

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelőséget nem vállalnak a tartalmáért

► **B** AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2000/30/EK IRÁNYELVE

(2000. június 6.)

a Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre alkalmasságának országúti
műszaki ellenőrzéséről

(HL L 203., 2000.8.10., 1. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
► <u>M1</u>	A Bizottság 2003/26/EK irányelve (2003. április 3.)	L 90	37	2003.4.8.
► <u>M2</u>	A Bizottság 2010/47/EU irányelve (2010. július 5.)	L 173	33	2010.7.8.



**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2000/30/EK
IRÁNYELVE**

(2000. június 6.)

**a Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre
alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzéséről**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

Tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikke (1) bekezdés c) és d) pontjára,

Tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,

Tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,

A Régiók Bizottságával történt konzultációt követően,

A Szerződés 251. cikkében szabályozott eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A forgalom növekedése minden tagállamban hasonló jellegű és súlyosságú biztonsági és környezeti problémákat vet fel.
- (2) Az utak biztonsága, a környezetvédelem és az igazságos verseny érdekében a haszongépjárművek csak akkor használhatók, ha a közlekedés műszaki alkalmassági feltételeinek a legnagyobb mértékben megfelelnek.
- (3) A gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról szóló tagállami jogszabályok közelítéséről rendelkező 1996. december 20-i 96/96/EK irányelvnek megfelelően ⁽⁴⁾, a haszongépjárműveket minden évben alávetik egy, az erre felhatalmazott testület által végzett vizsgálatnak.

⁽¹⁾ HL C 190., 1998.6.18., 10. o. és HL C 116E., 2000.4.26., 7. o.

⁽²⁾ HL C 407., 1998.12.28., 112. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 1999. február 9-i véleménye (HL C 150., 1999.5.28., 27. o.), a Tanács 1999. december 2-i közös álláspontja és az Európai Parlament 2000. március 14-i határozata (még nem került kihirdetésre a Hivatalos Lapban). A Tanács 2000. április 13-i határozata.

⁽⁴⁾ HL L 46., 1997.2.17., 1. o., az 1999/52/EK irányelvvel (HL L 142., 1999.6.5., 26. o.) módosított irányelv.

▼B

- (4) A 94/12/EK irányelv⁽¹⁾ 4. cikke többirányú megközelítést ad a költséghatékonyság tekintetében azokra az intézkedésekre, amelyek a közúti közlekedés által okozott légszennyezés csökkentését célozzák; habár az Európai „Autó-olaj I.” program magában foglalta ezt a megközelítést és tárgyilagos értékelést adott a járműtechnológia, az üzemanyag minőség, az ellenőrzés, a karbantartás, valamint a nem technikai intézkedések területén a lehető legelőnyösebb intézkedésről, a közúti közlekedés szennyezőanyag-kibocsátásának csökkentése érdekében.
- (5) Tekintettel erre a megközelítésre, az Európai Parlament és a Tanács elfogadta a 98/70/EK irányelvet⁽²⁾ az üzemanyagok minőségének javítása céljából, valamint a magántulajdonban levő gépjárművekre és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó 98/69/EK⁽³⁾ irányelvet és a nehéz-tehergépjárművekre vonatkozó 1999/96/EK⁽⁴⁾ irányelvet azzal a szándékkal, hogy szigorúbb kibocsátási normákat állapítson meg.
- (6) Ez az irányelv ugyanennek a szemléletnek a részét képezi, ugyanakkor a környezetvédelem szempontjából hatékonyabbnak mutatkozik, nem szigorítja azonban a 96/96/EK irányelvben meghatározott, az időszakos műszaki vizsgálatokra vonatkozó normákat, hanem rendelkezik az országúti műszaki ellenőrzésről, abból a célból, hogy biztosítsa az említett irányelv alkalmazását az egész évben.
- (7) A szabályozott éves műszaki vizsgálat valójában nem tekinthető elegendőnek annak biztosítására, hogy a vizsgált haszongépjárművek egész évben közlekedésre alkalmas állapotban vannak.
- (8) A tervezett kiegészítő országúti műszaki ellenőrzéssel megvalósított hatékony kényszerítés gazdaságos intézkedés az utakon közlekedő haszongépjárművek karbantartási állapotának ellenőrzésére.
- (9) Az országúti műszaki ellenőrzést a haszongépjármű vezetőjének nemzetisége, a nyilvántartásba vevő ország vagy a forgalomba helyezés országa szerint történő bármilyen megkülönböztetés nélkül kell elvégezni.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1994. március 23-i 94/12/EK irányelve a gépjárművek kibocsátásai által okozott légszennyezés ellen alkalmazandó intézkedésekről és a 70/220/EGK irányelv módosításáról (HL L 100., 1994.4.19., 42. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1998. október 13-i 98/70/EK irányelve a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről és a 93/12/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 350., 1998.12.28., 58. o.).

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1998. október 13-i 98/69/EK irányelve a gépjárművek kibocsátásai által okozott légszennyezés ellen alkalmazandó intézkedésekről és a 70/220/EGK irányelv módosításáról (HL L 350., 1998.12.28., 1. o.).

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1999. december 13-i 1999/96/EK irányelve a járművekben használt sűrítéssel gyújtású motorok gázhalmazállapotú és szemcsés szennyezőanyag-kibocsátása, valamint a földgázzal vagy cseppfolyós propángázzal hajtott járművekben használt külső gyújtású motorok gáz halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátása ellen hozandó intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről és a 88/77/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 44., 2000.2.16., 1. o.).

▼B

- (10) A vizsgálatra történő kiválasztás módszere célzatos megközelítéssel alapul, amely a legnagyobb súlyt azoknak a járműveknek a kiszűrésére helyezi, amelyek a leginkább rossz állapotban lévőnek látszanak, ezzel növelve a hatósági eljárás eredményességét és a lehető legkisebbre csökkentve a járművezetők és az eljáró szervek költségeit és a késedelem mértékét.
- (11) A vizsgált járműben tapasztalt súlyos hiányosság esetén lehetővé kell tenni, hogy annak a tagállamnak az illetékes szerveit, amelyben a járművet nyilvántartásba vették, vagy ahol azt forgalomba helyezték, fel lehessen kérni arra, hogy a megfelelő intézkedéseket meghozzák és a kérvényező tagállamot értesítsék minden azt követően meghozott intézkedésről.
- (12) Ennek az irányelvnek a végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Tanács 1999. június 28-i 1999/468/EK irányelvvel összhangban kell elfogadni, amely a Bizottságra átruházott hatáskörök gyakorlásának módjait határozza meg ⁽¹⁾.
- (13) A Szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás és arányosság elve alapján a javasolt cselekvés tárgya, nevezetesen a Közösségben közlekedő haszongépjárművek országúti műszaki ellenőrzési rendszerének bevezetése nem valósítható meg megfelelően a tagállamok által, tehát a célkitűzés az intézkedés nagysága miatt a Közösség által jobban teljesíthető; ez az irányelv nem lépi túl a célhoz szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

(1) Az utak biztonsága és a környezet javítása érdekében, ennek az irányelvnek a célja annak biztosítása, hogy a Közösség tagállamai területén közlekedő haszongépjárművek teljesebb mértékben tegyenek eleget bizonyos, a 96/96/EK irányelv által előírt műszaki feltételeknek.

