

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2014/47/EU IRÁNYELVE

(2014. április 3.)

**az Unió területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről és a 2000/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében <sup>(2)</sup>,

mivel:

- (1) Az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. március 28-i fehér könyvében a Bizottság az Unióban 2050-re a halálos kimenetelű közúti balesetek szinte teljes kiküszöbölését tűzte ki célul a közúti közlekedésben. E cél elérése érdekében a várakozások szerint a jármű-technológia jelentős mértékben hozzájárul majd a közúti közlekedés biztonsági statisztikáinak javulásához.
- (2) A Bizottság „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra” című közleményében azt javasolta, hogy a közúti balesetek halálos áldozatainak számát 2010-től 2020-ig a felére csökkentsék az Unióban. E cél elérése érdekében a Bizottság hét stratégiai célkitűzést fogalmazott meg, és többek között a járművek biztonságosabbá tételét célzó intézkedéseket, a sérülések számának csökkentésére szolgáló stratégiát, valamint a veszélyeztetett közúthasználók, különösen a motorkerékpárosok biztonságának javítását célzó intézkedéseket határozott meg.
- (3) A műszaki vizsgálat azon szélesebb körű rendszer része, amely annak biztosítására szolgál, hogy a járművek használatuk során biztonságos és környezetvédelmi szempontból megfelelő állapotban legyenek. E rendszernek ki kell terjednie a járművek rendszeres műszaki vizsgálatára és a kereskedelmi célú közúti fuvarozásra használt járműveket érintő közúti műszaki ellenőrzésekre, valamint a járművekre vonatkozóan olyan nyilvántartásbavételi eljárást is tartalmaznia kell, amely lehetővé teszi a közúti közlekedés biztonságára közvetlen veszélyt jelentő járművek közúti forgalomban való részvételének jogát. A megfelelő műszaki állapot biztosításának legfőbb eszköze az időszakos vizsgálat. A haszonjárművek közúti műszaki ellenőrzése az időszakos vizsgálatokhoz képest pusztán kiegészítő jellegű lehet.
- (4) Számos uniós szinten elfogadott, a gépjárművek biztonságára vonatkozó műszaki előírás és követelmény, valamint környezetvédelmi jellemző van érvényben. Szükséges a járművek szűrőpróbaszerű közúti műszaki ellenőrzésének rendszerén keresztül annak biztosítása, hogy a járművek megőrizzék közlekedésre való alkalmasságukat.
- (5) A közúti műszaki ellenőrzések alapvető szerepet játszanak annak biztosításában, hogy a haszonjárművek műszaki állapota használatuk során folyamatosan magas színvonalú legyen. Ezek az ellenőrzések nemcsak a közúti közlekedés biztonságához és a járművekből származó kibocsátás csökkentéséhez járulnak hozzá, de elősegítik a tisztességtelen verseny elkerülését is a közúti fuvarozásban, amely abból fakad, hogy a tagállamokban különböző ellenőrzési szinteket fogadnak el.

<sup>(1)</sup> HL C 44., 2013.2.15., 128. o.

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament 2014. március 11-i álláspontra (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2014. március 24-i határozata.

- (6) Az 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet <sup>(1)</sup> létrehozta a közúti fuvarozási vállalkozások európai nyilvántartását (ERRU). A közúti fuvarozási vállalkozások európai nyilvántartása lehetővé teszi a közúti fuvarozási vállalkozások nemzeti elektronikus nyilvántartásainak Unió-szerte, a személyes adatok védelmére vonatkozó uniós jogszabályoknak megfelelően történő összekapcsolását. Ennek – az egyes tagállamok illetékes hatóságai által működtetett – rendszernek a használata elősegíti a tagállamok közötti együttműködést.
- (7) Ennek az irányelvnek bizonyos, 25 km/h-t meghaladó tervezési sebességű haszonjárművek 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben <sup>(2)</sup> meghatározott kategóriáira kell alkalmazandónak lennie. Ez az irányelv azonban nem akadályozza a tagállamokat abban, hogy az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó járműveket is közúti műszaki ellenőrzéseknek vessék alá, vagy a közúti fuvarozáshoz kapcsolódó más szempontokat is ellenőrizzenek, különös tekintettel a vezetési és a pihenőidő betartására vagy a veszélyes áruk fuvarozására vonatkozó előírásokra.
- (8) A tehergépjárművek helyett egyre több esetben használnak olyan kerekes traktorokat a helyi szállítási tevékenységek során és közúti áru fuvarozási célokra, amelyek legnagyobb tervezési sebessége meghaladja a 40 km/h-t. Ezek a gépjárművekhez hasonló kockázatot jelentenek, ezért ezt a főleg közutakon használt járműkategóriát a közúti műszaki ellenőrzések szempontjából is hasonló módon kell kezelni.
- (9) A 2000/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(3)</sup> alkalmazásáról szóló jelentések világosan rámutatnak a közúti műszaki ellenőrzések fontosságára. A 2009–2010-es időszakban több mint 350 000, Unió-szerte közúti műszaki ellenőrzésen átesett járműről jelentették, hogy rossz műszaki állapotuk miatt ki kellett vonni őket a forgalomból. Az említett jelentések alapján az egyes tagállamokban elvégzett közúti műszaki ellenőrzések eredményei között igen jelentős eltérések tapasztalhatók. A 2009–2010-es időszakban a tagállamok között az egyes hibák azonosítására vonatkozó különbségek aránya az összes ellenőrzött jármű 2,1 %-ától 48,3 %-áig terjedt. Végezetül a jelentések megmutatják, hogy a tagállamok között jelentős különbségek állnak fenn az elvégzett közúti műszaki ellenőrzések számában. A kiegyensúlyozottabb megközelítés kialakítása érdekében a tagállamoknak kötelezettséget kell vállalniuk arra, hogy a területükön nyilvántartásba vett és/vagy használatban lévő haszonjárművek számával arányosan megállapított, megfelelő számú ellenőrzést elvégeznek.
- (10) A könnyű haszonjárművekre, mint például az N<sub>1</sub> kategóriába tartozó járművekre és pótkocsijaikra nem ugyanazok a közúti közlekedésbiztonsági követelmények – például a vezetési idővel, a hivatásos járművezetők képzésével vagy a sebességkorlátozó készülékek felszerelésével kapcsolatos követelmények – vonatkoznak uniós szinten, mint a tehergépjárművekre. Bár nem ezen irányelv keretében, de a tagállamoknak az ilyen járműveket is figyelembe kellene venniük az átfogó közúti közlekedésbiztonsági és közúti ellenőrzési stratégiáikban.
- (11) A szükségtelen adminisztratív terhek és költségek elkerülése, valamint az ellenőrzések hatékonyságának javítása érdekében az illetékes nemzeti hatóságok számára lehetővé kell tenni, hogy elsősorban a közúti közlekedés biztonságával és a környezetvédelemmel kapcsolatos előírásokat be nem tartó vállalkozások által üzemeltetett járműveket válasszák ki ellenőrzésre, míg a felelősségteljes és biztonság tudatos gazdasági szereplők által üzemeltetett, megfelelően karbantartott járműveket kevésbé gyakran indokolt ellenőrizni, ezáltal jutalmazva az üzemeltetők magatartását. A járműveknek a piaci szereplők kockázati profilja alapján való kiválasztása közúti műszaki ellenőrzésre hasznos eszköz lehet a magas kockázatú vállalkozások szorosabb és gyakoribb ellenőrzéséhez.
- (12) A közúti műszaki ellenőrzéseket kockázattértékelő rendszer használatával kell támogatni. Az 1071/2009/EK rendelet előírja, hogy a vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó szabályok végrehajtásának tekintetében a tagállamok terjesszék ki a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(4)</sup> alapján létrehozott kockázatosztályozási rendszert, hogy az a közúti fuvarozás más meghatározott területeire, így többek között a

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2009. október 21-i 1071/2009/EK rendelete a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.).

