

IRÁNYELVEK

A BIZOTTSÁG 2010/47/EU IRÁNYELVE

(2010. július 5.)

a Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzéséről szóló 2000/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzéséről szóló, 2000. június 6-i 2000/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 8. cikke első bekezdésére,

mivel:

- (1) A közúti közlekedésbiztonság, a környezetvédelem és a tisztességes verseny érdekében biztosítani kell azt, hogy megtörténjen az üzemben levő haszongépjárművek kellő karbantartása és ellenőrzése azzal a céllal, hogy az Európai Unióban történő közlekedésük során a közúti forgalomban fenntartható legyen biztonságos működésük.
- (2) A 2000/30/EK irányelvben foglalt előírásokat és módszereket hozzá kell igazítani a műszaki fejlődéshez, ami fejlettebb országúti műszaki ellenőrzéseket fog eredményezni az Európai Unióban.
- (3) A járművezetőket és a járművek üzemeltetőit terhelő költségek és késedelmek minimális szintre való csökkentése érdekében indokolt, hogy az ellenőrzések az ésszerű időtartamot ne haladják meg.
- (4) Az ellenőrzéseken átesett járművek vizsgálati eredményei, hibái és egyedi jellemzői közötti összefüggések egymásnak való megfeleltetése érdekében az 5. cikk (1) bekezdése alkalmazásában részletesebb, szabványosított ellenőrzési jegyzőkönyvet indokolt kiadni.
- (5) A típusjóváhagyásra vonatkozó jogi aktusban ⁽²⁾ meghatározott jármű-kategóriák mindegyikére más-más műszaki követelmények vonatkoznak. Az ellenőrzési jegyzőkönyvet indokolt ennek megfelelően, e jármű-kategóriákhoz igazodva módosítani.
- (6) A járművek megbízhatóbb azonosítása érdekében az ellenőrzési jegyzőkönyvnek a jármű rendszáma mellett a jármű azonosító számát is indokolt tartalmaznia.

- (7) Annak érdekében, hogy az ellenőrök könnyebben jegyezhesék fel a feltárt hiányosságokat, az ellenőrzési jegyzőkönyv hátoldalán célszerű feltüntetni az ellenőrzések teljes jegyzékét.
- (8) Az országúti műszaki ellenőrzések minőségének növelése érdekében – a műszaki fejlődéshez igazodva – a II. mellékletben a felsorolt ellenőrzésekhez indokolt módszereket is meghatározni.
- (9) A megfelelő ellenőrzések és szabványok alkalmazásának biztosítása, az ellenőrzés eredményeinek nyilvántartásokban való rögzíthetősége és egyéb jogi követelmények érvényesítése érdekében az ellenőrzésnek a biztonsággal, a védelemmel és a környezetvédelemmel összefüggő jellemzők mellett a jármű azonosítására is indokolt kiterjednie.
- (10) Az ebben az irányelvben megfogalmazott intézkedések összhangban vannak a 2009/40/EK irányelv 7. cikke alapján létrehozott, a gépjárművek és pótkocsijuk műszaki vizsgálatáról szóló irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításával foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2000/30/EK irányelv I. és II. melléklete ezen irányelv melléklete szerint módosul.

2. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2012. január 1-jéig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

A tagállamok által elfogadott rendelkezéseknek hivatkozniuk kell erre az irányelvre, vagy kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozással együtt kell megjeleníteniük. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok megküldik a Bizottságnak nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az irányelv tárgykörében elfogadnak.

⁽¹⁾ HL L 203., 2000.8.10., 1. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2007/46/EK irányelve (2007. szeptember 5.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (keretirányelv), II. melléklet (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.)

3. cikk

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

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2010. július 5-én.

a Bizottság részéről
az elnök
José Manuel BARROSO

MELLÉKLET

A 2000/30/EK irányelv I. és II. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az I. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„I. MELLÉKLET

(előlső 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 ellen- őrizve	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, gumiabroncsok, 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 sebes- ségkorlátozó 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"/>

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.