(2) Ez az irányelv bizonyos feltételeket állapít meg a Közösség területén közlekedő haszongépjárművek országúti műszaki ellenőrzésére vonatkozóan.

(3) A közösségi rendeletek sérelme nélkül ez az irányelv nem érinti a tagállamok jogát az irányelv hatályán kívül eső vizsgálatok elvégzésére vagy az országúti közlekedés más szempontok szerinti ellenőrzésére, különös tekintettel azokra, amelyek a haszongépjárműveket érintik. Másrészt, semmi sem akadályozhat meg egy tagállamot, az irányelv hatálya alá nem tartozó vizsgálatok összefüggésében, hogy az I. mellékletben felsoroltakat közutakon kívül ellenőrizze.

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

▼B*2. cikk*

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

- a) A „haszongépjármű” azokat a gépjárműveket és pótkocsikat jelenti, amelyeket a 96/96/EK irányelv I. mellékletének 1., 2., és 3. kategóriája határoz meg;
- b) Az „országúti műszaki ellenőrzés” a tagállamok területén közlekedő haszongépjárművek olyan műszaki jellegű ellenőrzését jelenti, amelyet a hatóságok nem jelentenek be előre, ezért azok váratlanul történnek, és a közutakon a hatóságok végzik el vagy az ellenőrzés azok felügyelete alatt történik;
- c) A „időszakos műszaki vizsgálat” egy jármű közlekedésre való műszaki alkalmasságának vizsgálatát jelenti, ahogyan arról a 96/96/EK irányelv II. melléklete rendelkezik.

3. cikk

(1) Minden tagállam bevezeti az országúti műszaki ellenőrzést, így valósítja meg az 1. cikkben meghatározott célt az irányelvben tárgyalt haszongépjárműveket illetően, szem előtt tartva az ilyen járművekre vonatkozó, a 96/96/EK irányelvben rögzített nemzeti intézkedéseket is.

(2) Minden országúti műszaki ellenőrzést a járművezető nemzetisége, a bejegyző ország vagy a forgalomba helyezés országa szerint történő bármilyen megkülönböztetés nélkül kell elvégezni, szem előtt tartva azt, hogy a járművezetők és az eljáró szervek költségeit és a késedelem mértékét a lehető legkisebbre csökkentésük.

4. cikk

(1) Az országúti műszaki ellenőrzés a következő szempontok közül egyet, kettőt vagy akár mindet magába foglalja:

- a) a haszongépjármű karbantartási állapotának szemmel történő felbecsülése a jármű álló helyzetében;
- b) egy közelmúltban felvett országúti műszaki ellenőrzési jegyzőkönyv ellenőrzése az 5. cikk rendelkezései szerint, vagy a jármű közlekedési alkalmasságát bizonyító iratok ellenőrzése, különös tekintettel - abban az esetben, ha a járművet egy tagállamban jegyezték be, illetve helyezték forgalomba - annak bizonyítására, hogy a haszongépjármű megfelelt a 96/96/EK irányelv szerinti időszakos műszaki vizsgálatnak;
- c) az I. melléklet 10. pontjában felsorolt, a vizsgálat tárgyát képező tételek közül egyre, több mint egyre vagy mindre vonatkozó, azok szabálytalanságait feltáró ellenőrzés.

(2) A fékrendszer és a kipufogógáz-kibocsátás ellenőrzését a II. mellékletben meghatározott szabályok alapján kell elvégezni.

(3) Mielőtt az I. melléklet 10. pontjában felsorolt tételek ellenőrzését az ellenőr elvégzi, figyelembe kell vennie a legutóbbi időszakos műszaki vizsgálatról készült tanúsítványt és/vagy a közelmúltban felvett műszaki országúti ellenőrzési jegyzőkönyvet, amelyet a járművezető felmutat.

▼B

Ha a járművezető egyéb, a jármű biztonságos üzemelését igazoló, egy felhatalmazott testület által kiállított okiratot mutat fel, az ellenőr ezt az okiratot is figyelembe veheti.

Abban az esetben, ha ezek az okiratok és/vagy a jegyzőkönyv azt bizonyítja, hogy az I. melléklet 10. pontjában felsorolt tételek valamelyikének ellenőrzése a megelőző három hónap folyamán megtörtént, úgy azt a tételt nem kell újra megvizsgálni, kivéve, ha a vizsgálat indokolt, különösen nyilvánvaló hiba és/vagy szabálytalanság esetén.

5. cikk

(1) A 4. cikk (1) bekezdés c) pontjában megfogalmazott vizsgálatról készült országúti műszaki ellenőrzési jegyzőkönyvet a vizsgálatot végző hatóság vagy ellenőr állítja ki. Az I. melléklet 10. pontjában egy jegyzőkönyvminta szerepel, amely egy ellenőrzési listát tartalmaz. A vizsgálatot végző hatóságnak vagy az ellenőrnek meg kell jelölnie a vizsgált tételekhez tartozó négyzeteket. A jegyzőkönyvet a haszongépjármű vezetőjének kell átadni.

(2) Amennyiben az ellenőrzést végző hatóság vagy személy úgy ítéli meg, hogy a haszongépjármű karbantartási hiányosságai - különösen a fékek tekintetében - a biztonságos közlekedést veszélyeztetik és ezáltal további vizsgálat indokolt, a haszongépjármű alávethető a 96/96/EK irányelv 2. cikkének megfelelő alaposabb vizsgálatnak egy, a tagállam által a közelben kijelölt vizsgálóközpontban.

Amennyiben akár a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott országúti műszaki országúti ellenőrzés során, akár az ennek a bekezdésnek az első albekezdésében meghatározott alaposabb vizsgálat során nyilvánvalóvá válik, hogy a haszongépjármű komoly veszélyt jelent a benne utazókra vagy a közúton közlekedőkre nézve, a jármű használatát az észlelt veszélyes hibák kijavításáig megtilthatják.