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

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2000. június 6-i 2000/30/EK irányelve a Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzéséről (HL L 203., 2000.8.10., 1. o.).

<sup>(4)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2006. március 15-i 2006/22/EK irányelve a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.).

haszongjárművek közlekedésre való alkalmasságára is vonatkozzon. Következésképpen a járműveken talált hiányosságok számára és súlyosságára vonatkozó információkat be kell vezetni a 2006/22/EK irányelv 9. cikke alapján létrehozott kockázatértékelő rendszerbe. A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a kockázatértékelő rendszerek működtetésére vonatkozó megfelelő műszaki és adminisztratív előírásokról döntsenek. Tovább kell vizsgálni a kockázatértékelő rendszerek hatékonyságát és harmonizációját Unió-szerte.

- (13) A forgalmi engedély jogosultja, és adott esetben a jármű üzemeltetője felelős azért, hogy a járművet közlekedésre alkalmas állapotban tartsa.
- (14) A közúti műszaki ellenőrzések végrehajtása során az ellenőröknek függetlenül kell eljárniuk, döntéseiket nem befolyásolhatja olyan akár gazdasági, akár személyes természetű összeférhetlenség – különös tekintettel a jármű vezetőjével, üzemeltetőjével vagy forgalmi engedélyének jogosultjával –, amely hatással lehet döntéseik pártatlanságára vagy objektivitására. Az ellenőrök díjazása ezért nem függhet közvetlenül össze a közúti műszaki ellenőrzések eredményével. Ez nem akadályozhatja meg a tagállamokat abban, hogy magánszervezeteket bízzanak meg részletesebb közúti műszaki ellenőrzések és a járművek javításának elvégzésével, akár ugyanazon a járművön.
- (15) A közúti műszaki ellenőrzés egy elsődleges, és szükség esetén egy részletesebb ellenőrzésből áll. Mindkét esetben ki kell terjednie a jármű lényeges részeire és rendszereire. A részletesebb ellenőrzés uniós szintű harmonizációja érdekében valamennyi vizsgálati elemre vonatkozóan meg kell határozni az ajánlott vizsgálati módszereket, a hiányosságok típusait és a súlyosságuk foka szerinti kategóriát.
- (16) A rakomány rögzítése alapvető fontosságú a közúti közlekedés biztonsága szempontjából. A rakományt ennél fogva oly módon kell rögzíteni, amely semlegesíti a jármű közúton történő használata közben adódó gyorsulások hatását. Gyakorlati megfontolásokból az e gyorsulásokból származó tömegeket az európai normák alapján határértékeként kell használni. A rakomány megfelelő rögzítésének ellenőrzésében részt vevő személyzetet megfelelő képzésben kell részesíteni.
- (17) A logisztikai folyamatban érintett valamennyi fél – beleértve a csomagolókat, a rakodókat, a fuvarozó vállalatokat, az üzemeltetőket és a járművezetőket – szerepe van annak biztosításában, hogy a rakományt megfelelően csomagolva, alkalmas gépjárműre rakják.
- (18) A közúti műszaki ellenőrzésekről szóló jegyzőkönyvek számos tagállamban elektronikus eszközökkel készülnek. Ez esetben az ellenőrzésről készült jegyzőkönyv másolatát a jármű vezetőjének rendelkezésére kell bocsátani. Valamennyi, a közúti műszaki ellenőrzések során összegyűjtött adatot és információt az adatok könnyű feldolgozhatósága, valamint a további adminisztratív akadályoktól mentes adatátvitel érdekében továbbítani kell az érintett tagállam közös adatbázisába.
- (19) Az ellenőrző hatóságok adminisztratív terheinek csökkentése érdekében az elsődleges közúti műszaki ellenőrzésekről szóló jegyzőkönyveknek, beleértve a harmadik országokban nyilvántartásba vett járműveket is, csupán alapvető információkat kell tartalmazniuk arról, hogy megtörtént az adott jármű ellenőrzése, illetve az ellenőrzés eredményéről. Részletes jegyzőkönyvet csak arra az esetre lehet előírni, ha az elsődleges ellenőrzés után részletesebb ellenőrzésre kerül sor.
- (20) A Bizottságnak meg kell vizsgálnia azt a lehetőséget, hogy a IV. mellékletben található jelentéstételi formanyomtatványt kombinálja más jelentésekkel.
- (21) A mobil ellenőrzési egységek használata csökkentheti a gazdasági szereplők számára okozott késedelmet és költségeket, mivel közvetlenül a közúton történő, részletesebb ellenőrzés elvégzése is lehetővé válik. A legközelebb lévő vizsgálóállomások és a kijelölt közúti ellenőrzési létesítmények is használhatók a részletesebb ellenőrzések elvégzésére.

