . A hátsó helyzetjelző és oldalsó szélességjelző lámpák bekapcsolt fényszóró mellett kikapcsolhatók.		X X	
		b) A vezérlőegység hibásan működik.		X	
4.2.3. A követelményeknek való megfelelés ¹	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A lámpa, a kibocsátott fény színe, a lámpa helyzete, a fényerősség vagy a jelzés nem felel meg a követelményeknek ¹ . Elöl piros vagy hátul fehér fény; erősen csökkent fényerősség.	X	X	
		b) A burán vagy a fényforráson olyan termék található, amely csökkenti a fényerősséget, vagy megváltoztatja a kibocsátott fény színét. Elöl piros vagy hátul fehér fény; erősen csökkent fényerősség.	X	X	

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3. Felfüggesztés

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

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

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

6. ALVÁZ ÉS AZ ALVÁZRA ERŐSÍTETT RÉSZEK

6.1. Alváz vagy alvázkeret és az arra erősített részek

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

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

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

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

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

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

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

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

7. EGYÉB BERENDEZÉSEK

7.1. Biztonsági övek/csatok és utasbiztonsági rendszerek

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

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

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

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

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

8. KÖRNYEZETTERHELÉS

8.1. Zaj

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

8.2. Kipufogógáz-kibocsátás

8.2.1. Pozitív gyújtású motorok kibocsátása

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

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
8.2.1.2. Gáz-halmazállapotú kibocsátás	— Euro 5 és Euro V ⁽⁷⁾ kibocsátási osztályú járművek: A mérés a követelményeknek¹ megfelelő kipufogógáz-elemző készülék segítségével vagy a fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD) leolvasásával történik. A kipufogógáz-kibocsátás ellenőrzés alapértelmezett módszere a kipufogócsövön keresztüli vizsgálat. Az egyenértékűség értékelése alapján és a vonatkozó típus-jóváhagyási jogszabályok figyelembevételével a tagállamok engedélyezhetik az OBD-rendszernek a gyártó ajánlásaival és egyéb előírásokkal összhangban történő használatát. — Euro 6 és Euro VI ⁽⁸⁾ kibocsátási osztályú járművek: A mérés a követelményeknek¹ megfelelő kipufogógáz-elemző készülék segítségével vagy az OBD-rendszer értékeinek leolvasásával történik, a gyártó ajánlásaival, illetve egyéb követelményekkel összhangban¹. A mérések a kétütemű motorokra nem vonatkoznak.	a) A gáz-halmazállapotú kibocsátás meghaladja a gyártó által meghatározott szintet;		X	
		b) vagy ha ez az adat nem áll rendelkezésre, a CO-kibocsátás meghaladja a következő mértékeket: i. korszerű kibocsátáscsökkentő rendszerrel fel nem szerelt jármű esetében: — 4,5 %, vagy — 3,5 % a nyilvántartásba vételnek vagy a forgalomba helyezésnek a követelményekben¹ meghatározott időpontja szerint ii. korszerű kibocsátáscsökkentő rendszerrel felszerelt jármű esetében: — alapláraton: 0,5 % — emelt üresjárat fordulatszám: 0,3 % vagy — alapláraton: 0,3 % ⁽⁷⁾ — emelt üresjárat fordulatszám: 0,2 % a nyilvántartásba vételnek vagy a forgalomba helyezésnek a követelményekben¹ meghatározott időpontja szerint.		X	
		c) A lambda-érték kívül esik az $1 \pm 0,03$ tartományon vagy nem felel meg a gyártó előírásainak			
		d) Az OBD-leolvasás jelentős mértékű működési hibára utal.			