6. cikk

Minden második év március 31-éig a tagállamok közlik a Bizottsággal az előző két évben összegyűjtött adatokat az ellenőrzött járművek számát illetően, az I. melléklet 6. pontjában megadott kategóriák, a nyilvántartásba vevő ország és az I. melléklet 10. pontja alapján az ellenőrzött tételek és az észlelt hiányosságok szerint osztályozva.

Az első benyújtott jelentés a 2003. január 1-jével kezdődő kétéves periódust öleli fel.

A Bizottság ezt az információt továbbítja az Európai Parlamentnek.

7. cikk

(1) A tagállamok segítik egymást az irányelv alkalmazásában. Különös tekintettel arra, hogy egymás tudomására hozzák az ellenőrzések elvégzéséért felelős hivatal(ok) adatait, és a kapcsolattartó személyek nevét.

▼B

(2) Külföldi illetőségű személy tulajdonában lévő haszongépjárműben észlelt súlyos hiányosságokról, különösen azokról, amelyek a jármű használatának megtiltását eredményezték, az I. mellékletben bemutatott jegyzőkönyvminta segítségével értesíteni kell annak a tagállamnak az illetékes szerveit, amelyben a járművet nyilvántartásba vették vagy ahol azt forgalomba helyezték, anélkül hogy eljárást indítanak annak a tagállamnak a hatályban lévő jogszabályai szerint, ahol a hiányosságot észlelték.

Az 5. cikk sérelme nélkül, a tagállam illetékes szervei, amelyben a külföldi illetőségű személy tulajdonában levő haszongépjárműben súlyos hiányosságot észleltek, felkérhetik annak a tagállamnak az illetékes szerveit, amelyben a járművet nyilvántartásba vették, illetve forgalomba helyezték, hogy hozzák meg a megfelelő intézkedéseket a vétkes személyre nézve, például a jármű további közlekedési alkalmassági vizsgálatnak való alávetésével.

Az illetékes szervek, amelyekhez ilyen megkeresés érkezett, minden, a vétkessel szemben alkalmazott intézkedésről értesítik annak a tagállamnak az illetékes szerveit, amelyben a haszongépjármű hiányosságait észlelték.

8. cikk

Bármely módosítást, amely az I. melléklet, vagy a II. mellékletben meghatározott műszaki szabványok technikai fejlődéshez történő igazításához szükséges, a 9. cikk (2) bekezdésében szabályozott eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

Az ilyen módosítások ugyanakkor nem eredményezhetik az irányelv hatályának kiterjesztését.

9. cikk

(1) A Bizottságot a 96/96/EK irányelv 8. cikke alapján felállított Műszaki Fejlődéshez Igazodás Bizottsága, továbbiakban „a bizottság”, segíti.

(2) Amikor erre a bekezdésre hivatkozás történik, akkor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, az ugyanott található 8. cikk intézkedéseivel összhangban.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikk (6) bekezdésében meghatározott időtartamot három hónapban rögzítik.

(3) Az eljárási szabályokat a bizottság fogadja el.

10. cikk

A tagállamok megállapodást kötnek az alkalmazandó büntetésekről, arra az esetre, amikor egy járművezető, illetve üzemeltető az irányelv alapján előírt műszaki követelményeknek nem tesz eleget.

A tagállamok minden szükséges intézkedést meghoznak annak biztosítására, hogy ezeket a büntetéseket alkalmazzák. Az ilyen módon kiszabott büntetéseknek hatásosnak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

▼B*11. cikk*

A 6. cikkben említett, a tagállamokból kapott adatok beérkezését követő egy éven belül a Bizottság jelentést terjeszt a Tanács elé az irányelv alkalmazásáról, az elért eredmények összefoglalásával együtt.

Az első jelentés a 2003. január 1-jével kezdődő kétéves időtartamot öleli fel.

12. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2002. augusztus 10. előtt megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

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

(3) A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot hazai joguk legfontosabb előírásairól, amelyeket az irányelv által szabályozott területen fogadtak el.

13. cikk

Ez az irányelv az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

14. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

▼ **M2***I. MELLÉKLET*

(elülső oldal)

ORSZÁGÚTI MŰSZAKI ELLENŐRZÉSI JEGYZŐKÖNYV ÉS ELLENŐRZŐLISTA – MINTA

1. Ellenőrzés helye:
2. Dátum:
3. Időpont:
4. Jármű felségjelzése és rendszáma:
5. Jármű azonosító száma (VIN):
6. Jármű-kategória
- a) N_{2(a)} (3,5 t és 12 t között) e) M_{2(a)} (> 9 ülés^(b), legfeljebb 5 t)
- b) N_{3(a)} (12 t felett) f) M_{3(a)} (> 9 ülés^(b), 5 t felett)
- c) O_{3(a)} (3,5 t és 10 t között) g) *Egyéb jármű-kategória (1. cikk (3) bekezdés):*
- d) O_{4(a)} (10 t felett)
7. A szállítást végző vállalkozás
- a) Neve és címe:
-
- b) Közösségi engedélyének^(c) száma (1072/2009/EK rendelet):
8. Állampolgárság (a járművezetőé):
9. A járművezető neve:
10. Ellenőrzőlista

	Ellenőrizve ^(d)	Nem ellenőrizve	Nem felelt meg ^(e)
(0) azonosítás ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1) fékberendezések	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2) kormányzás ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3) láthatóság ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4) világító berendezések és elektromos rendszer ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5) tengelyek, kerekek, gumibroncsok, felfüggesztés ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6) alváz és az alvázra erősített részek ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7) egyéb berendezések, ezen belül menetíró készülék ^(f) és sebességkorlátozó készülék	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) környezetterhelés, ezen belül kibocsátások és tüzelőanyag- és/vagy olajszivárgás	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

▼ M2

11. Az ellenőrzés eredménye:

Súlyos hiányosságokkal rendelkező jármű használatának tilalma

12. Egyéb/megjegyzések:

13. Ellenőrzést végző hatóság/hivatalnok vagy ellenőr

Aláírások:

A vizsgálatot végző hatóság/hivatalnok vagy ellenőr

Járművezető

.....

Megjegyzések:

- a) Jármű-kategória a 2007/46/EK irányelv II. melléklete szerint (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).
- b) Az ülések száma a vezetőülést is tartalmazza (a forgalmi engedély S.1. rovata).
- c) Ha rendelkezésre áll.
- d) Az „Ellenőrizve” azt jelenti, hogy a 2010/48/EU irányelvvel módosított 2009/40/EK irányelv II. mellékletében felsorolt ellenőrzések közül az adott csoporton belül legalább egy (vagy több) megtörtént.
- e) Hibák megjelölése a hátoldalon.
- f) Vizsgálati módszerek és útmutatás a hibák megállapítására a 2010/48/EU irányelvvel módosított 2009/40/EK irányelv II. mellékletében.