(háttoldal)

0.	A JÁRMŰ AZONOSÍTÁSA	2.1.1.	Kormánymű állapota	4.6.2.	Bekapcsolás	6.1.9.	Motor működési jellemzői
0.1.	Rendszámlemez	2.1.2.	Kormányműház	4.6.3.	Követelményeknek való megfelelés	6.2.	Vezetőülke és karosszéria
0.2.	Járműazonosító szám (VIN)/alvázszám/sorozatszám	2.1.3.	Kormányrudazat állapota	4.7.	Hátsó rendszámlemez megvilágító lámpa	6.2.1.	Állapot
1.	FÉKBERENDEZÉSEK	2.1.4.	Kormányrudazat üzemképessége	4.7.1.	Állapot és üzemképesség	6.2.2.	Rögzítés
1.1.	Műszaki állapot és üzemképesség	2.2.	Kormánykerék és -rúd	4.7.2.	Követelményeknek való megfelelés	6.2.3.	Ajtók és ajtóütközők
1.1.1.	Üzemi fékpedál forgáspontja	2.2.1.	Kormánykerék állapota	4.8.	Fényvisszaverők, láthatósági jelzések és hátsó jelzőablak	6.2.4.	Padlózat
1.1.2.	A pedál állapota és a fékműködtető berendezés útja	2.2.2.	Kormányrúd	4.8.1.	Állapot	6.2.5.	Vezetőülés
1.1.3.	Vákuumszivattyú vagy kompresszor és tartályok	2.3.	Kormány holtjátéka	4.8.2.	Követelményeknek való megfelelés	6.2.6.	Egyéb ülések
1.1.4.	Alacsony nyomásra figyelmeztető manométer vagy jelzés	2.4.	Kormánykerék beállítása	4.9.	Világítóberendezések kötelező jelzőkészülékei	6.2.7.	A vezetést segítő kontrollszerkezetek
1.1.5.	Kézi működtetésű fékszelep	2.5.	Pótkocsi kormányzott tengelyének forgószáma	4.9.1.	Állapot és üzemképesség	6.2.8.	Vezetőülke fellépői
1.1.6.	Rögzítőfék-működtető eszköz, kezelőkar, rögzítőfék-reteszelő kilincsmű	3.	LÁTHATÓSÁG	4.9.2.	Követelményeknek való megfelelés	6.2.9.	Egyéb belső és külső felszerelések és berendezések
1.1.7.	Fékszelepek (lábszelepek, tehermentesítők, vezérlőszelepek)	3.1.	Látómező	4.10.	Elektromos összeköttetések a vontató jármű és a pótkocsi vagy nyerges pótkocsi között	6.2.10.	Sárvédők (sárhányók), felcsapódó víz elleni védelem
1.1.8.	Csatlakozófejek a pótkocsifékekhez (elektromos és pneumatikus)	3.2.	Üvegek állapota	4.11.	Elektromos vezetékek	7.	EGYÉB BERENDEZÉSEK
1.1.9.	Energiatároló sűrített levegő-tartálya	3.3.	Visszapillantó tükrök	4.12.	Nem kötelező lámpák és fényvisszaverő prizmak	7.1.	Biztonsági övek és mechanikák
1.1.10.	Fékrásegítő egység, főfékhenger (hidraulikus fékberendezésben)	3.4.	Szélvédőtörlők	4.13.	Akkumulátor	7.1.1.	Beszerezés biztonságossága
1.1.11.	Merev fékcsovek	3.5.	Szélvédőmosók	5.	TENGELYEK, KEREKEK, GUMIABRONCSOK ÉS FELFÜGGESZTÉS	7.1.2.	Állapot
1.1.12.	Féktömlők	3.6.	Páramentesítő rendszer	5.1.	Tengelyek	7.1.3.	Biztonsági öv terhelhetősége
1.1.13.	Dob- és tárcsaféketétek	4.	VILÁGÍTÁS, FÉNYVISSZAVÉRŐK, ELEKTROMOS BERENDEZÉSEK	5.1.1.	Tengelyek	7.1.4.	Biztonsági öv előfeszítői
1.1.14.	Fékdobok, féktárcsák	4.1.	Fényszórók	5.1.2.	Elsőkerék-féltengelyek	7.1.5.	Légzsák
1.1.15.	Fékbowden-huzalok, fékvonórudak, fékkarok, fékrudazatok	4.1.1.	Állapot és üzemképesség	5.1.3.	Kerékcsovek	7.1.6.	SRS-rendszerek
1.1.16.	Fékműködtető készülék (rugóerőtárolós fék, hidraulikus fékhenger is)	4.1.2.	Beállítás	5.2.	Kerekek és gumibroncsok	7.2.	Tűzoltó készülék
