

HU

HU

HU



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 29.2.2008
COM(2008) 100 végleges

2008/0044 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS .../.../EK IRÁNYELVE

[...]

a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról

(EGT vonatkozású szöveg)

(előterjesztő: a Bizottság)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS .../.../EK IRÁNYELVE

[...]

a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról

(átdolgozás)

MAGYARÁZÓ MEGJEGYZÉSEK

- 1) A Bizottság 1987. április 1-jén úgy határozott¹, hogy előírja valamennyi jogi aktus kodifikációját legkésőbb a tizedik módosítást követően, hangsúlyozva, hogy ez minimális követelményként értendő és helyesebb, ha az egyes egységek az illetékességükbe tartozó szövegek kodifikációját még ennél is korábban elvégzik annak érdekében, hogy a közösségi jogi aktusok világosak és könnyen érthetők legyenek.
- 2) A Bizottság kezdeményezte a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1996. december 20-i 96/96/EK tanácsi irányelv kodifikációját². Az új irányelv a benne foglalt jogi aktusok helyébe lép³.
- 3) Időközben a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatot⁴ a 2006/512/EK határozat módosította, amely bevezette az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárást az olyan általános hatályú intézkedésekhez, amelyek a Szerződés 251. cikkében meghatározott eljárás alapján elfogadott alap-jogiaktus nem alapvető fontosságú elemeinek módosítását szolgálják, beleértve néhány ilyen elem törlését vagy a jogi aktus új, nem alapvető fontosságú elemek beillesztésével történő kiegészítését is.
- 4) A 2006/512/EK határozatról szóló európai parlamenti, tanácsi és bizottsági közös nyilatkozattal⁵ összhangban ahhoz, hogy ezt az új eljárást alkalmazni lehessen olyan a Szerződés 251. cikkében meghatározott eljárás alapján elfogadott jogi aktusokra, amelyek már hatályban vannak, ezeket a jogi aktusokat az alkalmazandó eljárásokkal összhangban ki kell igazítani.
- 5) Ezért helyénvaló a 96/96/EK tanácsi irányelv kodifikációját átdolgozássá alakítani annak érdekében, hogy azt módosítani lehessen az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljáráshoz szükséges kiigazításokkal.

¹ COM(87) 868 PV.

² A Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett közleménye alapján - A közösségi joganyag kodifikációja, COM(2001) 645 végleges.

³ Lásd ezen javaslat III. mellékletének A. részét.

⁴ HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

⁵ HL C 255., 2006.10.21., 1. o.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS .../.../EK IRÁNYELVE

[...]

a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel a Bizottság javaslatára¹,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére²,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére³,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően⁴,

mivel:

↓ új szöveg

(1) A gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1996. december 20-i 96/96/EK tanácsi irányelvet⁵ több alkalommal jelentősen módosították⁶. Mivel további módosításokra van szükség, az áttekinthetőség érdekében azt át kell dolgozni.

¹ HL C [...], [...], [...] o.

² HL C [...], [...], [...] o.

³ HL C [...], [...], [...] o.

⁴ HL C [...], [...], [...] o.

⁵ HL L 46., 1997.2.17., 1. o. A legutóbb az 1882/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított irányelv.

⁶ Lásd a III. melléklet A. részét.

↓ 96/96/EK 2. Preamb.

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

↓ 96/96/EK 3. Preamb.

- (3) A növekvő közúti forgalom és az ebből származó növekvő veszély és terhelés minden tagállamot hasonló jellegű és súlyosságú biztonsági problémák elé állít.

↓ 96/96/EK 6. Preamb.

- (4) A gépjárművek üzemi élettartamuk alatti vizsgálatának viszonylag egyszerűnek, gyorsnak és költségkímélőnek kell lenniük.

↓ 96/96/EK 7. Preamb.
(kiigazított szöveg)

- (5) Ezért a z ebben az irányelvben felsorolt tételek vizsgálatára irányadó közösségi minimális előírásokat és eljárásokat külön irányelvekben kell megállapítani.

↓ 96/96/EK 9. Preamb.

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

↓ 96/96/EK 10. Preamb.
(kiigazított szöveg)

- (7) A vizsgálóberendezések és eljárások sokfélesége miatt a Közösségben jelenleg bonyolult például a fékberendezéseknél a nyomásbeállításra és a felépülési időre vonatkozó értékeket megállapítani.

↓ 96/96/EK 15. Preamb.

- (8) Minden, a gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatával foglalkozó érintettnek az a nézete, hogy a vizsgálati eljárások, és különösen az a kérdés, hogy a vizsgálatot üres, részben megrakott vagy teljesen megrakott járműveken végzik, a fékberendezések megbízhatóságával kapcsolatos megítélésüket befolyásolja.

↓ 96/96/EK 16. Preamb.

- (9) A egyes gépjárműtípusok fékerő-referenciaértékeinek megállapítása különböző terheltségi állapotokban megkönnyítheti a megbízhatóság megítélését. Ez az irányelv alternatívaként a jármű-kategória minimális hatásértékei betartásának vizsgálatához lehetővé tenné az ilyen eljárás szerinti vizsgálatot.

↓ 96/96/EK 17. Preamb.
(kiigazított szöveg)

- (10) A fékberendezések tekintetében ez az irányelv főleg azokra a járművekre érvényes, amelyekre a típusjóvá hagyást [a gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáinak fékberendezéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1971. július 26-i 71/320/EGK tanácsi irányelv ⁷] szerint adták ki, bizonyos járműtípusok azonban nemzeti előírások szerint lettek engedélyezve, amelyek annak az irányelvnek a feltételeitől eltérhetnek.

↓ 96/96/EK 18. Preamb.

- (11) A tagállamok a fékberendezés vizsgálatának hatókörét más, az ebben az irányelvben nem szereplő járműtípusokra és vizsgálati tételekre is kiterjeszthetik.

↓ 96/96/EK 19. Preamb.

- (12) A tagállamok a fékberendezés vizsgálatát szigorúbbá tehetik, vagy a vizsgálatok gyakoriságát növelhetik.

↓ 96/96/EK 20. Preamb.