▼ M2

(hátoldal)

0.	A JÁRMŰ AZONOSÍTÁSA	1.4.	Rögzítőfék működési jellemzői és hatásossága	4.4.4.	Villogási gyakoriság	6.1.4.	Lökhárítók, oldalvédő szerkezetek és hátsó ráfutásgátlók
0.1.	Rendszám táblák	1.4.1.	Működési jellemzők	4.5.	Első és hátsó ködlámpák	6.1.5.	Pótkeréktartó
0.2.	Járműazonosító szám (VIN)-alvázsám/sorozatszám	1.4.2.	Hatásosság	4.5.1.	Állapot és üzemképesség	6.1.6.	Kapcsolómechanikák és vontatóberendezés
1.	FÉKBERENDEZÉSEK	1.5.	Tartós fékrendszer működési jellemzői	4.5.2.	Beállítás	6.1.7.	Átvitel
1.1.	Műszaki állapot és üzemképesség	1.6.	Blokkolásgátló fékrendszer	4.5.3.	Bekapcsolás	6.1.8.	Motorfelfüggesztések
1.1.1.	Üzemi fékpedál forgáspontja	2.	KORMÁNYZÁS	4.5.4.	Követelményeknek való megfelelés	6.1.9.	Motor működési jellemzői
1.1.2.	A pedál állapota és a fékműködtető berendezés útja	2.1.	Műszaki állapot	4.6.	Hátrameneti lámpák	6.2.	Vezetőfülke és karosszéria
1.1.3.	Vákuumszivattyú vagy kompresszor és tartályok	2.1.1.	Kormánymű állapota	4.6.1.	Állapot és üzemképesség	6.2.1.	Állapot
1.1.4.	Alacsony nyomásra figyelmeztető manométer vagy jelzés	2.1.2.	Kormányműház	4.6.2.	Bekapcsolás	6.2.2.	Rögzítés
1.1.5.	Kézi működtetésű fékszelep	2.1.3.	Kormányrudazat állapota	4.6.3.	Követelményeknek való megfelelés	6.2.3.	Ajtók és ajtóütközők
1.1.6.	Rögzítőfék-működtető eszköz, kezelőkar, rögzítőfék-reteszelő kilincsmű	2.1.4.	Kormányrudazat üzemképessége	4.7.	Hátsó rendszám táblát megvilágító lámpa	6.2.4.	Padlózat
1.1.7.	Fékszelepek (lábszelepek, tehermentesítők, vezérlőszelepek)	2.1.5.	Szervokormány	4.7.1.	Állapot és üzemképesség	6.2.5.	Vezetőülés
1.1.8.	Csatlakozófejek a pótkocsifékekhez (elektromos és pneumatikus)	2.2.	Kormánykerék és -rúd	4.7.2.	Követelményeknek való megfelelés	6.2.6.	Egyéb ülések
1.1.9.	Energiatároló sűrített levegő-tartálya	2.2.1.	Kormánykerék állapota	4.8.	Fényvisszaverők, láthatósági jelzések és hátsó jelzőtáblák	6.2.7.	A vezetést segítő kontroll-szerkezetek
1.1.10.	Fékrásegítő egység, főfékhenger (hidraulikus fékberendezésben)	2.2.2.	Kormányrúd	4.8.1.	Állapot	6.2.8.	Vezetőfülke fellépői
1.1.11.	Merev fékcsövek	2.3.	Kormány holtjátéka	4.8.2.	Követelményeknek való megfelelés	6.2.9.	Egyéb belső és külső felszerelések és berendezések
1.1.12.	Féktömlők	2.4.	Kormánykerék beállítása	4.9.	Világítóberendezések kötelező jelzőkészülékei	6.2.10.	Sárvédők (sárhányók), felcsapódó víz elleni védelem
1.1.13.	Dob- és tárcsaféketétek	3.	LÁTHATÓSÁG	4.9.1.	Állapot és üzemképesség	7.	EGYÉB BERENDEZÉSEK
1.1.14.	Fékdobok, féktárcsák	3.1.	Látómező	4.9.2.	Követelményeknek való megfelelés	7.1.	Biztonsági övek és mechanikák
1.1.15.	Fékbowden-huzalok, fékvonórudak, fékkarok, fékrudazatok	3.2.	Üvegek állapota	4.10.	Elektromos összeköttetések a vontató jármű és a pótkocsi vagy nyerges pótkocsi között	7.1.1.	Beszerezés biztonságossága
1.1.16.	Fékműködtető készülék (rugóerő-tárolós fék, hidraulikus fékhenger is)	3.3.	Visszapillantó tükrök	4.11.	Elektromos vezetékek	7.1.2.	Állapot
1.1.17.	Fékerő-szabályozó szelep	3.4.	Szélvédőtörlők	4.12.	Nem kötelező lámpák és fényvisszaverő prizmak	7.1.3.	Biztonsági öv terhelhetősége
1.1.18.	Fékpofahézag-állítók és jelzők	3.5.	Szélvédőmosók	4.13.	Akkumulátor	7.1.4.	Biztonsági öv előfeszítői
1.1.19.	Tartós fékrendszer (ha be van szerelve vagy szükséges)	3.6.	Páramentesítő rendszer	5.	TENGELYEK, KERÉKEK, GUMIABRONCSOK ÉS FELFÜGGESZTÉS	7.1.5.	Légzsák
1.1.20.	Pótkocsifékek automatikus működése	4.	VILÁGÍTÁS, FÉNYVISSZAZVERŐK, ELEKTROMOS BERENDEZÉSEK	5.1.	Tengelyek	7.1.6.	SRS-rendszerek
1.1.21.	Teljes fékrendszer	4.1.	Fényszórók	5.1.1.	Tengelyek	7.2.	Tűzoltó készülék
1.1.22.	Tesztelő csatlakozások	4.1.1.	Állapot és üzemképesség	5.1.2.	Elsőkerék-féltengelyek	7.3.	Zárak és lopásgátló eszközök
1.2.	Üzemi fék működési jellemzői és hatásossága	4.1.2.	Beállítás	5.1.3.	Kerékcsapágyak	7.4.	Elakadásjelző háromszög
1.2.1.	Működési jellemzők	4.1.3.	Bekapcsolás	5.2.	Kerekek és gumiabroncsok	7.5.	Elsősegélynyújtó készlet
1.2.2.	Hatásosság	4.1.4.	Követelményeknek való megfelelés	5.2.1.	Kerékagy	7.6.	Kerékféktuskók (ékek)
1.3.	Biztonsági fék működési jellemzői és hatásossága	4.1.5.	Szintbeállító eszközök	5.2.2.	Keréktárcsák	7.7.	Hangos riasztóberendezés
1.3.1.	Működési jellemzők	4.1.6.	Fényszórótisztító eszköz	5.2.3.	Gumiabroncsok	7.8.	Sebességmérő
1.3.2.	Hatásosság	4.2.	Első és hátsó helyzetjelző lámpák, oldalsó méretjelző lámpák és hátsó méretjelző lámpák	5.3.	Függesztési rendszer	7.9.	Menetíró készülék
		4.2.1.	Állapot és üzemképesség	5.3.1.	Rugók és stabilizátorok	7.10.	Sebességkorlátozó berendezés
		4.2.2.	Bekapcsolás	5.3.2.	Lengéscsillapítók	7.11.	Kilométer-számláló
		4.2.3.	Követelményeknek való megfelelés	5.3.3.	Kardántengelyek, hosszlengetőkarok, keresztlengetőkarok és felfüggesztő karok	7.12.	Elektronikus menetstabilizáló (ESC)
		4.3.	Féklámpák	5.3.4.	Felfüggesztő pontok	8.	KÖRNYEZETTERHELÉS
		4.3.1.	Állapot és üzemképesség	5.3.5.	Légrugózás	8.1.	Zajcsökkentő rendszer
		4.3.2.	Bekapcsolás	6.	ALVÁZ ÉS AZ ALVÁZRA ERŐSÍTETT RÉSZEK	8.2.	Kipufogógázból származó károsanyag-kibocsátás
		4.3.3.	Követelményeknek való megfelelés	6.1.	Alváz vagy alvázkeret és az arra erősített részek	8.2.1.	Benzinüzemű motorból származó károsanyag-kibocsátás
		4.4.	Irányjelző és vészvillogó lámpák	6.1.1.	Általános állapot	8.2.1.1.	Károsanyag-kibocsátást szabályozó berendezések
		4.4.1.	Állapot és üzemképesség	6.1.2.	Kipufogócsövek és hangtompító	8.2.1.2.	Gázkibocsátás
		4.4.2.	Bekapcsolás	6.1.3.	Tüzelőanyag-tartály és vezetékjei (fűtőanyag-tartály és vezetékjei is)	8.2.2.	Dízelmotorból származó károsanyag-kibocsátás
		4.4.3.	Követelményeknek való megfelelés			8.2.2.1.	Károsanyag-kibocsátást szabályozó berendezések
						8.2.2.2.	Opacitás
						8.3.	Elektromágneses interferencia kiszűrése
						8.4.	Egyéb, a környezettel összefüggő ellenőrzések
						8.4.1.	Látható füst
						8.4.2.	Folyadékszivárgások