1.1.17.	Fékerő-szabályozó szelep	4.1.3.	Bekapcsolás	5.2.1.	Kerékagy	7.3.	Zárak és lopásgátló eszközök
1.1.18.	Fékpofahézag-állítók és -jelzők	4.1.4.	Követelményeknek való megfelelés	5.2.2.	Kerékárcsák	7.4.	Elakadásjelző háromszög
1.1.19.	Tartós fékrendszer (ha be van szerelve vagy szükséges)	4.1.5.	Szintbeállító eszközök	5.2.3.	Gumibroncsok	7.5.	Elsősegélynyújtó készlet
1.1.20.	Pótkocsifékek automatikus működése	4.1.6.	Fényszórótisztító eszköz	5.3.	Függeszési rendszer	7.6.	Kerékféktuskók (ékek)
1.1.21.	Teljes fékrendszer	4.2.	Első és hátsó helyzetjelző lámpák, oldalsó méretjelző lámpák és hátsó méretjelző lámpák	5.3.1.	Rugók és stabilizátorok	7.7.	Hangos riasztóberendezés
1.1.22.	Tesztelő csatlakozások	4.2.1.	Állapot és üzemképesség	5.3.2.	Lengéscsillapítók	7.8.	Sebességmérő
1.2.	Üzemi fék működési jellemzői és hatásossága	4.2.2.	Bekapcsolás	5.3.3.	Kardántengelyek, hosszlengőkarok, keresztlengőkarok és felfüggesztő karok	7.9.	Menetiró készülék
1.2.1.	Működési jellemzők	4.2.3.	Követelményeknek való megfelelés	5.3.4.	Felfüggesztő pontok	7.10.	Sebességkorlátozó berendezés
1.2.2.	Hatásosság	4.3.	Féklámpák	5.3.5.	Légrugózás	7.11.	Kilométer-számláló
1.3.	Biztonsági fék működési jellemzői és hatásossága	4.3.1.	Állapot és üzemképesség	6.	ALVÁZ ÉS AZ ALVÁZRA ERŐSÍTETT RÉSZEK	7.12.	Elektronikus menetstabilizáló (ESC)
1.3.1.	Működési jellemzők	4.3.2.	Bekapcsolás	6.1.	Alváz vagy alvázkeret és az arra erősített részek	8.	KÖRNYEZETTERHELÉS
1.3.2.	Hatásosság	4.3.3.	Követelményeknek való megfelelés	6.1.1.	Általános állapot	8.1.	Zajcsökkentő rendszer
1.4.	Rögzítőfék működési jellemzői és hatásossága	4.4.	Irányjelző és vészvillogó lámpák	6.1.2.	Kipufogócsövek és hangtompító	8.2.	Kipufogógázból származó károsanyag-kibocsátás
1.4.1.	Működési jellemzők	4.4.1.	Állapot és üzemképesség	6.1.3.	Tüzelőanyag-tartály és vezetékei (fűtőanyag-tartály és vezetékei is)	8.2.1.	Benzinüzemű motorból származó károsanyag-kibocsátás
1.4.2.	Hatásosság	4.4.2.	Bekapcsolás	6.1.4.	Lökhárítók, oldalvédő szerkezetek és hátsó ráfutásgátlók	8.2.1.1.	Károsanyag-kibocsátást szabályozó berendezések
1.5.	Tartós fékrendszer működési jellemzői	4.4.3.	Követelményeknek való megfelelés	6.1.5.	Pótkerék-tartó	8.2.1.2.	Gáz-kibocsátás
1.6.	Blokkolásgátló fékrendszer	4.4.4.	Villogási gyakoriság	6.1.6.	Kapcsolómechanikák és vontatóberendezés	8.2.2.	Dízelmotorból származó károsanyag-kibocsátás
2.	KORMÁNYZÁS	4.5.	Első és hátsó ködlámpák	6.1.7.	Átvitel	8.2.2.1.	Károsanyag-kibocsátást szabályozó berendezések
2.1.	Műszaki állapot	4.5.1.	Állapot és üzemképesség	6.1.8.	Motorfelfüggesztések	8.2.2.2.	Opacitás
		4.5.2.	Beállítás			8.3.	Elektromágneses interferencia kiszűrése
		4.5.3.	Bekapcsolás			8.4.	Egyéb, a környezettel összefüggő ellenőrzések
		4.5.4.	Követelményeknek való megfelelés			8.4.1.	Látható füst
		4.6.	Hátmeneti lámpák			8.4.2.	Folyadékiszárvágások
		4.6.1.	Állapot és üzemképesség				