- (13) Ennek az irányelvnek a célja a rendszeres kipufogógáz-vizsgálatokkal a gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátásának egész élettartamuk alatt alacsony szinten tartása, és

⁷ HL L 202., 1971.9.6., 37. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel (HL L 363., 2006.12.20., 81. o.) módosított irányelv .

annak biztosítása, hogy kivonják a forgalomból azokat a járműveket, amelyek a legsúlyosabb mértékben szennyezik a környezetet mindaddig, amíg nem tartják őket megfelelően karban.

↓ 96/96/EK 21. Preamb.

- (14) A rossz beállítás és a motor nem megfelelő karbantartása nemcsak a motorra káros, hanem a környezetre is, mert a szennyezés és az üzemanyag-fogyasztás növekedéséhez vezet. Fontos, hogy a környezetbarát közlekedést fejlesszék.
-

↓ 96/96/EK 22. Preamb.

- (15) A sűrítéssel gyújtású (dízel-) motoroknál a kipufogógáz átlátszatlanságának mérése elegendő mutató a jármű karbantartási állapotára a szennyezőanyag-kibocsátás vonatkozásában.
-

↓ 96/96/EK 23. Preamb.

- (16) A külső gyújtású (benzin-) motoroknál a szén-monoxid-kibocsátás mérése üresjáratban a kipufogásnál elegendő mutató a jármű karbantartási állapotára a szennyezőanyag-kibocsátás vonatkozásában.
-

↓ 96/96/EK 24. Preamb.

- (17) A kipufogógáz-kibocsátási vizsgálatnál a nem rendszeresen karbantartott járművek nagy arányban a szennyezőanyag kibocsátásukra előírt értékek túllépése miatt nem felelnek meg.
-

↓ 96/96/EK 25. Preamb.

- (18) A lambda-szonda-vezérlésű háromutas katalizátoros modern kipufogógáz-vezérlő rendszerekkel felszerelt benzinüzemű gépjárművek rendszeres kipufogógáz-kibocsátási vizsgálatának kritériumai szigorúbbak kell, hogy legyenek, mint a hagyományos járműveknél előírt kritériumok.

↓ 2001/9/EK 4. Preamb.
(kiigazított szöveg)

- (19) A gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekről és a 70/220/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 1998. október 13-i 98/69/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁸ a 2000. évtől fedélzeti diagnosztikai (FD) rendszer alkalmazását írja elő a benzin üzemanyagú személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek kipufogógáz összetételét szabályozó rendszerei működésének üzem közbeni ellenőrzésére. Az FD-rendszerek alkalmazása az új dízel üzemanyagú gépkocsikra 2003-tól kötelező.

↓ 96/96/EK 26. Preamb.

- (20) A tagállamok adott esetben egyes muzeális jellegű gépjárműveket kivehetnek az irányelv hatálya alól. Ezekre a járművekre saját vizsgálati előírásokat állapíthatnak meg. Ez a lehetőség nem eredményezhet szigorúbb előírásokat, mint amelyeknek a járműnek eredetileg is meg kellett felelnie.

↓ 2001/11/EK 4. Preamb.

- (21) Vannak olyan egyszerű, általánosan alkalmazott diagnosztikai rendszerek, amelyeket a vizsgáló intézmények felhasználhatnak a felszerelt sebességkorlátozó berendezések túlnyomó többségének ellenőrzésére. Az olyan járművek esetében, amelyeknél ezek a rendelkezésre álló diagnosztikai eszközök nem alkalmazhatók, a hatóságok vagy a jármű eredeti gyártója által rendelkezésre bocsátott berendezéseket használhatják, vagy a járműgyártó, illetve annak szerződött forgalmazói által kiállított megfelelő vizsgálati bizonyítvány elfogadását írhatják elő.

↓ 2001/11/EK 5. Preamb.

- (22) A sebességkorlátozó helyes működésének időszakos ellenőrzése könnyebbé válhat az olyan járműveknél, amelyeket újszerű adatrögzítő berendezéssel (digitális tachográf) láttak el a közúti közlekedésben alkalmazott menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK rendelet, továbbá a 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK rendeletek végrehajtására vonatkozó 88/599/EGK irányelv módosításáról szóló, 1998. szeptember 24-i 2135/98/EK tanácsi rendelet⁹ alapján. A 2003. évtől kezdődően az új járműveket ilyen berendezéssel kell felszerelni.

⁸ HL L 350., 1998.12.28., 1. o. ☒ A 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 171., 2007.6.29., 1. o.) 2013. január 2-án hatályon kívül helyezendő irányelv ☒.

⁹ HL L 274., 1998.10.9., 1. o. A legutóbb az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.) módosított rendelet.

↓ 96/96/EK 32. Preamb.

- (23) A taxikra és betegszállító kocsikra hasonló műszaki követelmények érvényesek, mint a személygépkocsikra. A megvizsgálandó tételek hasonlóak, de a vizsgálatok gyakorisága eltérő.

↓ 96/96/EK 13. Preamb.

- (24) A tagállamoknak a fennhatóságuk alá tartozó területeken biztosítaniuk kell a járművek időszakos műszaki vizsgálatának jó minőségét és eljárását.

↓ 96/96/EK 14. Preamb.

- (25) A Bizottságnak ellenőriznie kell ennek az irányelvnek a gyakorlati alkalmazását.

↓ 96/96/EK 33. Preamb.
(kiigazított szöveg)

- (26) ☒ Mivel a tervezett intézkedés célját, nevezetesen a tisztességes versenyen alapuló biztonságos villamosenergia-ellátást és a teljes mértékben működőképes belső villamosenergia-piac létrehozását a tagállamok nem tudják megvalósítani, és ezért az intézkedés terjedelme meghatározása miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében meghatározottak szerinti szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket. ☒

↓ új szöveg

- (27) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal¹⁰ összhangban kell elfogadni.

- (28) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy az egyedi irányelvekben meghatározott előírásokat és eljárásokat a műszaki haladáshoz hozzáigazítsa. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és az irányelvek nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

¹⁰ HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) határozattal módosított határozat.