▼M2

II. MELLÉKLET

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS
2. AZ ELLENŐRZÉSRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

1. Fékberendezések

8. Környezetterhelés

1. BEVEZETÉS

Ez a melléklet a fékrendszereknek és a kipufogógázból származó károsanyag-kibocsátásoknak az országúti műszaki ellenőrzés során történő vizsgálatára és/vagy ellenőrzésére vonatkozó szabályokat tartalmazza. Az országúti ellenőrzések alkalmazásával nem kötelező mérőberendezéseket használni, mivel azonban ezáltal növelhető az ellenőrzés minősége, használatuk lehetőség szerint mégis javasolt.

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

Ha az ellenőrzés módjaként szemrevételezés van meghatározva, az azt jelenti, hogy az adott elem megtekintése mellett az ellenőr azt lehetőség szerint üzembe is hozza, felméri zajhatását, vagy egyéb megfelelő, mérőberendezést nem igénylő ellenőrzési módszert alkalmaz.

2. AZ ELLENŐRZÉSRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

Az országúti műszaki ellenőrzések az alábbiakban felsorolt ellenőrzésekre terjedhetnek ki és az alábbiakban megjelölt módszerekkel élhetnek. A „Hiányosságok” oszlopban megjelölt problémák kimutatható hiányosságokra vonatkozó példák.

Ellenőrzés	Módszer	Hiányosságok
1. FÉKBERENDEZÉSEK		
1.1. Műszaki állapot és üzemképesség		
1.1.1. Üzemi fékpedál forgáspontja	Alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben. Megjegyzés: A szervofékrendszerrel ellátott járműveket a motor kikapcsolt állapotában kell ellenőrizni.	a) Csapszeg túl szoros. b) Túl nagy kopás vagy holtjáték.
1.1.2. A pedál állapota és a fékműködtető berendezés útja	Alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben. Megjegyzés: A szervofékrendszerrel ellátott járműveket a motor kikapcsolt állapotában kell ellenőrizni.	a) Túl nagy úthossz vagy elégtelen tartalék úthossz. b) A fékműködtető szabad oldása korlátozott. c) A fékpedálon hiányzik, laza vagy simára van kopva a csúszásgátló.
1.1.3. Vákuumszivattyú vagy kompresszor és tartályok	Alkatrészek szemrevételezése normál üzemi nyomás mellett. A vákuum vagy légnyomás biztonságos üzemi értékének eléréséhez szükséges időtartam, valamint a figyelmeztető jelző, a többkörös védőszelep és a nyomáscsökkentő szelep működőképességének ellenőrzése.	a) A figyelmeztető jelző működésbe lépése után (vagy ha a manométer a veszélyzónában van) nincs legalább két fékezéshez elegendő nyomás vagy vákuum. b) A légnyomás/vákuum biztonságos üzemi értékének eléréséhez szükséges időtartam nem teljesíti a követelményeket (°). c) A többkörös védőszelep vagy a nyomáscsökkentő szelep nem működik.