- (22) A közúti műszaki ellenőrzéseket végző személyzetnek megfelelő képzettséggel és képzéssel kell rendelkeznie, köztük ahhoz is, hogy hatékony módon tudja elvégezni a szemrevételezéssel történő ellenőrzést. A részletes közúti műszaki ellenőrzéseket végző ellenőröknek legalább ugyanazokkal a készségekkel kell rendelkezniük, és ugyanazoknak a követelményeknek kell megfelelniük, mint a 2014/45/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel<sup>(1)</sup> összhangban műszaki vizsgálatokat végző személyzetnek. A tagállamoknak elő kell írniuk, hogy a feladatukat kijelölt közúti ellenőrzési létesítményekben vagy mobil ellenőrzési egységek alkalmazása révén ellátó ellenőröknek is meg kell felelniük a fenti vagy azokkal egyenértékű, az illetékes hatóság által jóváhagyott követelményeknek.
- (23) A részletesebb közúti ellenőrzés során használt műszaki berendezések költségeinek csökkentése érdekében a tagállamoknak lehetőséget kell biztosítani arra, hogy díjat számoljanak fel, amennyiben hiányosságokat találtak. E díj összegének ésszerűnek és arányosnak kell lennie.
- (24) A tagállamok közötti együttműködés, valamint a bevált gyakorlatok megosztása döntő fontosságú annak érdekében, hogy az Unióban a közúti műszaki ellenőrzések összehangoltabb rendszere jöjjön létre. Ezért a tagállamoknak, amennyiben lehetséges, az operatív tevékenységek során is szorosabban együtt kell működniük. Ennek az együttműködésnek ki kell terjednie az összehangolt közúti műszaki ellenőrzések rendszeres megszervezésére is.
- (25) A tagállamok közötti hatékony információcsere érdekében minden tagállamon belül egy kapcsolattartó tartja a kapcsolatot más illetékes hatóságokkal. Az említett kapcsolattartó állítja össze az ide vonatkozó statisztikai adatokat is. A tagállamok ezenfelül területükön következetes nemzeti végrehajtási stratégiát alkalmaznak, és kijelölhetnek egy szervet a végrehajtás koordinálására. Az egyes tagállamok illetékes hatóságai megállapítják a határidők, valamint a továbbítandó információk tartalmának meghatározására vonatkozó eljárásokat.
- (26) A kapcsolattartók kijelölése során tiszteletben kell tartani az alkotmányos rendelkezéseket és az azokból következő hatásköri szinteket.
- (27) A közúti műszaki ellenőrzések rendszere Unióban történő végrehajtása nyomon követésének biztosítása érdekében a tagállamok 2021. március 31-ig és azt követően minden második év március 31-ig tájékoztatják a Bizottságot az elvégzett közúti műszaki ellenőrzések eredményeiről. A Bizottság az összegyűjtött adatokról jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
- (28) A vállalkozások és járművezetők idővesztésének minimalizálása és a közúti ellenőrzések általános hatékonyságának növelése érdekében ösztönözni kell a közúti szállításra vonatkozó szociális jogszabályok – különösen az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(2)</sup>, a 2006/22/EK irányelv és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet<sup>(3)</sup> – betartásának ellenőrzése érdekében végzett ellenőrzéseket és a közúti műszaki ellenőrzéseket.
- (29) A tagállamoknak meg kell állapítaniuk az ezen irányelv rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és biztosítaniuk kell e szabályok végrehajtását. Az említett szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak, visszatartó erejűnek és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A tagállamoknak különösen azokra az esetekre kell megfelelő intézkedéseket megállapítaniuk, ha a jármű vezetője vagy üzemeltetője nem működik együtt az ellenőrrel, és ha veszélyes hiányosságokkal rendelkező járművet engedély nélkül üzemeltetnek.
- (30) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>(4)</sup> megfelelően kell gyakorolni.

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2014. április 3-i 2014/45/EU irányelve a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (Lásd e Hivatalos Lap 51. oldalát).

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2006. március 15-i 561/2006/EK rendelete a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

<sup>(3)</sup> A Tanács 1985. december 20-i 3821/85/EGK rendelete a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről (HL L 370., 1985.12.31., 8. o.).

<sup>(4)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-i 182/2011/EU rendelete a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (31) A Bizottság nem fogadhat el a nyilvántartás szerinti tagállamok kapcsolattartóinak a súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező járművekről történő értesítési eljárására, illetve az ellenőrzött járművekkel kapcsolatban a tagállamok által összegyűjtött adatoknak a Bizottság felé történő továbbításának formátumát meghatározó eljárásokra vonatkozó végrehajtási jogi aktusokat, amennyiben az ezen irányelvnek megfelelően létrehozott bizottság nem nyilvánít véleményt a végrehajtási jogi aktus Bizottság által benyújtott tervezetéről.
- (32) Annak érdekében, hogy a 2. cikk (1) bekezdését és a IV. melléklet 6. pontját adott esetben naprakésszé tegyék, érintetlenül hagyva ezen irányelv hatályát; a II. melléklet 2. pontját naprakésszé tegyék a módszerek tekintetében; és kiigazítsák a II. melléklet 2. pontját a megvizsgálandó tételeknek, a módszereknek, a hibaokoknak és a hiányosságok értékelésének a listája tekintetében, a Bizottságnak felhatalmazást kell kapnia arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elkészítésekor és szövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról.
- (33) Mivel ezen irányelv célját – nevezetesen a közúti közlekedés biztonságának az Unióban közlekedő járművek közúti műszaki ellenőrzésére vonatkozó minimális közös követelmények és összehangolt szabályok meghatározása révén történő javítását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ezen irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (34) Ez az irányelv tiszteletben tartja az alapvető jogokat és betartja az Európai Unió Alapjogi Chartájában elismert, az Európai Unióról szóló szerződés 6. cikkében említett alapelveket.
- (35) Ez az irányelv továbbfejleszti a közúti műszaki ellenőrzések jelenlegi rendszerét, naprakésszé teszi a 2000/30/EK irányelv műszaki követelményeit, és magában foglalja a 2010/379/EU bizottsági ajánlásban <sup>(1)</sup> szereplő szabályokat is. Ennélfogva a 2000/30/EK irányelvet hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

#### I. FEJEZET

### TÁRGY, FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK ÉS HATÁLY

#### 1. cikk

#### Tárgy

A közúti közlekedés biztonságának javítása és a környezetvédelem érdekében ez az irányelv minimumkövetelményeket állapít meg a tagállamok területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzése rendszeréhez.

#### 2. cikk

#### Hatály

(1) Ez az irányelv a 2003/37/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben <sup>(2)</sup> és a 2007/46/EK irányelvben említett, 25 km/h-t meghaladó tervezési sebességű haszongépjárművek következő kategóriára alkalmazandó:

- a) elsődlegesen személyek és poggyászuk szállítására tervezett és gyártott, a vezetőülésen kívül több mint nyolc ülésel rendelkező gépjárművek – M<sub>2</sub> és M<sub>3</sub> járműkategória;

<sup>(1)</sup> A Bizottság 2010. július 5-i 2010/379/EU ajánlása a 2000/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti országúti műszaki ellenőrzés során (a haszongépjárművek esetében) észlelt hiányosságok kockázatértékeléséről (HL L 173., 2010.7.8., 97. o.).

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

- b) több mint 3,5 tonna össztömegű, elsődlegesen árufuvarozásra tervezett és gyártott gépjárművek – N<sub>2</sub> és N<sub>3</sub> járműkategória;
- c) több mint 3,5 tonna össztömegű, áru- vagy személyszállításra, valamint személyek elszállásolására tervezett és gyártott pótkocsik – O<sub>3</sub> és O<sub>4</sub> járműkategória;
- d) a T5 kategóriába tartozó kerekes traktorok, amelyeket főként a közúti árufuvarozásra szolgáló közutakon használnak, és amelyek maximális tervezett sebessége meghaladja a 40 km/h-t.

(2) Ez az irányelv nem befolyásolja a tagállamok azon jogát, hogy az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó járműveket – mint például a legfeljebb 3,5 tonna össztömegű könnyű haszonjárműveket, N<sub>1</sub> járműkategória – is közúti műszaki ellenőrzésnek vessék alá, hogy a közúti fuvarozáshoz és biztonsághoz kapcsolódó más szempontokat is ellenőrizzenek, illetve hogy a közutaktól eltérő helyeken is ellenőrzéseket végezzenek. Ennek az irányelvnek egyetlen rendelkezése sem akadályozza a tagállamokat abban, hogy közlekedésbiztonsági okokból meghatározott járműtípusok használatát úthálózatuk bizonyos szakaszaira korlátozzák.