2. A II. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„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 alkalmával 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 (*).

Ellenőrzés	Módszer	Hiányosságok
		<p>c) A többkörös védőszelep vagy a nyomáscsökkentő szelep nem működik.</p> <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 csapágyszájánál 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 (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 tömítetlen.</p> <p>b) A vízmentesítő berendezés nem működik.</p> <p>c) A tartály nem biztonságos vagy nem szakszerűen van beszerelve.</p>
1.1.10. Fékrésegítő egység, főfékhenger (hidraulikus fékberendezésben)	Alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	<p>a) A fékrésegítő sérült vagy hatástalan.</p> <p>b) A főfékhenger sérült vagy tömítetlen.</p>

Ellenőrzés	Módszer	Hiányosságok
		<ul style="list-style-type: none"> 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 fékcsovek	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. Dob- és tárcsafékbetétek	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 elpiszkolódott (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. e) A fékrendszer szabad mozgása korlátozva van. f) A fékkarok/fékrudazatok rendellenes úthossza hibás beállításra vagy túlzott kopásra utal.
1.1.16. Fékműködtető készülék (rugóerőtárolós fék, hidraulikus fékhenger is)	Alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	<ul style="list-style-type: none"> a) A fékműködtető készülék repedezett vagy sérült. b) A fékműködtető készülékben szivárgás észlelhető. c) A fékműködtető készülék nem biztonságos vagy nem szakszerűen van beszerelve. d) A fékműködtető készülék túlságosan korrodált.

Ellenőrzés	Módszer	Hiányosságok
		<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. fagyaltalanító 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>
1.1.22. Tesztelő csatlakozások (ha be vannak szerelve vagy szükségesek)	Szemrevételezés.	<p>a) Hiányoznak.</p> <p>b) Sérültek, használhatatlanok vagy szivárognak.</p>
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.	<p>a) Nem megfelelő fékerő egy vagy több keréken.</p> <p>b) A fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen levő másik keréken mért maximális fékerő 70 %-a.</p> <p>c) A fékerő nem növelhető fokozatosan (a fék rángat).</p>