▼ M2

Ellenőrzés	Módszer	Hiányosságok
		<p>d) Levegőelszökés miatt érezhető nyomásesés vagy hallható levegőszivárgás tapasztalható.</p> <p>e) Olyan külső sérülés, amely valószínűsíthetően befolyásolja a fékrendszer működését.</p>
1.1.4. Alacsony nyomásra figyelmeztető manométer vagy jelzés	Funkcionális ellenőrzés	A manométer vagy a jelzőműszer hibásan működik.
1.1.5. Kézi működtetésű fékszelep	Alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	<p>a) A működtetőberendezés repedezett, sérült vagy túlságosan kopott.</p> <p>b) A szabályozó nem biztonságosan helyezkedik el a szelepen vagy a szelep nem biztonságos.</p> <p>c) Laza csatlakozások vagy szivárgások a rendszerben.</p> <p>d) Nem kielégítő működés.</p>
1.1.6. Rögzítőfék-működtető eszköz, kezelőkar, rögzítőfék-reteszelő kilincsmű	Alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	<p>a) A reteszelő kilincsmű nem tart megfelelően.</p> <p>b) Túlzott kopás a kar csapágyazásánál vagy a reteszelő kilincsműben.</p> <p>c) Túlzott karúthossz a kezelőkar helytelen beállítása miatt.</p> <p>d) Az eszköz hiányzik, sérült vagy nem működőképes.</p> <p>e) Helytelen működés. A figyelmeztető jelzőberendezés hibás működésre utal.</p>
1.1.7. Fékszelepek (lábszelepek, tehermentesítők, vezérlőszelepek)	Alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	<p>a) Sérült szelep vagy túlzott levegőszivárgás.</p> <p>b) Túlzott olajkifolyás a kompresszorból.</p> <p>c) A szelep nem biztonságos vagy nem szakszerűen van beszerelve.</p> <p>d) A hidraulikus folyadék kifolyik vagy szivárog.</p>
1.1.8. Csatlakozófejek a pótkocsifékekhez és (elektromos és pneumatikus)	A fékrendszerhez tartozó, a vontatójármű és a pótkocsi közötti valamennyi csatlakozás szétkapcsolása, majd újbóli összekapcsolása.	<p>a) A levegő-, ill. elektromos csatlakozó vagy automatikusan záródó szelep hibás.</p> <p>b) A levegő-, ill. elektromos csatlakozó vagy szelep nem biztonságos vagy nem megfelelően van beszerelve.</p> <p>c) Túl nagy szivárgás.</p> <p>d) Helytelen csatlakozás vagy csatlakozás hiánya ott, ahol ez szükséges lenne.</p> <p>e) Nem megfelelő működés.</p>
1.1.9. Energiatároló sűrített levegő-tartálya	Szemrevételezés.	<p>a) A tartály sérült, korrodált vagy tömitetlen.</p> <p>b) A vízmentesítő berendezés nem működik.</p> <p>c) A tartály nem biztonságos vagy nem szakszerűen van beszerelve.</p>

▼ M2

Ellenőrzés	Módszer	Hiányosságok
1.1.10. Fékrásegítő egység, főfékhenger (hidraulikus fékberendezésben)	Alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	<ul style="list-style-type: none"> a) A fékrásegítő sérült vagy hatástalan. b) A főfékhenger sérült vagy tömitetlen. c) A főfékhenger nem biztonságos. d) A fékfolyadék nem elegendő. e) A főfékhenger tartályának fedele hiányzik. f) A fékfolyadék-figyelmeztető lámpa világít vagy hibás. g) A fékfolyadékszint-figyelmeztető készülék helytelenül működik.
1.1.11. Merev fékcsövek	Alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	<ul style="list-style-type: none"> a) Meghibásodás vagy törés egyértelmű veszélye. b) A csöveknél vagy a csatlakozófejeknél szivárgás észlelhető. c) A csövek sérültek vagy túlságosan korrodáltak. d) A csövek helytelenül vannak elhelyezve.
1.1.12. Féktömlők	Alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	<ul style="list-style-type: none"> a) Meghibásodás vagy törés egyértelmű veszélye. b) A tömlők sérültek, ki vannak dörzsölődve, meg vannak csavarodva vagy túl rövidek. c) A tömlőknél vagy a csatlakozásoknál szivárgás észlelhető. d) A tömlők nyomás alatt kidudorodnak. e) A tömlők porózusak.
1.1.13. Dobtárcsaféketek és	Szemrevételezés.	<ul style="list-style-type: none"> a) A betét túlságosan kopott. b) A betét szennyezett (olaj, zsír stb.). c) A betét hiányzik.
1.1.14. Fékdobok, féktárcsák	Szemrevételezés.	<ul style="list-style-type: none"> a) A dob vagy tárcsa túlságosan kopott, korrodált, barázdálódott vagy repedezett, nem biztonságos vagy törött. b) A dob vagy tárcsa elpíszkálódott (olaj, zsír stb.). c) A dob vagy tárcsa hiányzik. d) A féktartó lapok nincsenek megfelelően rögzítve.
1.1.15. Fékbowden-huzalok, fékvonórudak, fékkarok, fékrudazatok	Alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	<ul style="list-style-type: none"> a) A bowdenhuzal sérült vagy összecsomózódott. b) Valamelyik alkatrész túlságosan kopott vagy korrodált. c) A huzal, rúd vagy csatlakozás nem biztonságos. d) A bowdenvezeték sérült.

▼M2

Ellenőrzés	Módszer	Hiányosságok
		<p>e) A fékrendszer szabad mozgása korlátozva van.</p> <p>f) A fékkarok/fékrudazatok rendellenes úthossza hibás beállításra vagy túlzott kopásra utal.</p>
1.1.16. Fékműködtető készülék (rugóerőtárolós fék, hidraulikus fékhenger is)	Alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	<p>a) A fékműködtető készülék repedezett vagy sérült.</p> <p>b) A fékműködtető készülékben szivárgás észlelhető.</p> <p>c) A fékműködtető készülék nem biztonságos vagy nem szakszerűen van beszerelve.</p> <p>d) A fékműködtető készülék túlságosan korrodált.</p> <p>e) A működtető dugattyúnak vagy a membránnak elégtelen vagy túl nagy az úthossza.</p> <p>f) A porvédő hiányzik vagy erősen sérült.</p>
1.1.17. Fékerő-szabályozó szelep	Alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	<p>a) A rudazat sérült.</p> <p>b) A rudazat rosszul van beállítva.</p> <p>c) A szelep szorul vagy nem működik.</p> <p>d) A szelep hiányzik.</p> <p>e) Az adattábla hiányzik.</p> <p>f) Az adatok olvashatatlanok vagy nem teljesítik a követelményeket (*).</p>
1.1.18. Fékpofahézag-állítók és -jelzők	Szemrevételezés.	<p>a) A hézagállító sérült, szorul, rendellenes az úthossza, túlságosan kopott vagy helytelenül van beállítva.</p> <p>b) A hézagállító sérült.</p> <p>c) Helytelenül van beszerelve vagy kicserélve.</p>
1.1.19. Tartós fékrendszer (ha be van szerelve vagy szükséges)	Szemrevételezés.	<p>a) Nem biztonságos csatlakozók vagy összeszerelés.</p> <p>b) A rendszer nyilvánvalóan hibás vagy hiányos.</p>
1.1.20. Pótkocsifékek automatikus működése	A vontatójármű és a pótkocsi közötti fékcsatlakozás szétkapcsolása.	A pótkocsi fékje nem működik automatikusan a csatlakozás szétkapcsolásakor.
1.1.21. Teljes fékrendszer	Szemrevételezés.	<p>a) Egyéb rendszerkomponensek (pl. fagy-talanító szivattyú, légpárátlanító stb.) külsőleg sérültek vagy olyannyira túlságosan korrodáltak, hogy az már kedvezőtlen hatással van a fékrendszerre.</p> <p>b) A levegő vagy fagyásgátló túlzott mértékű szivárgása.</p> <p>c) Valamely alkatrész nem biztonságos vagy nem megfelelően van beszerelve.</p> <p>d) Valamely alkatrész helytelenül lett megjavítva vagy módosítva.</p>