(29) Ez az irányelv nem érinti a III. melléklet B. részében meghatározott irányelveknek a nemzeti jogba történő átültetésére vonatkozó határidőkkel kapcsolatos tagállami kötelezettségeket,

↓ 96/96/EK

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

I. FEJEZET

Általános rendelkezések

1. cikk

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

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

2. cikk

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

3. cikk

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

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

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

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

II. FEJEZET

↓ 96/96/EK (kiigazított szöveg)

Kivételek

4. cikk

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

(2) A tagállamok a Bizottsággal folytatott konzultációt követően bizonyos járműveket, amelyeket rendkívüli körülmények esetén üzemeltetnek vagy használnak, amelyeket soha vagy csak alig használnak közutakon, beleértve az 1960. január 1-je előtt gyártott muzeális jellegű gépjárműveket is, illetve azokat, amelyeket átmenetileg a forgalomból kivontak, kivehetnek az irányelv hatálya alól, vagy különleges rendelkezések hatálya alá vonhatnak.

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

5. cikk

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

- a) a első kötelező időszakos műszaki vizsgálat időpontját előbbre hozhatják, és adott esetben vizsgálatot írhatnak elő a jármű nyilvántartásba vétele előtt,
- b) két egymást követő kötelező időszakos műszaki vizsgálat közötti időközt lerövidíthetik,
- c) a fakultatív felszerelés vizsgálatát kötelezően előírhatják;
- d) a megvizsgálandó tételek számát megnövelhetik;
- e) kiterjeszthetik a rendszeres időszakos műszaki vizsgálatot más jármű-kategóriákra;
- f) különleges kiegészítő vizsgálatokat írhatnak elő;
- g) a saját felségterületükön forgalomba helyezett járművekre a fékek minimális hatékonysága tekintetében a II. mellékletben meghatározott értéknél szigorúbb határértékeket állapíthatnak meg, és a vizsgálatokat nagyobb terhelésekkel

végezhetik, amennyiben ezek az előírások nem szigorúbbak a jármű eredeti típusjóváhagyásakor meghatározottaknál.

III. FEJEZET

Záró rendelkezések

↓ 96/96/EK 7. cikk
⇒ új szöveg

6. cikk

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

(2) ⇒ A Bizottság elfogadja ⇔ az egyedi irányelvekben meghatározott előírásoknak és eljárásoknak a műszaki haladáshoz történő hozzáigazításához szükséges módosításokat.

⇒ Ezeket az intézkedéseket, amelyek ezen rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, ⇔ a 7. cikk (2) bekezdésében ⇒ hivatkozott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági ⇔ eljárással összhangban kell elfogadni.

↓ 1882/2003/EK 3. cikk és
III. melléklet, 68. pont (kiigazított
szöveg)
⇒ új szöveg

7. cikk

(1) A Bizottságot a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról szóló irányelveknek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításával foglalkozó bizottság (a továbbiakban: a bizottság) segíti.

(2) Az e ☒ bekezdésre ☒ történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat ⇒ 5a. cikke (1)–(4) bekezdését ⇔ és 7. cikkét kell alkalmazni, a 8. cikke rendelkezéseire is figyelemmel.

~~Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében megállapított időtartam három hónap.~~

~~(3) A bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.~~

↓ 96/96/EK 9. cikk

8. cikk

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

↓ 96/96/EK 11. cikk

9. cikk

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

↓

10. cikk

A III. melléklet A. részében meghatározott aktusokkal módosított 96/96/EK irányelv hatályát veszti, a III. melléklet B. részében meghatározott aktusoknak a nemzeti jogba történő átültetésére vonatkozó határidőkkel kapcsolatos tagállami kötelezettségek sérelme nélkül.

A hatályon kívül helyezett irányelvre történő utalásokat úgy kell tekinteni, mintha erre az irányelvre vonatkoznának és a IV. mellékletben foglalt megfelelési táblázattal összhangban kell alkalmazni.

↓ 96/96/EK 12. cikk

11. cikk

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

12. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben,

*az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*

I. MELLÉKLET

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

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

↓ 96/96/EK (kiigazított szöveg)
→₁ 2003/27/EK 1. cikk és
melléklet

II. MELLÉKLET

KÖTELEZŐ VIZSGÁLATI TÉTELEK

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

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

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

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

1. Fékrendszer

A jármű fékberendezésének időszakos műszaki vizsgálata a következő tételeket tartalmazza. Az ellenőrzéskor megállapított értékeknek, amennyiben ez megvalósítható, a [71/320/EGK irányelv] műszaki követelményeivel kell egyenértékűnek lenniük.

<i>Vizsgálati tételek</i>	<i>Hibák okai</i>
1.1. Mechanikai állapot és működés	
1.1.1. Fékpedálforgópont	– túl szoros – csapágy kiverődött – kopás/holtjáték túl nagy
1.1.2. A pedál állapota és a fékműködtető berendezés útja	– túl nagy út vagy elégtelen tartalék úthossz – a fékműködtető szabad oldása korlátozott – hiányzik a csúszásgátló a fékpedálról, laza vagy simára kopott

<p>1.1.3. Vákuumszivattyú vagy kompresszor és tartályok</p>	<ul style="list-style-type: none"> – a fék hatásos működéséhez szükséges felépülési idő túl nagy – a figyelmeztető berendezés működésbe lépése után (vagy manométer-kijelzés a veszélyzónában) nincs legalább két fékezéshez elegendő légnyomás vagy vákuum – érezhető nyomásesés tapasztalható levegőelszökés miatt vagy hallható levegőszivárgás
<p>1.1.4. Alacsony nyomásra figyelmeztető kijelzés vagy manométer</p>	<ul style="list-style-type: none"> – alacsony nyomásra figyelmeztető kijelzés, illetve manométer rosszul működik vagy hibás
<p>1.1.5. Kézi működtetésű fékszelep</p>	<ul style="list-style-type: none"> – működtetőberendezés eltört vagy hibás, túlzottan kopott – a vezérlőszelep hibásan működik – a működtetőkar bizonytalanul van a szeleporsóra rögzítve, vagy a szeleptest bizonytalanul rögzített – a csatlakozások lazák vagy szivárgás van a rendszerben – a működés nem kielégítő
<p>1.1.6. Rögzítőfék, rögzítőfékkar, rögzítőfék-reteszelőkilincs-mű</p>	<ul style="list-style-type: none"> – rögzítőfék-reteszelés nem tart megfelelően – túlzott kopás a kar csapágyazásnál vagy a reteszelőkilincs-műnél – túlzott karúthossz a rossz beállítás miatt
<p>1.1.7. Fékszelepek (lábszelep, tehermentesítő, vezérlőszelepek stb.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – sérült, túlzott levegőszivárgás – túlzott olajszivárgás a kompresszorból – bizonytalan rögzítés/szakszerűtlen szerelés – hidraulikusfékfolyadék-folyás
<p>1.1.8. Csatlakozófejek a pótkocsifékekhez</p>	<ul style="list-style-type: none"> – sérült lezárócsapok vagy önlezáró csatlakoztatószelep – bizonytalan rögzítés/szakszerűtlen szerelés – túlzott szivárgás