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

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

Sorszám	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
	Vizsgálati eljárás: 1. A motornak és adott esetben a beszerelt turbófeltöltőknek az egyes szabadgyorsítási ciklusok megkezdése előtt üresjáratban kell lenniük. A nagy teljesítményű dízelmotorok esetében a gázpedál kiengedését követően legalább 10 másodpercet kell várni. 2. Az egyes szabadgyorsítási ciklusok elindításakor a gázpedált folyamatosan és gyorsan (egy másodperc alatt), de nem túl hevesen teljesen be kell nyomni úgy, hogy a befecskendezőszivattyú a lehető legnagyobb mértékű üzemanyag-ellátást biztosítsa. 3. Az egyes szabadgyorsítási ciklusok alatt a gázpedál felengedése előtt a motornak el kell érnie a le szabályozási fordulatszámot, az automata sebességváltóval ellátott járművek esetében pedig a gyártó által meghatározott fordulatszámot, illetve ha ez az adat nem áll rendelkezésre, a le szabályozási fordulatszám kétharmadát. Ez például a motorfordulatszám figyelemmel kíséréssel vagy a gázpedál benyomása és felengedése között kellő időt – M_2, M_3, N_2 és N_3 kategóriájú járművek esetében lehetőleg legalább két másodpercet – hagyva biztosítható. 4. A járművek csak akkor nem felelnek meg a vizsgálaton, ha legalább az utolsó három szabadgyorsítási ciklus mérési eredményének számtani közepe meghaladja a határértéket. Ennek kiszámítása során figyelmen kívül lehet hagyni azokat a méréseket, amelyek eredménye jelentősen eltér a mért középértéktől, illetve az olyan statisztikai számítások eredményétől, amelyek figyelembe veszik a mérések szórását. A tagállamok korlátozhatják a vizsgálati ciklusok számát.				

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MEGJEGYZÉSEK:

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

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

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

II. MELLÉKLET

A MŰSZAKI VIZSGÁLATI BIZONYÍTVÁNY MINIMÁLIS TARTALMA

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

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

III. MELLÉKLET

**A MŰSZAKI VIZSGÁLATBAN RÉSZT VEVŐ LÉTESÍTMÉNYEKRE ÉS BERENDEZÉSEKRE VONATKOZÓ
MINIMUMKÖVETELMÉNYEK****I. Létesítmények és berendezések**

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

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

vagy

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

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

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

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

II. A mérési eszközök kalibrálása

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

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

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

Táblázat ⁽¹⁾

A műszaki vizsgálat elvégzése céljából minimálisan előírt berendezések

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

A műszaki vizsgálat elvégzése céljából minimálisan előírt berendezések

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

A műszaki vizsgálat elvégzése céljából minimálisan előírt berendezések

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

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

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

IV. MELLÉKLET

A VIZSGABIZTOSOK SZAKÉRTELMÉRE, KÉPZÉSÉRE ÉS TANÚSÍTÁSÁRA VONATKOZÓ MINIMUMKÖVETELMÉNYEK**(1) Szakértelem**

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

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

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

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

(2) Alapképzés és szinten tartó képzés

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

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

a) Alapképzés vagy megfelelő vizsga

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

i. Jármű-technológia:

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

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

b) Szinten tartó képzés vagy megfelelő vizsga

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

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

(3) Szakértelem tanúsítása

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

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

V. MELLÉKLET

FELÜGYELETI SZERVEK

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

(1) A felügyeleti szervek feladatai és tevékenysége

A felügyeleti szerveknek el kell látniuk legalább a következő feladatokat:

a) A vizsgálóállomások felügyelete:

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

b) A vizsgabiztosok képzésének és vizsgáztatásának az ellenőrzése:

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

c) Auditálás:

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

d) Nyomon követés, pl. az alábbi intézkedésekkel:

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

e) A műszaki vizsgálatok eredményeinek méréssel való hitelesítése.

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

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

(2) A felügyeleti szervekre vonatkozó követelmények

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

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

(3) A szabályok és eljárások tartalma

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

a) A vizsgálóállomások engedélyezésére és felügyeletére vonatkozó követelmények:

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

b) A vizsgálóállomások vizsgabiztosai:

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

c) Berendezések és helyiségek:

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

d) Felügyeleti szervek:

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