### 3. cikk

#### Fogalommeghatározások

Kizárólag ezen irányelv alkalmazásában:

1. „jármű”: bármely nem sínen közlekedő gépjármű, pótkocsija;
2. „gépjármű”: olyan motorral hajtott, önállóan mozgásképes kerekes jármű, amelynek legnagyobb tervezési sebessége meghaladja a 25 km/h-t;
3. „pótkocsi”: olyan önálló hajtással nem rendelkező kerekes jármű, amelyet arra terveztek és gyártottak, hogy más gépjármű vontassa;
4. „félpótkocsi”: gépjárműhöz való kapcsolás céljára készült pótkocsi, amely részben a gépjárműre fekszik fel, és saját és rakománya tömegének jelentős részét a gépkocsi hordja;
5. „rakomány”: teherszállításra tervezett járműben vagy annak részén szokásosan elhelyezett, a járműhöz állandó jelleggel nem rögzített valamennyi áru, beleértve a teherszállító egységekben, például a járművön található rekeszekben, csereszekrényekben vagy konténerekben elhelyezett tárgyakat is;
6. „haszonjármű”: elsődlegesen árufuvarozásra vagy személyszállításra kereskedelmi célokból – például ellenszolgáltatás fejében vagy saját számlára végzett szállításra – vagy üzletszerűen használt gépjármű és pótkocsija vagy félpótkocsija;
7. „tagállami nyilvántartásba vett gépjármű”: egy tagállamban nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett gépjármű;
8. „forgalmi engedély jogosultja”: az a jogi vagy természetes személy, akinek a nevére egy járművet nyilvántartásba vesznek;
9. „vállalkozás”: az 1071/2009/EK rendelet 2. cikkének 4. pontjában meghatározott vállalkozás;
10. „közúti műszaki ellenőrzés”: egy haszonjármű közlekedésre való alkalmasságának váratlan, egy tagállam illetékes hatóságai vagy közvetlenül e hatóságok felügyelete alatt álló szervek általi műszaki ellenőrzése;

11. „közút”: általános közforgalmú út, például helyi, regionális vagy országos közút, főút, gyorsforgalmi út vagy autópálya;
12. „műszaki vizsgálat”: a 2014/45/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 3. cikkének 9. pontja szerinti vizsgálat;
13. „műszaki vizsgálati bizonyítvány”: az illetékes hatóság vagy egy műszaki vizsgálóállomás által kiállított jelentés, amely tartalmazza a műszaki vizsgálat eredményét;
14. „illetékes hatóság”: a közúti műszaki ellenőrzések rendszerének irányításáért, és adott esetben a közúti műszaki ellenőrzések elvégzéséért felelős, a tagállam által megbízott hatóság vagy állami szerv;
15. „ellenőr”: az elsődleges és/vagy részletes közúti műszaki ellenőrzések elvégzésére a tagállam vagy annak illetékes hatósága által feljogosított személy;
16. „hiányosságok”: műszaki hibák és a meg nem felelés egyéb esetei, amelyeket a közúti műszaki ellenőrzés során tártak fel;
17. „összehangolt közúti műszaki ellenőrzés”: két vagy több tagállam illetékes hatósága által együttesen végzett közúti műszaki ellenőrzés;
18. „üzemeltető”: az a magánszemély vagy jogi személy, aki a járművet tulajdonosként üzemelteti, vagy aki számára a tulajdonos engedélyezte a jármű üzemeltetését;
19. „mobil ellenőrzési egység”: a részletes közúti műszaki ellenőrzés elvégzéséhez szükséges vizsgálati berendezések szállítható rendszere, a részletes közúti műszaki ellenőrzések elvégzésére jogosult ellenőrökkel;
20. „kijelölt közúti ellenőrzési létesítmény”: esetlegesen állandó vizsgálati berendezésekkel felszerelt, rögzített helyszínen elsődleges és/vagy részletes közúti műszaki ellenőrzések elvégzésére.

## II. FEJEZET

### A KÖZÚTI MŰSZAKI ELLENŐRZÉSI RENDSZER ÉS ÁLTALÁNOS KÖTELEZETTSÉGEK

#### 4. cikk

##### **A közúti műszaki ellenőrzés rendszere**

A közúti műszaki ellenőrzés rendszere a 10. cikk (1) bekezdésében említett elsődleges közúti műszaki ellenőrzéseket, valamint a 10. cikk (2) bekezdésében említett részletes közúti műszaki ellenőrzéseket foglalja magában.

#### 5. cikk

##### **Az ellenőrizendő járművek százalékos aránya**

(1) A 2. cikk (1) bekezdésének a), b) és c) pontjában említett járművek esetében az elsődleges közúti műszaki ellenőrzések száma az Unióban minden naptári évben a tagállamokban nyilvántartásba vett összes ilyen jármű legalább 5 %-ának megfelelő szám.

(2) Minden tagállam törekszik arra, hogy megfelelő számú elsődleges közúti műszaki ellenőrzést hajtson végre, amely szám aránya a területén nyilvántartásba vett járművek számával.

(3) Az ellenőrzött járművekről szóló információkat a 20. cikk (1) bekezdésének megfelelően továbbítani kell a Bizottságnak.

## 6. cikk

### Kockázatértékelő rendszer

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 2. cikk (1) bekezdésének a), b) és c) pontjában említett járművek tekintetében az egyes vállalkozások által üzemeltetett járműveken talált, a II. és adott esetben a III. mellékletben foglalt hiányosságok számára és súlyosságára vonatkozó információkat bevezessék a 2006/22/EK irányelv 9. cikke alapján létrehozott kockázatértékelő rendszerbe. A vállalkozások kockázati profiljának meghatározásakor a tagállamok használhatják az I. mellékletben található kritériumokat. Ezt az információt a magas kockázati tényezőt jelentő vállalkozások szigorúbb és gyakoribb ellenőrzésére kell használni. A kockázatértékelő rendszert a tagállam illetékes hatóságai működtetik.

Az első albekezdés végrehajtása céljából a járművet nyilvántartó tagállam a 18. cikk (1) bekezdésének megfelelően használja fel a más tagállamoktól kapott információkat.

A tagállamok engedélyezhetnek további önkéntes műszaki ellenőrzéseket. A közlekedésre való alkalmasság követelményeinek való megfeleléstől az önkéntes ellenőrzések során szerzett információt figyelembe lehet venni egy vállalkozás kockázati profiljának javítása érdekében.

## 7. cikk

### Felelősség

(1) A tagállamoknak elő kell írniuk, hogy a legutóbbi időszakos műszaki vizsgálat eredményét tanúsító műszaki vizsgálati bizonyítványt vagy annak másolatát, illetve elektronikusan készített műszaki vizsgálati bizonyítvány esetében a műszaki vizsgálati bizonyítvány hitelesített vagy eredeti nyomtatott változatát, és adott esetben a legutóbbi közúti műszaki ellenőrzésről szóló jegyzőkönyvet a járműben kell tartani. A tagállamok lehetővé tehetik a hatóságai számára, hogy elfogadják az ilyen ellenőrzések elektronikus tanúsítványát is, amennyiben az hozzáférhető.