1.1.9. Energiatároló tartály, sűrítettlevegő-tartály	<ul style="list-style-type: none"> – sérült, korrodált, tömítetlen – a vízmentesítő berendezés nem működik – bizonytalan rögzítés/szakszerűtlen szerelés
1.1.10. Fékrásegítő egység, főfékhenger (hidraulikus fékberendezés)	<ul style="list-style-type: none"> – fékrásegítő sérült vagy hatástalan – főfékhenger sérült vagy tömítetlen – főfékhenger nem biztonságos – fékfolyadék nem elegendő – a főfékhenger tartályának fedele hiányzik – fékfolyadék-figyelmeztető lámpa világít vagy hibás – a fékfolyadékszint-figyelmeztető készülék helytelen működése
1.1.11. Merev fékcsovek	<ul style="list-style-type: none"> – hiba vagy törés veszélye – szivárgás vezetékekből vagy csatlakozófejekből – sérült vagy túlzottan korrodált – helytelen elhelyezés
1.1.12. Féktömlők	<ul style="list-style-type: none"> – hiba vagy törés veszélye – sérülés, kidörzsölődés, a féktömlő túl rövid, megcsavarodott – szivárgás tömlőkből vagy csatlakozásokból – a tömlő kidudorodása nyomás alatt – porozitás
1.1.13. Dob- és tárcsafékbetétek	<ul style="list-style-type: none"> – túlzott kopás – elszennyeződtek (olaj, zsír stb.)

1.1.14. Fékdobok, féktárcsák	<ul style="list-style-type: none"> – túlzott kopás, túlzott barázdálódás, repedések, nem megfelelően rögzített vagy eltörött – fékdobok vagy féktárcsák elpiszkolódtak (olaj, zsír stb.) – féktartó lapok nem megfelelően rögzítettek
1.1.15. Fékbowdenhuzalok, fékvonórudak, fékkarok, fékrudazatok	<ul style="list-style-type: none"> – bowdenhuzal sérült, összecsomózódott – túlzott kopás vagy túlzott korrózió – kötélt vagy vonórúd-csatlakozás nem megfelelően rögzített – bowdenvezetés sérült – a fékberendezés szabad mozgása korlátozott – rendellenes kar-, vonórúd- vagy rudazatúthosszak a hibás beállítás vagy túlzott kopás miatt
1.1.16. Fékműködtető készülék (beleértve a rugóerő tárolós féket vagy hidraulikus kerékfékhengereket is)	<ul style="list-style-type: none"> – megrepedt vagy sérült – szivárgás – bizonytalan rögzítés/szakszerűtlen felszerelés – túlzott korrózió – a működtető dugattyú vagy membrán túlzott úthossza – porvédő hiányzik vagy erősen sérült
1.1.17. Fékerő-szabályozó szelep	<ul style="list-style-type: none"> – a rudazat sérült – rossz beállítás – megszorult, nem működik – hiányzik
1.1.18. Az automatikus szelep utánállító jelzése	<ul style="list-style-type: none"> – megszorult vagy rendellenes úthossz, túlzott kopás vagy hibás beállítás – megsérült

1.1.19. Tartósfék (amennyiben fel van szerelve vagy kötelező)	<ul style="list-style-type: none"> – bizonytalan csatlakozások vagy rögzítés – hibás
1.2. Üzemi fék, hatás és hatásosság	
1.2.1. Hatás (fokozatosan növelve a maximális fékerőig)	<ul style="list-style-type: none"> – elégtelen fékerő egy vagy több keréken – a fékerő az egyik keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen lévő másik keréken mért legnagyobb érték 70 %-a. A közúton történő fékvizsgálat esetén: a jármű túlzott eltérése az egyenes iránytól – a fékerő nem növelhető fokozatosan (rángatás) – rendellenes időkéselelem bármely keréknél fékezéskor – túlzott fékerő-ingadozás az eltorzult féktárcsák vagy ovális fékdobok miatt

<p>1.2.2. Hatásosság</p>	<ul style="list-style-type: none"> – a megengedett maximális tömegre vonatkoztatott vagy nyerges pótkocsi esetén a megengedett tengelyterhelések összegére vonatkoztatott lefékezési arány, ha a következő értékeknél kisebb: – minimális fékhatásosság – 1. kategória: 50 %¹ – 2. kategória: 43 %² – 3. kategória: 40 %³ – 4. kategória: 50 % – 5. kategória: 45 %⁴ – 6. kategória: 50 % – vagy – a fékerő a jármű gyártója által a járműtengelyre⁵ megadott referenciaérték alatt van
<p>1.3. Biztonsági fék, hatás és hatásosság (ha külön berendezés)</p>	

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

² 45 % azokra a járművekre, amelyeket 1988 után vagy a [71/320/EGK irányelvnek, amelyet a Bizottság 85/647/EGK irányelve módosított (HL L 380., 1985.12.31., 1. o.)], alkalmazása dátumától az egyes tagállamok jogalkotásában, amennyiben ez később történt, engedélyeztek.

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

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

⁵ A referenciaérték a járműtengelyre az a fékezőerő - Newtonban kifejezve -, amely szükséges ahhoz, hogy ezt az előírt legkisebb fékezőerőt a bemutatott jármű adott tömegénél elérjék.