▼ M2

Ellenőrzés	Módszer	Hiányosságok
1.1.22. Tesztelő csatlakozások (ha be vannak szerelve vagy szükségeseik)	Szemrevételezés.	a) Hiányoznak. b) Sérültek, használhatatlanok vagy szivárognak.
1.2. Üzemi fék működési jellemzői és hatásossága		
1.2.1. Működési jellemzők (E)	Vizsgálat statikus fékvizsgáló gépen. Fékek fokozatos alkalmazása a maximális fékhatás eléréséig.	a) Nem megfelelő fékerő egy vagy több keréken. b) A fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen levő másik keréken mért maximális fékerő 70 %-a. c) A fékerő nem növelhető fokozatosan (a fék rángat). d) Rendellenes késés a fék működtetése közben, bármely keréken. e) A fékerő túlzott ingadozása teljes kerékfordulatoknál.
1.2.2. Hatásosság (E)	Vizsgálat statikus fékvizsgáló gépen, a tényleges tömeg mellett.	a) Nem éri el legalább az alábbi minimális értékeket: b) M ₁ , M ₂ és M ₃ kategória – 50 % ⁽¹⁾ / c) N ₁ kategória – 45 % d) N ₂ és N ₃ kategória – 43 % ⁽²⁾ / e) O ₂ , O ₃ és O ₄ kategória – 40 % ⁽³⁾
1.3. Biztonsági fék működési jellemzői és hatásossága (ha külön rendszer biztosítja)		
1.3.1. Működési jellemzők (E)	Ha a másodlagos fékrendszer elkülönül az üzemi fékrendszertől, az 1.2.1. pont szerint kell eljárni.	a) Nem megfelelő fékerő egy vagy több keréken. b) A fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon meghatározott tengelyen levő másik keréken mért maximális fékerő 70 %-a. c) A fékerő nem növelhető fokozatosan (a fék rángat).
1.3.2. Hatásosság (E)	Ha a másodlagos fékrendszer elkülönül az üzemi fékrendszertől, az 1.2.2. pont szerint kell eljárni.	A fékerő kisebb, mint az 1.2.2. pont szerint a megengedett maximális tömeg (nyerges pótkocsi esetén a megengedett tengelyterhelések összege) mellett meghatározott üzemi fékhatás 50 %-a ⁽⁴⁾ .
1.4. Rögzítőfék működési jellemzői és hatásossága		
1.4.1. Működési jellemzők (E)	A fék működtetése statikus fékvizsgáló gépen.	A fék egy vagy több keréknél nem működik.
1.4.2. Hatásosság (E)	Vizsgálat statikus fékvizsgáló gépen, a tényleges tömeg mellett.	A lefékezettségi arány az összes járművet tekintve nem éri el a 16 %-ot a megengedett maximális tömeghez viszonyítva (illetve, gépjárművek esetén, ha az nagyobb, a 12 %-ot a jármű kombinációs maximális megengedett tömegéhez viszonyítva).

▼ M2

Ellenőrzés	Módszer	Hiányosságok
1.5. Tartós fékrendszer működési jellemzői	Szemrevételezés és, amennyiben lehetséges, a rendszer üzemképességének ellenőrzése.	a) A hatásosság nem fokozatosan változik (nem alkalmazandó a kipufogó-fékrendszerekre). b) A rendszer nem működik.
1.6. Blokkolásgátló fékrendszer	A kontrolleszköz szemrevételezése.	a) A kontrolleszköz hibásan működik. b) A kontrolleszköz a rendszer hibás működését jelzi.

8. KÖRNYEZETTERHELÉS

8.2. Kipufogógázból származó károsanyag-kibocsátás

8.2.1. Benzinüzemű motorból származó károsanyag-kibocsátás

8.2.1.1. Károsanyag-kibocsátást szabályozó berendezések	Szemrevételezés.	a) A gyártó által beszerelt kibocsátásszabályozó berendezés hiányzik vagy nyilvánvalóan hibás. b) Olyan szivárgások észlelhetők, amelyek jelentősen befolyásolhatják a kibocsátásmérést.
8.2.1.2. Gázkibocsátás (E)	Mérés kipufogógáz-elemző készülék segítségével, a követelményeknek ⁽¹⁾ megfelelően. Vagy: megfelelő fedélzeti diagnosztikai rendszerrel (OBD) felszerelt jármű esetén a károsanyag-kibocsátó rendszer megfelelő működése az üresjáraton mért károsanyag-kibocsátás helyett – a gyártó által az előkészítéssel kapcsolatban megfogalmazott ajánlásoknak és az egyéb követelményeknek ⁽¹⁾ megfelelően, a vonatkozó tűrések figyelembevételével – az OBD-eszköz által mutatott megfelelő érték leolvasásával és az OBD-rendszer megfelelő működésének ellenőrzésével is vizsgálható. Vagy: mérés távérzékelő berendezéssel, utólag standard vizsgálati módszerekkel ellenőrizve.	a) Vagy a gázkibocsátások meghaladják a gyártó által megadott fajlagos értékeket, b) vagy, ha ilyen jellegű információ nem áll rendelkezésre, a CO-kibocsátás meghaladja az alábbi értékeket: 1. korszerű kibocsátáscsökkentő rendszerrel el nem látott jármű esetében: — a 4,5 %-ot, vagy — a 3,5 %-ot. az első nyilvántartásba vétel vagy az első használat napjának megfelelően, a követelmények ^(e) szerint; 2. korszerű kibocsátáscsökkentő rendszerrel ellátott jármű esetében: — üresen járó motorral a 0,5 %-ot, — üresjáraton, nagy fordulatszám mellett a 0,3 %-ot, vagy — üresen járó motorral a 0,3 %-ot ^(h) , — üresjáraton, nagy fordulatszám mellett a 0,2 %-ot, az első nyilvántartásba vétel vagy az első használat napjának megfelelően, a követelmények ^(e) szerint;