(2) A tagállamoknak elő kell írniuk, hogy a közúti műszaki ellenőrzés alá vont jármű vezetőjének és a járművet üzemben tartó vállalkozásnak együtt kell működnie az ellenőrökkel, és az ellenőrzés céljára hozzáférést kell biztosítani a járműhöz, annak részeihez, és valamennyi releváns dokumentumhoz.

(3) A tagállamoknak gondoskodniuk kell róla, hogy meghatározzák a vállalkozások felelősségét aziránt, hogy a gépjárművek biztonságilag és műszakilag megfelelő állapotban legyenek, a jármű vezetője felelősségének sérelme nélkül.

## 8. cikk

### Ellenőrök

(1) A jármű közúti műszaki ellenőrzésre történő kijelölése és az ellenőrzés végrehajtása során az ellenőröknek tartózkodniuk kell bármilyen, a járművezető nemzetisége, a járművet nyilvántartásba vevő vagy forgalomba helyező ország szerinti megkülönböztetéstől.

(2) A közúti műszaki ellenőrzések elvégzése során az ellenőrnek minden olyan összeférhetlenségtől mentesnek kell lennie, amely hatással lehet döntése pártatlanságára és objektivitására.

(3) Az ellenőrök díjazása nem függhet közvetlenül össze az elvégzett elsődleges vagy részletes közúti műszaki ellenőrzések eredményével.

(4) Részletes közúti műszaki ellenőrzéseket csak azok az ellenőrök végezhetnek, akik teljesítik a 2014/45/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 13. cikkében és IV. mellékletében meghatározott, a szakértelemre és a képzésre vonatkozó minimumkövetelményeket. A tagállamoknak előírhatják, hogy a feladatukat kijelölt közúti ellenőrzési létesítményekben vagy mobil ellenőrzési egységek alkalmazása révén ellátó ellenőröknek is meg kell felelniük a fenti vagy azokkal egyenértékű, az illetékes hatóság által jóváhagyott követelményeknek.



## III. FEJEZET

## ELLENŐRZÉSI ELJÁRÁSOK

## 9. cikk

**A járművek kiválasztása az elsődleges közúti műszaki ellenőrzésre**

Az elsődleges közúti műszaki ellenőrzésnek alávetendő járművek kijelölésekor az ellenőröknek lehetőségük van arra, hogy elsősorban a 2006/22/EK irányelvben említett, magas kockázati profilú vállalkozások által üzemeltetett járműveket válasszák ki. A járműveket véletlenszerűen is ki lehet választani ellenőrzésre, illetve abban az esetben is, ha fennáll a gyanúja annak, hogy a jármű veszélyt jelent a közúti közlekedés biztonságára és a környezetre nézve.

## 10. cikk

**A közúti műszaki ellenőrzések tartalma és módszerei**

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 9. cikkel összhangban kiválasztott járműveket elsődleges közúti műszaki ellenőrzésnek vessék alá.

Az ellenőr egy jármű valamennyi elsődleges közúti műszaki ellenőrzése során:

- a) ellenőrzi a 7. cikk (1) bekezdésének megfelelően a járműben tartott vagy elektronikusan hozzáférhető, a legutóbbi időszakos műszaki vizsgálat eredményét tanúsító műszaki vizsgálati bizonyítványt és adott esetben a közúti műszaki ellenőrzésről szóló jegyzőkönyvet;
- b) szemrevételezés útján műszakilag értékeli a járművet;
- c) a 13. cikkel összhangban szemrevételezés útján értékelheti a jármű rakományának rögzítését;
- d) bármilyen megfelelőnek tűnő módszer révén műszaki vizsgálatot végezhet. Ilyen műszaki vizsgálat elvégzésére annak megállapítása céljából kerülhet sor, hogy a járművet további részletes közúti műszaki ellenőrzésnek is alá kell-e vetni, illetve abból a célból, hogy felszólítsanak a feltárt hiányosságoknak a 14. cikk (1) bekezdése szerinti haladéktalan megszüntetésére.

Ha az előző közúti műszaki ellenőrzésről szóló jelentésben hiányosság vagy hiányosságok vannak feltüntetve, az ellenőr megvizsgálja, hogy ezt a hiányosságot vagy ezeket a hiányosságokat kijavították-e.

(2) Az elsődleges ellenőrzés eredménye alapján az ellenőr eldönti, hogy indokolt-e a járművet vagy pótkocsiját részletes közúti műszaki ellenőrzésnek alávetni.

(3) A részletes közúti műszaki ellenőrzés során a II. mellékletben felsorolt, szükségesnek és relevánsnak tartott tételeket kell ellenőrizni, figyelembe véve különösen a fékek, az abroncsok, a kerekek, és az alváz biztonságát, valamint a jármű környezetterhelését, valamint az e tételek vizsgálatára alkalmazandó ajánlott módszereket.

(4) Abban az esetben, ha a műszaki vizsgálati bizonyítványban vagy a közúti műszaki ellenőrzésről szóló jegyzőkönyvben az szerepel, hogy a II. mellékletben felsorolt tételek valamelyikének ellenőrzése a megelőző három hónap folyamán megtörtént, úgy az ellenőrnek azt a tételt nem kell újra megvizsgálnia, kivéve, ha a vizsgálat nyilvánvaló hiba miatt indokolt.

## 11. cikk

**Ellenőrzési létesítmények**

(1) A részletes közúti műszaki ellenőrzésekre a 2014/45/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvben említett mobil ellenőrzési egységek segítségével, vagy kijelölt közúti ellenőrzési létesítményekben vagy műszaki vizsgálatállomásokon kerül sor.

(2) Ha műszaki vizsgálóállomáson vagy kijelölt közúti ellenőrzési létesítményben elvégzendő részletes ellenőrzés szükséges, azt a lehető leghamarabb el kell végezni a lehető legközelebbi vizsgálóállomáson vagy létesítményben.

(3) A mobil ellenőrzési egységek és kijelölt közúti ellenőrzési létesítmények tartalmazzák a részletes közúti műszaki ellenőrzés elvégzéséhez szükséges megfelelő berendezéseket, beleértve legalább a jármű fékeinek és fékhatásának, kormányának, felfüggesztésének állapotát vizsgáló és szükség szerint a jármű környezetterhelését mérő berendezéseket. Amennyiben a mobil ellenőrzési egységek vagy a kijelölt közúti ellenőrzési létesítmények nem rendelkeznek az elsődleges ellenőrzésben jelzett valamely tétel ellenőrzéséhez szükséges berendezéssel, a járművet olyan vizsgálóállomásra vagy létesítményhez kell irányítani, ahol e tétel részletes vizsgálatát el lehet végezni.

#### 12. cikk

##### A hiányosságok értékelése

(1) A II. mellékletben valamennyi, a közúti műszaki ellenőrzés során ellenőrizendő tételre vonatkozóan szerepel a lehetséges hiányosságoknak és súlyosságuk fokának listája.