1.3.1. Hatás	<ul style="list-style-type: none"> – fékek az egyik oldalon nem működnek – a fékerő az egyik keréken az ugyanazon a tengelyen lévő másik keréken mért legmagasabb érték 70 %-ánál kevesebb – a fékerő nem változik fokozatosan (rángatás) – az automatikus fékrendszer a pótkocsin nem működik
1.3.2. Hatásosság	<ul style="list-style-type: none"> – minden jármű-kategóriára a fékezettségi arány az 1.2.2. pont szerinti üzemi fékhatás 50 %-ánál⁶ kisebb, a megengedett maximális tömegre vagy nyerges pótkocsik esetén a megengedett tengelynyomások összegére vonatkoztatva
1.4. Rögzítőfék, hatás és hatásosság	
1.4.1. Hatás	<ul style="list-style-type: none"> – a fék egyik oldalon nem működik
1.4.2. Hatásosság	<ul style="list-style-type: none"> – minden jármű-kategóriára a fékezettségi arány kisebb mint 16 % a megengedett maximális tömegre, vagy gépjárműveknél kisebb mint 12 % a jármű kombinációs maximális megengedett tömegére, mindenkor a nagyobbik érték érvényes
1.5. Tartósfék- vagy kipufogófék-hatás	<ul style="list-style-type: none"> – fékhatás nem változik folyamatosan – hibás
1.6. Blokkolásgátló	<ul style="list-style-type: none"> – a blokkolásgátló-figyelmeztető készülék hibásan működik – hibás

⁶ A 2. és 5. kategória járműveinél (a biztonsági fék hatása nem szerepel a [71/320/EGK irányelvben, amelyet a Bizottság 85/647/EGK irányelve módosított]) a biztonsági fék minimális hatása 2,2 m/s².

AZ 1., 2. ÉS 3. JÁRMŰ-KATEGÓRIA JÁRMŰVEI	A 4., 5. ÉS 6. JÁRMŰ-KATEGÓRIA JÁRMŰVEI
2. Kormányberendezés és kormánykerék	2. Kormányberendezés
2.1. Mechanikus állapot	2.1. Mechanikus állapot
2.2. Kormánykerék	2.2. Kormányholtjáték
2.3. Kormányholtjáték	2.3. Kormányrendszer összeköttetései
☒ 2.4. Kerékcsapágyak ☒	
3. Kilátási viszonyok	3. Kilátási viszonyok
3.1. Látómező	3.1. Látómező
3.2. Üveg állapota	3.2. Üveg állapota
3.3. Visszapillantó tükrök	3.3. Visszapillantó tükrök
3.4. Szélvédőtörlők	3.4. Szélvédőtörlők
3.5. Szélvédőmosók	3.5. Szélvédőmosók
4. Világítás, fényvisszaverők és elektromos berendezések	4. Világítóberendezések
4.1. Távolsági és tompított fényszórók	4.1. Távolsági és tompított fényszórók
4.1.1. Állapot és működés	4.1.1. Állapot és működés
4.1.2. Beállítás	4.1.2. Beállítás
4.1.3. Kapcsolók	4.1.3. Kapcsolók
4.1.4. Észlelhetőség	
4.2. Oldalsó helyzetjelző lámpák és hátsó méretjelző lámpák	4.2. Lencsék állapota és működése, szín és észlelhetőség az alábbiaknál
4.2.1. Állapot és működés	4.2.1. Oldalsó helyzetjelző lámpák és hátsó lámpák

4.2.2. Szín és észlelhetőség	4.2.2. Féklámpák
	4.2.3. Irányjelző lámpák
	4.2.4. Hátrameneti lámpák
	4.2.5. Ködlámpák
	4.2.6. Hátsó rendszámtábla világítása
	4.2.7. Hátsó fényvisszaverők
	4.2.8. Elakadást jelző lámpák
4.3. Féklámpák	
4.3.1. Állapot és működés	
4.3.2. Szín és észlelhetőség	
4.4. Irányjelző lámpák	
4.4.1. Állapot és működés	
4.4.2. Szín és észlelhetőség	
4.4.3. Kapcsolók	
4.4.4. Villogási gyakoriság	
4.5. Első és hátsó ködlámpa	
4.5.1. Elhelyezés	
4.5.2. Állapot és működés	
4.5.3. Szín és észlelhetőség	
4.6. Hátrameneti lámpa	
4.6.1. Állapot és működés	
4.6.2. Szín és észlelhetőség	
4.7. Hátsó rendszámtáblát megvilágító lámpa	
4.8. Fényvisszaverők	
– állapot és szín	

4.9.	Visszajelző lámpák	
4.10.	Elektromos összeköttetések a vontató jármű és a pótkocsi vagy nyerges pótkocsi között	
4.11.	Elektromos vezetékek	
5.	<i>Tengelyek, kerekek, gumiabroncsok és felfüggesztés</i>	5. <i>Tengelyek, kerekek, gumiabroncsok és felfüggesztés</i>
5.1.	Tengelyek	5.1. Tengelyek
5.2.	Kerekek és gumiabroncsok	5.2. Kerekek és gumiabroncsok
5.3.	Felfüggesztés	5.3. Felfüggesztés
6.	<i>Alváz és az alvázra erősített részek</i>	6. <i>Alváz és az alvázra erősített részek</i>
6.1.	Alváz vagy alvázkeret és az arra erősített részek	6.1. Alváz vagy alvázkeret és az arra erősített részek
6.1.1.	Általános állapot	6.1.1. Általános állapot
6.1.2.	Kipufogócsövek és hangtompító	6.1.2. Kipufogócsövek és hangtompító
6.1.3.	Tüzelőanyag-tartály vagy vezetékek	6.1.3. Tüzelőanyag-tartály vagy vezetékek
6.1.4.	Az aláfutásgátló méretei és állapota a nehéz-tehergépjárműveknél	6.1.4. Pótkeréktartó
6.1.5.	Pótkeréktartó	6.1.5. Az összekapcsoló szerkezet biztonsága (ha be van építve)
6.1.6.	Összekapcsoló szerkezet a vontató járművön, pótkocsin és nyerges pótkocsin	
6.2.	Vezetőfülke és karosszéria	6.2. Karosszéria
6.2.1.	Általános állapot	6.2.1. Szerkezeti állapot
6.2.2.	Rögzítés	6.2.2. Ajtók és záruk
6.2.3.	Ajtók és záruk	
6.2.4.	Padlózat	
6.2.5.	Vezetőülés	