Ellenőrzés	Módszer	Hiányosságok
		<p>d) Rendellenes késés a fék működtetése közben, bármely keréken.</p> <p>e) A fékerő túlzott ingadozása teljes kerékfordulatoknál.</p>
1.2.2. Hatásosság (E)	Vizsgálat statikus fékvizsgáló gépen, a tényleges tömeg mellett.	<p>a) Nem éri el legalább az alábbi minimális értékeket:</p> <p>b) M₁, M₂ és M₃ kategória – 50 % ⁽¹⁾/</p> <p>c) N₁ kategória – 45 %</p> <p>d) N₂ és N₃ kategória – 43 % ⁽²⁾/</p> <p>e) O₂, O₃ és O₄ kategória – 40 % ⁽³⁾/</p>
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.	<p>a) Nem megfelelő fékerő egy vagy több keréken.</p> <p>b) A fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon meghatározott tengelyen levő másik keréken mért maximális fékerő 70 %-a.</p> <p>c) A fékerő nem növelhető fokozatosan (a fék rángat).</p>
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 lefékeztségi 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).
1.5. Tartós fékrendszer működési jellemzői	Szemrevételezés és, amennyiben lehetséges, a rendszer üzemképességének ellenőrzése.	<p>a) A hatásosság nem fokozatosan változik (nem alkalmazandó a kipufogó-fékrendszerekre).</p> <p>b) A rendszer nem működik.</p>
1.6. Blokkolásgátló fékrendszer	A kontrolleszköz szemrevételezése.	<p>a) A kontrolleszköz hibásan működik.</p> <p>b) A kontrolleszköz a rendszer hibás működését jelzi.</p>

Ellenőrzés	Módszer	Hiányosságok
------------	---------	--------------

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)	<p>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.</p> <p>Vagy: mérés távérzékelő berendezéssel, utólag standard vizsgálati módszerekkel ellenőrizve.</p>	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 ⁽²⁾ 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 ⁽²⁾ szerint; c) A lambda értéke az $1 \pm 0,03$ tartományon kívül esik, a gyártó előírásának megfelelően. d) Az OBD-leolvasás jelentős mértékű működési hibára utal. e) A távérzékelő berendezéssel mért érték jelentős meg nem felelésre utal.

8.2.2. Dízelmotorból származó károsanyag-kibocsátás

8.2.2.1. Károsanyag-kibocsátást szabályozó berendezések	Szemrevételezés.	a) A gyártó által beszerelt kibocsátásszabályozó berendezés hiányzik vagy nyilvánvalóan hibás.
---	------------------	--

Ellenőrzés	Módszer	Hiányosságok
		b) Olyan szivárgások észlelhetők, amelyek jelentősen befolyásolhatják a kibocsátásmérést.
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 megfelelő 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 olajsztíjtelző pálca csővébe helyezett mérőszondával mért hőmérséklete legyen legalább 80 °C vagy érje el a rendszer üzem hőmérsékletét, 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 rendszer üzem hőmérséklete egyéb módszerrel, például a motorhűtő ventilátor működtetésével is megállapítható. ii. A kipufogórendszert legalább három szabad gyorsulási ciklus alkalmazásával vagy ennek megfelelő módszer segítségével meg kell tisztítani. <p>c) Vizsgálati eljárás:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Az egyes szabad gyorsítási ciklusok megkezdésekor a motornak és az esetleges turbó-töltőkompresszornak üresjáraton kell lennie. Nagy teljesítményű dízelmotorok esetében ez azt jelenti, hogy a gázpedál felengedése 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 felengedése előtt a motornak el kell érnie a maximális fordulatszámot, automata sebességváltóval ellátott jármű esetében a gyártó 	<p>a) A követelményekben ^(a) 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 ^(a) nem teszik lehetővé a referenciaértékek figyelembevételét:</p> <ul style="list-style-type: none"> — természetes szellőzésű motorra: 2,5 m³, — turbómotorra: 3,0 m³, <p>vagy a követelményekben ^(a) meghatározott járművek, valamint a követelményekben ^(b) meghatározott időpont után első alkalommal nyilvántartásba vett vagy üzembe helyezett járművek esetében:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 1,5 m³ ^(b). <p>c) A távérzékelő berendezéssel mért érték jelentős meg nem felelésre utal.</p>

Ellenőrzés	Módszer	Hiányosságok
	<p>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 felengedése között kellő időt – M_2, M_3, N_2 és N_3 kategóriájú járművek esetében lehetőleg legalább két másodpercet – hagyva ellenőrizhető.</p> <p>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.</p> <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 tűrések 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 (⁶) 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 (⁶) meghatározott időpont után történt.

(⁴) 2,2 m/s² az N_1 , N_2 és N_3 kategóriájú járművek esetében.

MEGJEGYZÉSEK:

(⁶) 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.”