(2) A járművek közúti műszaki ellenőrzése során feltárt hiányosságokat az alábbi kategóriák egyikébe kell besorolni:

a) a járműbiztonságot vagy a környezetterhelést jelentősen nem befolyásoló kisebb hiányosságok, valamint az előírásoktól való egyéb kisebb eltérések;

b) a vizsgált jármű biztonságát vagy a környezetterhelést befolyásoló, illetve a közúti forgalom többi résztvevőjét veszélyeztető jelentős hiányosságok, vagy az előírásoktól való egyéb jelentősebb eltérések;

c) a közúti közlekedés biztonságára közvetlen és azonnali veszélyt jelentő vagy a környezetterhelést befolyásoló veszélyes hiányosságok.

(3) Ha egy jármű hiányosságai a (2) bekezdésben említett hibakategóriák közül többre is besorolhatók, a járművet a súlyosabb hiányosság szerinti kategóriába kell sorolni. Azt a járművet, amely az ellenőrzés II. melléklet 1. pontjában említett terjedelmére vonatkozó részében meghatározott ellenőrzött területek egyazon csoportján belül több hiányosságot is mutat, a hiányosságok értékelésekor a következő legsúlyosabb kategóriába kell besorolni, amennyiben úgy ítélik meg, hogy a hiányosságok összeadó hatása miatt a jármű nagyobb veszélyt jelent a közúti közlekedés biztonságára nézve.

#### 13. cikk

##### A rakományrögzítés ellenőrzése

(1) A közúti ellenőrzés során a III. melléklettel összhangban ellenőrizhető a járművön a rakományrögzítés, annak biztosítása érdekében, hogy a rakományt úgy rögzítsék, hogy az ne befolyásolja a vezetés biztonságát, illetve ne jelentsen veszélyt az emberi életre, egészségre, tulajdonra vagy a környezetre. Ellenőrizni lehet, hogy a jármű bármilyen manővere során, többek között vészhelyzetekben vagy emelkedőn elindulás közben:

— a rakomány egyes darabjai csak minimális mértékben mozdulhatnak el egymáshoz, valamint a jármű falaihoz és rakfelületeihez képest, valamint

— a rakomány nem hagyhatja el a rakteret, illetve nem kerülhet a rakfelületen kívülre.

(2) A bizonyos – így például a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás (ADR) <sup>(1)</sup> hatálya alá tartozó – árukategóriák szállításánál betartandó követelmények sérelme nélkül a rakomány rögzítése és annak ellenőrzése a III. melléklet I. szakaszában foglalt elveknek és adott esetben szabványoknak megfelelően végezhető el. A III. melléklet I. szakaszának 5. pontjában foglalt szabványok legfrissebb változata alkalmazható.

<sup>(1)</sup> Átültette a többek között a 2012/45/EU bizottsági irányelvvel (HL L 332., 2012.12.4., 18. o.) módosított, a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló 2008. szeptember 24-i 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 260., 2008.9.30., 13. o.).

(3) A 14. cikkben említett nyomonkövetési eljárások a rakományrögzítéssel kapcsolatban feltárt súlyos vagy veszélyes hiányosságok esetében is alkalmazhatók.

(4) A tagállamok előírják, hogy a rakomány rögzítésének ellenőrzésében részt vevő személyzet erre megfelelően képzett legyen.

#### 14. cikk

##### **Nyomon követés súlyos vagy veszélyes hiányosságok esetén**

(1) A 14. cikk (3) bekezdésének sérelme nélkül a tagállamok előírják, hogy bármely, egy elsődleges vagy részletes ellenőrzés során feltárt súlyos vagy veszélyes hibát a jármű további közúti használatbavétele előtt kijavítsanak.

(2) Az ellenőr dönthet úgy, hogy a járművet az ellenőr által meghatározott határidőn belül teljes műszaki vizsgálatnak kell alávetni, ha a jármű annak a tagállamnak a nyilvántartásában szerepel, ahol a közúti műszaki ellenőrzésre sor került. Ha a jármű egy másik tagállam nyilvántartásában szerepel, az illetékes hatóság a 17. cikkben említett kapcsolattartón keresztül felkérheti e másik tagállam illetékes hatóságát arra, hogy a 18. cikk (2) bekezdésében meghatározott eljárásnak megfelelően végezze el a jármű újbóli műszaki vizsgálatát. Amennyiben az Unión kívül nyilvántartásba vett járművön súlyos vagy veszélyes hiányosságot fedeznek fel, a tagállamok határozhatnak úgy, hogy erről tájékoztatják a nyilvántartásba vétel szerinti ország illetékes hatóságát.

(3) A közúti biztonságra való közvetlen és azonnali veszélyessége miatt gyorsan vagy azonnal elhárítandó hiányosság esetén a tagállam vagy az érintett illetékes hatóság mindaddig korlátozhatja vagy megtilthatja a jármű használatát, míg ezeket a hiányosságokat az ellenőrzés helyszínén ki nem javítják. Egy ilyen jármű további használata annak érdekében engedélyezhető, hogy a jármű elérje a hiányosságok megszüntetését lehetővé tevő legközelebbi autószerelő műhelyek egyikét, feltéve, hogy a feltárt veszélyes hiányosságokat kijavították oly módon, hogy a jármű el tud jutni az autószerelő műhelyig, és nem jelent közvetlen veszélyt sem utasai, sem a többi úthasználó biztonságára nézve. Az azonnali elhárítást nem igénylő hiányosságok esetén a tagállamok vagy az érintett illetékes hatóságok dönthetnek a járműhasználattal kapcsolatos feltételekről és a hiányosság megszüntetéséig adott ésszerű határidőről.

Amennyiben a hiányosságot nem lehet úgy megszüntetni, hogy a jármű eljuthasson az autószerelő műhelyig, a járművet olyan helyszínre kell szállítani, ahol az megjavítható.

#### 15. cikk

##### **Ellenőrzési díjak**

Ha a részletes ellenőrzés során hiányosságok feltárására kerül sor, a tagállamok egy ésszerű és arányos díj befizetését írhatják elő, amelyet az ellenőrzés elvégzésének költségeihez kell kapcsolni.

#### 16. cikk

##### **Az ellenőrzési jegyzőkönyv és a közúti műszaki ellenőrzési adatbázisok**

(1) Minden elvégzett elsődleges közúti műszaki ellenőrzés esetében továbbítani kell az illetékes hatóság részére az alábbi információkat:

a) a jármű nyilvántartásba vétele szerinti ország;

b) járműkategória;

c) az elsődleges közúti műszaki ellenőrzés eredménye.

(2) A részletes ellenőrzés befejezése után az ellenőr a IV. melléklettel összhangban jegyzőkönyvet készít. A tagállamok biztosítják, hogy a jármű vezetője kézhez kapja az ellenőrzési jegyzőkönyv egy példányát.

(3) Az ellenőr az ellenőrzéseket követő ésszerű határidőn belül továbbítja az illetékes hatóságnak a részletes közúti műszaki ellenőrzések eredményeit. Az illetékes hatóság ezeket az információkat az irányadó adatvédelmi jogszabályokkal összhangban legalább a kézhezvételtől számított 36 hónapig megőrzi.