6.2.6. Lépcsők	
7. Egyéb felszerelések	7. Egyéb felszerelések
7.1. Biztonsági övek	7.1. A vezetőülés rögzítése
7.2. Tűzoltó készülék	7.2. Akkumulátor rögzítése
7.3. Zárak és lopásgátló készülék	7.3. Hangjelző készülék
7.4. Elakadást jelző háromszög	7.4. Elakadást jelző háromszög
7.5. Elsősegélynyújtó készlet	7.5. Biztonsági övek
<input checked="" type="checkbox"/> 7.5.1. Beépítések biztonsága <input checked="" type="checkbox"/>	
	7.5.2. A biztonsági övek állapota
7.5.3. Működés	
7.6. Kerékék	
7.7. Hangjelző berendezés	
7.8. Sebességmérő	
7.9. Menetíró készülék (megléte és a plomba sértetlensége)	
<ul style="list-style-type: none"> – az adattábla érvényességének ellenőrzése a 3821/85/EGK <input checked="" type="checkbox"/> tanácsi <input checked="" type="checkbox"/> rendelet⁷ szerint, ha kötelező – kétség esetén megvizsgálandó, hogy a névleges méret vagy a gumiméret az adattáblán feltüntetett adatoknak megfelel-e – amennyiben lehetséges, meg kell vizsgálni, hogy a menetíró készülék plombálása és adott esetben a csatlakozásoknak a csalási szándékú beavatkozás elleni védelmét biztosító 	

⁷ (HL L 370., 1985.12.31, 8. o.).

eszközök sértetlenek-e	
7.10.	<p>Sebességkorlátozó</p> <ul style="list-style-type: none"> – ha lehetséges, meg kell vizsgálni, hogy a sebességkorlátozó a 92/6/EGK irányelv szerint van-e beszerelve, ha kötelező – a sebességkorlátozó adattáblája érvényességének ellenőrzése – amennyiben kivitelezhető, annak megvizsgálása, hogy a sebességkorlátozó és adott esetben a csatlakozások plombái sértetlenek indokolatlan beavatkozással szemben – →₁ amennyiben kivitelezhető, ellenőrizni kell, hogy a sebességkorlátozó készülék megakadályozza-e azt, hogy a 92/6/EGK irányelv 2. és 3. cikkében említett járművek túllépjék az előírt értékeket ←
8.	<i>Környezetterhelés</i>
8.1.	Zajkeltés
8.	<i>Környezetterhelés</i>
8.1.	Zajkeltés

↓ 2003/27/EK 1. cikk és
melléklet (kiigazított szöveg)

8.2. Kipufogógáz-kibocsátás

8.2.1 Külső gyújtású benzinmotorral felszerelt gépjárművek

a) Amennyiben a kipufogógáz-kibocsátást nem egy olyan korszerű kibocsátáscsökkentő rendszer szabályozza, mint például egy lambdaszondás háromfázisú katalizátor:

1. A kipufogórendszer szemrevételezéses ellenőrzése a rendszer teljességének, szabályszerű állapotának és tömítettségének vizsgálata érdekében.
2. A gyártó által felszerelt kibocsátáscsökkentő berendezések szemrevételezéses ellenőrzése a rendszer teljességének, szabályszerű állapotának és tömítettségének vizsgálata érdekében.

A motor megfelelő időtartamú (a gyártó ajánlásának figyelembevételével történő) melegítését követően (terhelés nélküli) üresjáraton megméri a kipufogógázok szénmonoxid-tartalmát (CO-tartalmát).

A kipufogógázok legnagyobb megengedett CO-tartalma azonos a motor gyártója által meghatározott értékkel. Amennyiben ez az adat nem áll rendelkezésre, illetve a tagállam illetékes hatóságai nem ezt alkalmazzák referenciaértékként, akkor a CO-tartalom nem haladhatja meg a következő értékeket:

- i. azon járművek esetében, amelyeket először azon időpont és 1986. október 1-je között jegyezték be vagy helyezték üzembe, amikortól a tagállamok előírták, hogy a járművek teljesítsék a [70/220/EGK irányelv]⁸ követelményeit: CO - 4,5 térfogatszázalék.
- ii. Az először 1986. október 1-je után bejegyzett vagy üzembe helyezett járművek esetében: - 3,5 térfogatszázalék.

b) Amennyiben a kipufogógáz-kibocsátást egy korszerű kibocsátáscsökkentő rendszer, mint például egy lambdaszondás vezérlésű háromfázisú katalizátor szabályozza:

1. A kipufogórendszer szemrevételezéses ellenőrzése a rendszer teljességének, szabályszerű állapotának és tömítettségének vizsgálata érdekében.



⁸ HL L 76., 1970.3.9., 1. o.

2. A gyártó által felszerelt kibocsátáscsökkentő berendezések szemrevételezéses ellenőrzése a rendszer teljességének, szabályszerű állapotának és tömítettségének vizsgálata érdekében.
3. A jármű kibocsátáscsökkentő rendszere hatékonyságának meghatározása a kipufogógázok lambda értékének és CO-tartalmának mérésével a 4. pont, vagy a gyártó által javasolt, és a típusjóváahagyáskor engedélyezett eljárás szerint. A motor előkezelése minden egyes vizsgálat esetében a jármű gyártójának ajánlásaival összhangban történik.
4. Kipufogócsövön mért kibocsátás - határértékek

A kipufogógázok legnagyobb megengedett CO-tartalma azonos a motor gyártója által meghatározott értékkel.

Amennyiben ez az adat nem áll rendelkezésre, a CO-tartalom nem haladhatja meg a következő értékeket:

- i. Mérés üresjáraton:

A kipufogógázok legnagyobb megengedett CO-tartalma nem haladhatja meg a 0,5 térfogatszázalékot, azon járművek esetében pedig, amelyek típusjóváahagyása a 98/69/EK  európai parlamenti és tanácsi  irányelvvel⁹ vagy a későbbi módosításokkal módosított 70/220/EGK irányelv I. mellékletének 5.3.1.4. pontjában levő táblázat A vagy B sorában megadott határértékek szerint történt, a legmagasabb CO-tartalom nem haladhatja meg a 0,3 térfogatszázalékot. Amennyiben a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv szerinti azonosítás nem lehetséges, akkor a fenti rendelkezéseket a 2002. július 1-je után bejegyzett vagy először üzembe helyezett járművekre kell alkalmazni.