▼ M2

Ellenőrzés	Módszer	Hiányosságok
		<p>c) A lambda értéke az $1 \pm 0,03$ tartományon kívül esik, a gyártó előírásának megfelelően.</p> <p>d) Az OBD-leolvasás jelentős mértékű működési hibára utal.</p> <p>e) A távérzékelő berendezéssel mért érték jelentős meg nem felelésre utal.</p>

8.2.2. Dízelmotorból származó károsanyag-kibocsátás

8.2.2.1. Károsanyag-kibocsátást szabályozó berendezések	Szemrevételezés.	<p>a) A gyártó által beszerelt kibocsátásszabályozó berendezés hiányzik vagy nyilvánvalóan hibás.</p> <p>b) Olyan szivárgások észlelhetők, amelyek jelentősen befolyásolhatják a kibocsátásmérést.</p>
8.2.2.2. Opacitás (E)	<p>a) Kipufogógáz opacitásának mérése szabad gyorsulás közben (teher nélkül üresjáratból a maximális fordulatszámig) üresjáraton, kuplunghasználat mellett.</p> <p>b) A jármű előkészítése:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A járművek előkészítés nélkül is vizsgálhatók, bár biztonsági okokból ajánlatos ellenőrizni, hogy a motor meleg-e és kielégítő műszaki állapotban van-e. 2. Az előkészítés követelményei: <ol style="list-style-type: none"> i. A motornak teljesen melegnek kell lennie. Például a motorolajnak az olajsztíntjelző pálca csővébe helyezett mérőszondával mért hőmérséklete legyen legalább 80 °C vagy érje el a rendes üzemi hőmérsékletet, ha az alacsonyabb, vagy a motorblokknak az infravörös sugárzás szintjével mért hőmérséklete legalább ezzel egyenértékű legyen. Ha a jármű kialakítása miatt ez a mérés a gyakorlatban nem megvalósítható, a motor rendes üzemi hőmérséklete egyéb módszerrel, például a motorhűtő ventilátor működtetésével is megállapítható. 	<p>a) A követelményekben (°) meghatározott időpont után nyilvántartásba vett vagy első alkalommal üzembe helyezett járművek esetében:</p> <p>az opacitás meghaladja a gyártó által a járművön elhelyezett táblán megadott értéket;</p> <p>b) Ha ilyen jellegű információ nem áll rendelkezésre vagy a követelmények (°) nem teszik lehetővé a referenciaértékek figyelembevételét:</p> <p>— természetes szellőzésű motorra: 2,5 m⁻³,</p> <p>— turbómotorra: 3,0 m⁻¹,</p> <p>vagy a követelményekben (°) meghatározott járművek, valamint a követelményekben (h) meghatározott időpont után első alkalommal nyilvántartásba vett vagy üzembe helyezett járművek esetében:</p> <p>— 1,5 m⁻¹ (h).</p> <p>c) A távérzékelő berendezéssel mért érték jelentős meg nem felelésre utal.</p>

▼ M2

Ellenőrzés	Módszer	Hiányosságok
	<p>ii. A kipufogórendszert legalább három szabad gyorsulási ciklus alkalmazásával vagy ennek megfelelő módszer segítségével meg kell tisztítani.</p> <p>c) Vizsgálati eljárás:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Az egyes szabad gyorsítási ciklusok megkezdésekor a motornak és az esetleges turbótöltőkompresszornak üresjáraton kell lennie. Nagy teljesítményű dízelmotorok esetében ez azt jelenti, hogy a gázpedál feleledése után legalább 10 másodpercet várni kell. 2. Az egyes szabad gyorsítási ciklusok megkezdésekor a gázpedált teljes mértékben, gyorsan, egyenletesen, de nem erőszakosan be kell nyomni (kevesebb mint egy másodperc alatt) ahhoz, hogy a tüzelőanyag-befecskendező szivattyú maximális mértékben fecskendezze be az üzemanyagot. 3. Az egyes szabad gyorsítási ciklusok során a gázpedál feleledése előtt a motornak el kell érnie a maximális fordulatszámot, automata sebességváltóval ellátott jármű esetében a gyártó által megadott fordulatszámot, vagy ha ez az adat nem áll rendelkezésre, a maximális fordulatszám kétharmadát. Ez például a motorfordulatszám figyelemmel kíséréssel vagy a gázpedál benyomása és feleledése között kellő időt – M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú járművek esetében lehetőleg legalább két másodpercet – hagyva ellenőrizhető. 4. A jármű csak akkor tekinthető nem megfelelőnek, ha legalább az utolsó három szabad gyorsítási ciklus számtani közepe meghaladja a határértéket. A számítások során a mérések számtani közepétől vagy a mérési eredmények szórását figyelembe vevő más statisztikai jellemzőtől jelentős mértékben eltérő mérési eredmények elhagyhatók. A vizsgálati ciklusok számát a tagállamok korlátozhatják. 	

▼ **M2**

Ellenőrzés	Módszer	Hiányosságok
	<p>5. A tagállamok a szükségtelen vizsgálatok elkerülése érdekében meg nem felelőnek nyilváníthatják azokat a járműveket, amelyek mért értékei háromnál kevesebb szabad gyorsítási ciklus után vagy a tisztítási ciklusok után jelentősen meghaladják a határértékeket. Hasonlóképpen, a tagállamok a szükségtelen vizsgálatok elkerülése érdekében megfelelőnek nyilváníthatják azokat a járműveket, amelyek mért értékei a megfelelő tőréses figyelembevételével háromnál kevesebb szabad gyorsítási ciklus után vagy a tisztítási ciklusok után jelentős mértékben a határértékek alatt maradnak.</p> <p>Vagy: mérés távérzékelő berendezéssel, utólag standard vizsgálati módszerekkel ellenőrizve.</p>	

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

(2) 45 % akkor, ha a jármű nyilvántartásba vétele 1988 vagy – ha az későbbi – az irányadó követelményekben ⁽⁸⁾ meghatározott időpont után történt.

(3) 43 % akkor, ha a nyerges pótkocsi vagy vonórúddal vontatott pótkocsi nyilvántartásba vétele 1988 vagy – ha az későbbi – az irányadó követelményekben ⁽⁸⁾ meghatározott időpont után történt.

(4) 2,2 m/s² az N₁, N₂ és N₃ kategóriájú járművek esetében.

MEGJEGYZÉSEK:

(8) A „követelményeket” az első nyilvántartásba vétel vagy az első üzembe helyezés napján hatályos típus-jóváahagyási követelmények, valamint a nyilvántartásba vevő ország átalakításra vonatkozó kötelezettségei és nemzeti jogszabályai alkotják.