## IV. FEJEZET

## EGYÜTTMŰKÖDÉS ÉS INFORMÁCIÓCSERE

## 17. cikk

**Kapcsolattartó kijelölése**

(1) A tagállamok kapcsolattartót jelölnek ki, amely:

- biztosítja a többi tagállam által kijelölt kapcsolattartókkal való koordinációt a 18. cikk szerinti intézkedések tekintetében,
- továbbítja a Bizottságnak a 20. cikkben említett adatokat,
- adott esetben biztosít minden más, a többi tagállam kapcsolattartóival való információcserét és a nekik való segítségnyújtást.

(2) A tagállamok 2015. május 20-ig eljuttatják a Bizottsághoz nemzeti kapcsolattartójuk nevét és elérhetőségét, és haladéktalanul tájékoztatják annak esetleges változásairól. A Bizottság összeállítja a nemzeti kapcsolattartók jegyzékét, és továbbítja a tagállamoknak.

## 18. cikk

**A tagállamok közötti együttműködés**

(1) Ha egy, nem az ellenőrzés helye szerinti tagállamban nyilvántartott járművön találnak súlyos vagy veszélyes hiányosságokat, vagy olyan hiányosságokat, amelyek a jármű használatának korlátozásához vagy tilalmához vezetnek, a kapcsolattartó értesíti a járművet nyilvántartó tagállam kapcsolattartóját az ellenőrzés eredményeiről. Az értesítésnek ki kell terjednie a közúti műszaki ellenőrzési jegyzőkönyvnek a IV. mellékletben meghatározott elemeire, és annak lehetőleg az 1071/2009/EK rendelet 16. cikkében említett nemzeti elektronikus nyilvántartáson keresztül kell történnie. A Bizottság a nyilvántartás szerinti tagállam kapcsolattartójának a súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező járművekről történő értesítési eljárására vonatkozó részletes szabályokat a 23. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban fogadja el.

(2) Ha egy járművön súlyos vagy veszélyes hiányosságokat találnak, az ellenőrzés helyszíne szerinti tagállam kapcsolattartója a jármű nyilvántartása szerinti tagállam kapcsolattartóján keresztül felszólíthatja e tagállam illetékes hatóságát, hogy hozza meg a megfelelő nyomonkövetési intézkedéseket, például arra vonatkozóan, hogy a járművet a 14. cikk rendelkezése értelmében további műszaki vizsgálatnak vessék alá.

## 19. cikk

**Összehangolt közúti műszaki ellenőrzések**

A tagállamok évente rendszeres időközönként összehangolt közúti műszaki ellenőrzéseket folytatnak le. A tagállamok ezen tevékenységeket összekapcsolhatják a 2006/22/EK irányelv 5. cikkében meghatározott tevékenységekkel.

## 20. cikk

**Információtovábbítás a Bizottság részére**

(1) A tagállamok 2021. március 31-ig és azt követően minden második év március 31-ig elektronikus úton továbbítják a Bizottságnak az előző két naptári évben a területükön ellenőrzött járművekkel kapcsolatban összegyűjtött adatokat. Ezen adatok tartalmazzák a következőket:

- a) az ellenőrzött járművek száma;
- b) az ellenőrzött járművek kategóriája;
- c) az ellenőrzött járművet nyilvántartásba vevő ország;

d) részletes ellenőrzés esetén a IV. melléklet 10. pontjával összhangban ellenőrzött területek és a meg nem felelt tételek.

Az első jelentés a 2019. január 1-jével kezdődő kétéves időtartamra vonatkozik.

(2) A Bizottság a 23. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban részletes szabályokat fogad el arra vonatkozóan, hogy az (1) bekezdésben meghatározott adatokat milyen formátumban kell elektronikus úton továbbítani. A vonatkozó szabályok megállapításáig az V. mellékletben meghatározott egységes formanyomtatvány alkalmazandó.

A Bizottság az összegyűjtött adatokról jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

## V. FEJEZET

### FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ ÉS VÉGREHAJTÁSI JOGI AKTUSOK

#### 21. cikk

#### Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 22. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következő célból:

- 2. cikk (1) bekezdésének és a IV. melléklet 6. pontjának adott esetben történő naprakésszé tétele – ezen irányelv hatályát nem érintve – a járműkategóriákban bekövetkezett azon változások figyelembevétele érdekében, amelyek az említett cikkben rögzített jogszabályok módosításából erednek,
- a II. melléklet 2. pontjának naprakésszé tétele – a megvizsgálandó tételek listájának bővítése nélkül – a módszerek tekintetében, amennyiben hatékonyabb és eredményesebb vizsgálati módszerek állnak rendelkezésre,
- a II. melléklet 2. pontjának kiigazítása a költségek és előnyök pozitív értékelését követően a megvizsgálandó tételeknek, a módszereknek, a hibaokoknak és a hiányosságok értékelésének listája tekintetében, amennyiben megváltoznak az uniós járműbiztonsági és környezetvédelmi jogszabályokban szereplő, a típusjóváhagyás szempontjából releváns kötelező feltételek.

#### 22. cikk

#### A felhatalmazás gyakorlása

(1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására.

(2) A Bizottság 21. cikkben említett felhatalmazása 2014. május 19-től számított öt éves időszakra szól. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az öt éves időtartam vége előtt jelentést készít e felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan azonos időtartamra meghosszabbodik, amennyiben az egyes időtartamok vége előtt legkésőbb három hónappal az Európai Parlament vagy a Tanács nem emel kifogást e meghosszabbítás ellen.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 21. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

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

(5) A 21. cikk alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlament vagy a Tanács az értesítést követő két hónapos időtartamon belül nem emel ellene kifogást, vagy ha az Európai Parlament és a Tanács az időtartam leteltét megelőzően egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem emel kifogást. A nevezett határidő az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére két hónappal meghosszabbítható.

## 23. cikk

**A bizottsági eljárás**

(1) A Bizottságot a 2014/45/EU irányelvben említett, a közlekedésre való alkalmassággal foglalkozó bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

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

## VI. FEJEZET

**ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK**

## 24. cikk

**Jelentés**

(1) A Bizottság 2016. május 20-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól. A jelentésnek különösen a közúti biztonság javulása terén gyakorolt hatásokat, illetve az ezen irányelv hatályának az  $N_1$  és  $O_2$  járműkategóriákra való lehetséges kiterjesztése költségeit és hasznát kell elemeznie.

(2) A Bizottság legkésőbb 2022. május 20-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv alkalmazásáról és hatásairól, különös tekintettel a kockázatértékelő rendszerek hatékonyságára és harmonizációjára, konkrétan a különböző érintett vállalkozások kölcsönösen összehasonlítható kockázati profiljának meghatározása terén. E jelentést részletes hatásvizsgálatnak kell kísérnie, amely az Unió egészére nézve végez költség-haszon elemzést. Az adott esetben ezen irányelv hatályának új járműkategóriákra való kiterjesztésére irányuló jogalkotási javaslatok benyújtása előtt legalább hat hónappal az Európai Parlament és a Tanács rendelkezésére kell bocsátani a hatásvizsgálatot.