- ii. Mérés (terhelés nélküli) üresjáraton, magas fordulatszám mellett, ahol a motor fordulatszáma legalább 2000 min⁻¹:

CO-tartalom: legfeljebb 3 térfogatszázalék, azon járművek esetében pedig, amelyek típusjóváahagyása a 98/69/EK irányelvvel vagy a későbbi módosításokkal módosított 70/220/EGK irányelv I. mellékletének 5.3.1.4. pontjában levő táblázat A vagy B sorában megadott határértékek szerint történt, a legmagasabb CO-tartalom nem haladhatja meg a 0,2 térfogatszázalékot. Amennyiben a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv szerinti azonosítás nem lehetséges, akkor a fenti rendelkezéseket a 2002. július 1-je után bejegyzett vagy először üzembe helyezett járművekre kell alkalmazni.

Lambda: $1 \pm 0,03$ vagy a gyártó előírásainak megfelelően.

⁹ HL L 350., 1998.12.28., 1. o.

- iii) A (98/69/EK irányelvvel és a későbbi módosításokkal módosított) 70/220/EGK irányelvnek megfelelően fedélzeti diagnosztikai rendszerekkel (OBD) felszerelt gépjárművek tekintetében a tagállamok az i. pontban meghatározott vizsgálat helyett az OBD-készülék megfelelő értékeinek leolvasásával, és ezzel egy időben az OBD-készülék szabályszerű működésének ellenőrzésével is megállapíthatják a kipufogórendszer helyes működését.

8.2.2. Kompressziós gyújtású (dízel)motorral felszerelt gépjárművek



- a) A kipufogógáz átlátszatlanságának mérése (terhelés nélkül, az alapjáratról a le szabályozott fordulatszámig tartó) szabadgyorsítás mellett, miközben a sebességváltó üres állásban van, a tengelykapcsoló pedig ki van nyomva.
- b) A jármű előkezelése:
 - 1. A járművek előkezelés nélkül is vizsgálhatók, bár biztonsági okokból ellenőrizni kell, hogy a motor meleg-e, és megfelelő műszaki állapotban van-e.
 - 2. A (d) 5. pontban meghatározottak kivételével megfelelő azoknak a járműveknek az előkezelése, amelyeket nem a következő követelmények szerint vizsgáltak:
 - i. A motor eléri a teljes üzemi hőmérsékletet, például az olajsztigmérő pólca csövébe helyezett szondával mérve az olaj hőmérséklete legalább 80 °C, vagy 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 működtetésével is megállapítható.
 - ii. A kipufogórendszert legalább három szabadgyorsítási ciklussal, illetve egy ezzel egyenértékű módszerrel kitisztítják.
- c) Vizsgálati eljárás:
 - 1. A gyártó által felszerelt kibocsátáscsökkentő berendezések szemrevételezéses ellenőrzése a rendszer teljességének, szabályszerű állapotának és tömítettségének vizsgálata érdekében.
 - 2. A motornak és adott esetben a beszerelt turbófeltöltőknek az egyes szabadgyorsítási ciklusok megkezdése előtt üresjáratban kell lenniük. A nagy teljesítményű dízel motorok esetében a gázpedál kiengedését követően legalább 10 másodpercet kell várni.

3. Az egyes szabadgyorsítási ciklusok elindításakor a gázpedált folyamatosan és gyorsan (egy másodperc alatt), de nem túl hevesen teljesen be kell nyomni úgy, hogy a befecskendező szivattyú a lehető legnagyobb üzemanyag-ellátást biztosítsa.
4. Az egyes szabadgyorsítási ciklusok alatt a gázpedál kiengedése előtt a motornak el kell érnie a leszabályozási fordulatszámot, az automata sebességváltóval ellátott járművek esetében pedig a gyártó által meghatározott fordulatszámot, illetve ha ez az adat nem áll rendelkezésre, leszabályozási fordulatszám kétharmadát. Ez például a motor fordulatszámának folyamatos megfigyelésével ellenőrizhető, illetve úgy, hogy a kezdeti gázadás és a pedál kiengedése között elegendő időt kell hagyni, ami az I. melléklet 1. és 2. kategóriába tartozó járművek esetében legalább két másodperc.

d) Határértékek:

1. A koncentráció nem haladhatja meg a 72/306/EGK tanácsi irányelv¹⁰ alapján a rendszámtáblán feljegyzett értéket.
2. Amennyiben ez az adat nem áll rendelkezésre, illetve a tagállamok illetékes hatóságai nem ezt használják referenciaértékként, akkor a koncentráció nem haladhatja meg a gyártó által meghatározott értéket vagy az abszorpciós együttható következő határértékeit:

A legnagyobb abszorpciós együttható:

- szívó dízelmotorok esetében = $2,5 \text{ m}^{-1}$
- turbótöltéses dízelmotorok esetében = $3,0 \text{ m}^{-1}$
- az $1,5 \text{ m}^{-1}$ -es határértéket kell alkalmazni a következő járművekre, amelyek típusjóvá hagyása a következő határértékek szerint történt:
 - a) a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv I. mellékletének 5.3.1.4. pontjában szereplő táblázat B sorában meghatározott határérték - (Kis teljesítményű dízeljárművek - Euro 4);
 - b) az 1999/96/EK  európai parlamenti és tanácsi  irányelvvel¹¹ módosított 88/77/EK tanácsi irányelv¹² I. mellékletének 6.2.1. pontjában szereplő táblázat B1 sorában meghatározott határérték - (Nagy teljesítményű dízeljárművek - Euro 4);

¹⁰ HL L 190., 1972.8.20., 1. o.

¹¹ HL L 44., 2000.2.16., 1. o.

¹² HL L 36., 1988.2.9., 33. o.

- c) az 1999/96/EK irányelvvel módosított 88/77/EK irányelv I. mellékletének 6.2.1. pontjában szereplő táblázat B2 sorában meghatározott határérték - (Nagy teljesítményű dízeljárművek - Euro 5);
- d) az 1999/96/EK irányelvvel módosított 88/77/EK irányelv I. mellékletének 6.2.1. pontjában szereplő táblázat C sorában meghatározott határérték - (Nagy teljesítményű járművek - EEV),

illetve a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv későbbi módosításaiban meghatározott határértékek, vagy az 1999/96/EK irányelvvel módosított 88/77/EGK irányelv későbbi módosításaiban meghatározott határértékek, illetve az ezeknek megfelelő értékek, amennyiben az EK-típusjóváhagyás során alkalmazott berendezésektől eltérő típusú berendezéseket használnak.

Amennyiben a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv I. mellékletének 5.3.1.4. pontja szerinti vagy az 1999/96/EK irányelvvel módosított 88/77/EGK irányelv I. mellékletének 6.2.1. pontja szerinti azonosítás nem lehetséges, akkor a fenti rendelkezéseket a 2008. július 1-je után bejegyzett vagy először üzembe helyezett járművekre kell alkalmazni.

- 3. Az 1980. január 1. előtt bejegyzett vagy először üzembe helyezett járművek mentesülnek e követelmények alól.
- 4. A járművek csak akkor nem felelnek meg a vizsgálaton, ha legalább az utolsó három szabadgyorsítási ciklus 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.
- 5. A szükségtelen vizsgálatok elkerülése érdekében a tagállamok a 8.2.2.d) 4. pont rendelkezéseitől eltérve alkalmatlannak minősíthetik azokat a járműveket, amelyek esetében a háromnál kevesebb szabadgyorsítási ciklus, illetve a 8.2.2.b)2.ii. pontban meghatározott tisztítási (vagy ennek megfelelő) ciklus után a határértékeknél lényegesen magasabb értékeket mértek. Hasonlóképpen, a szükségtelen vizsgálatok elkerülése érdekében a tagállamok a 8.2.2.d)4. pont rendelkezéseitől eltérve megfelelőnek minősíthetik azokat a járműveket, amelyek esetében háromnál kevesebb szabadgyorsítási ciklus, illetve a 8.2.2.b)2.ii. pontban meghatározott tisztítási (vagy ennek megfelelő) ciklus után a határértékeknél lényegesen alacsonyabb értékeket mértek.

8.2.3. Vizsgálati berendezés

A járművek kibocsátását olyan berendezésekkel mérik, amelyekkel pontosan meg lehet állapítani, hogy az előírt vagy a gyártó által meghatározott határértékek teljesülnek-e.

- 8.2.4. Amennyiben az EK-típusjóváhagyás során egy járműtípusról megállapítják, hogy az nem teljesíti az ebben az irányelvben meghatározott határértékeket, a tagállamok e járműtípusra a gyártó által benyújtott igazolás alapján magasabb határértékeket is megállapíthatnak. Erről haladéktalanul tájékoztatniuk kell a Bizottságot, amely ezt követően tájékoztatja a többi tagállamot.

		↓ 96/96/EK
AZ 1., 2. ÉS 3. JÁRMŰ-KATEGÓRIA JÁRMŰVEI		A 4., 5. ÉS 6. JÁRMŰ-KATEGÓRIA JÁRMŰVEI
8.3.	Rádiózavar-mentesítés	
9.	<i>Kiegészítő vizsgálatok tömegközlekedési járművekre</i>	
9.1.	Vészkijárat(ok) (beleértve az ablaktörő kalapácsot is), vészkijáratú útmutató táblák	
9.2.	Fűtési rendszer	
9.3.	Szellőzési rendszer	
9.4.	Üléskialakítás	
9.5.	Belső világítás	
10.	<i>A jármű azonosítása</i>	10. A jármű azonosítása
10.1.	Rendszámtábla	10.1. Rendszámtábla
10.2.	Alvázszám	10.2. Alvázszám



III. MELLÉKLET

A. rész

A hatályon kívül helyezett irányelv és módosításainak listája (lásd a 10. cikket)

A Tanács 96/96/EK irányelve
(HL L 46., 1997.2.17., 1. o.)

A Bizottság 1999/52/EK irányelve
(HL L 142., 1999.6.5., 26. o.)

A Bizottság 2001/9/EK irányelve
(HL L 48., 2001.2.17., 18. o.)

A Bizottság 2001/11/EK irányelve
(HL L 48., 2001.2.17., 20. o.)

A Bizottság 2003/27/EK irányelve
(HL L 90., 2003.4.8., 41. o.)

Az Európai Parlament és a Tanács 1882/2003/EK
rendelete
(HL L 284., 2003.10.31., 1. o.)

Kizárólag ami az III. melléklet
68. pontjában tett hivatkozásokat
illeti

B. rész

A nemzeti jogba való átültetésre előírt határidők listája (lásd a 10. cikket)

aktusok	Átültetés határideje
96/96/EK	1998. március 9.
1999/52/EK	2000. szeptember 30.
2001/9/EK	2002. március 9.
2001/11/EK	2003. március 9.
2003/27/EK	2004. január 1.

IV. MELLÉKLET
MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

96/96/EK irányelv	Ez az irányelv
1.-4. cikk	1.-4. cikk
5. cikk, bevezető mondatrész	5. cikk, bevezető mondatrész
5. cikk, (1)–(7) bekezdés	5. cikk, (a) -(g) pont
6. cikk	-
7. cikk, (1) bekezdés	6. cikk, (1) bekezdés
7. cikk, (2) bekezdés	6. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés
-	6. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés
8. cikk, (1) bekezdés	7. cikk, (1) bekezdés
8. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés	7. cikk, (2) bekezdés
8. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés	-
8. cikk, (3) bekezdés	-
9. cikk, (1) bekezdés	-
9. cikk, (2) bekezdés	8. cikk
10. cikk	-
11. cikk, (1) bekezdés	-
11. cikk, (2) bekezdés	9. cikk
11. cikk, (3) bekezdés	-
-	10. cikk
12. cikk	11. cikk
13. cikk	12. cikk
I.–II. Melléklet	I.–II. Melléklet
III.–IV. Melléklet	-
-	III. Melléklet
-	IV. Melléklet