## 25. cikk

**Szankciók**

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

## 26. cikk

**Átültetés**

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

A rendelkezéseket 2018. május 20-tól alkalmazzák.

Az ezen irányelv 6. cikkében említett kockázatértékelő rendszerre vonatkozó rendelkezéseket 2019. május 20-tól alkalmazzák.

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

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

27. cikk

**Hatályon kívül helyezés**

A 2000/30/EK irányelv 2018. május 20-tól hatályát veszti.

28. cikk

**Hatálybalépés**

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

29. cikk

**Címzettek**

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2014. április 3-án.

*az Európai Parlament részéről*

*az elnök*

M. SCHULZ

*a Tanács részéről*

*az elnök*

D. KOURKOULAS

---

## I. MELLÉKLET

## A KOCKÁZATÉRTÉKELŐ RENDSZER ELEMEI

A kockázatértékelő rendszer szolgál alapul azon járművek célirányos kiválasztásához, amelyeket a a járműkarbantartásra és a közlekedésre való alkalmasságra vonatkozó követelményeknek való megfelelés tekintetében rosszul teljesítő vállalkozások tartanak üzemben. A rendszer figyelembe veszi mind az időszakos műszaki vizsgálatok, mind a közúti műszaki ellenőrzések eredményeit.

Az érintett vállalkozások kockázati besorolásának meghatározásakor a kockázatértékelő rendszer az alábbi paramétereket veszi figyelembe:

- a hiányosságok száma
- a hiányosságok súlyossága
- a közúti műszaki ellenőrzések vagy az időszakos és önkéntes műszaki vizsgálatok száma
- időtényező

1. A hiányosságokat súlyosságuk alapján, az alábbi súlyossági tényezőkkel kell súlyozni:

- Veszélyes hiányosság = 40
- Komoly hiányosság = 10
- Kisebb hiányosság = 1

2. Egy vállalkozás (jármű) helyzetének változását az alábbi tényezők felhasználásával kell figyelembe venni, amelyek szerint a „régibbi” ellenőrzések eredményei (hiányosságok) kisebb súlyt kapnak, mint az „újabbak” eredményei:

- 1. év = utolsó 12 hónap = 3-as szorzó
- 2. év = 13–24. hónap = 2-es szorzó
- 3. év = 25–36. hónap = 1-es szorzó

Ezt a módszert csak az általános kockázati besorolás számításakor kell alkalmazni.

3. A kockázati besorolás a következő képlet segítségével számítható ki:

a) Az általános kockázati besorolás kiszámításának képlete:

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

ahol:

RR = általános kockázati pontszám

$D_{Yi}$  = a hibák száma összesen az 1., 2. és 3. évben

$D_{Y1}$  = ( $\#DD \times 40$ ) + ( $\#MaD \times 10$ ) + ( $\#MiD \times 1$ ) az 1. évben

$\#...$  = ... száma



DD = veszélyes hiányosságok

MaD = komoly hiányosságok

MiD = kisebb hiányosságok

C = ellenőrzések (közúti műszaki ellenőrzések vagy időszakos és önkéntes műszaki vizsgálatok) az 1., 2. és 3. évben

b) Az éves kockázati besorolás kiszámításának képlete:

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

ahol:

AR = éves kockázati pontszám

#... = ... száma

DD = veszélyes hiányosságok

MaD = komoly hiányosságok

MiD = kisebb hiányosságok

C = ellenőrzések (közúti műszaki ellenőrzések vagy időszakos és önkéntes műszaki vizsgálatok)

Az éves kockázati besorolást a vállalkozás helyzetében az évek során bekövetkező változás értékelésére kell használni.

A vállalkozások (járművek) az általános kockázati besorolás alapján, a következőképpen kerülnek osztályozásra:

— < 30 % alacsony kockázatú

— 30 %–80 % közepes kockázatú

— > 80 % magas kockázatú.

## II. MELLÉKLET

## A KÖZÚTI MŰSZAKI ELLENŐRZÉSEK TERJEDELME

## 1. AZ ELLENŐRZÖTT TERÜLETEK

- (0) A jármű azonosító adatai;
- (1) Fékberendezés;
- (2) Kormányberendezés;
- (3) Kilátási viszonyok;
- (4) Világítóberendezések és az elektromos rendszer részei;
- (5) Tengelyek, kerekek, gumiabroncsok és felfüggesztés;
- (6) Alváz és az alváza erősített részek;
- (7) Egyéb berendezések,
- (8) Környezetterhelés,
- (9) Kiegészítő vizsgálatok az M<sub>2</sub> és M<sub>3</sub> kategóriájú személyszállító járművek esetében.

## 2. AZ ELLENŐRZÉSRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

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

A mérőeszköz nélkül csak bizonyos mértékben elvégezhető ellenőrzéseket „+(E)” betű jelöli.

Ha az ellenőrzés módjaként szemrevételezés van meghatározva, az azt jelenti, hogy az adott tételek megtekintésén kívül az ellenőr adott esetben egyéb vizsgálatot is elvégez, például felméri zajhatásukat, vagy egyéb megfelelő, mérőberendezést nem igénylő ellenőrzési módszert alkalmaz.

A közúti műszaki ellenőrzések az 1. táblázatban felsorolt tételekre terjedhetnek ki, ahol az alkalmazásra javasolt vizsgálati módszerek is megtalálhatók. E melléklet semmilyen módon nem akadályozza, hogy az ellenőrök adott esetben más berendezéseket is használjanak, például akna fölött vagy emelő segítségével vizsgálják meg a járművet.

A vizsgálatokat a jelenleg rendelkezésre álló módszerek és berendezések alkalmazásával, a jármű bármely részének szerszámmal való szétszerelése vagy eltávolítása nélkül kell elvégezni. A vizsgálat során ellenőrizhető továbbá, hogy a vizsgált jármű érintett részei és alkatrészei megfelelnek-e a jóváhagyás időpontjában, illetve adott esetben az átalakítás időpontjában hatályos biztonsági és környezetvédelmi követelményeknek.

Amennyiben a jármű kialakítása nem teszi lehetővé az ebben a mellékletben foglalt vizsgálati módszerek alkalmazását, a vizsgálatot az illetékes hatóságok által elfogadott, ajánlott vizsgálati módszerekkel kell elvégezni.

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

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

A vizsgálat a szükséges és releváns tételekre terjed ki, figyelembe véve különösen a fékek, a gumiabroncsok, a kerekek és az alváz biztonságát, valamint a környezetterhelést, továbbá a következő táblázatban felsorolt ajánlott módszereket.

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

A mellékletben fel nem sorolt hiányosságokat a közúti közlekedésbiztonságra gyakorolt kockázatok alapján kell értékelni.

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
0. JÁRMŰ AZONOSÍTÓ ADATAI					
0.1. Rendszámtábla (amennyiben a követelmények szükségessé teszik <sup>1)</sup> )	Szemrevételezés	a) A rendszámtábla (rendszámtáblák) hiányzik (hiányoznak) vagy olyan gyengén van(nak) rögzítve, hogy leeshet(nek).		X	
		b) A felirat hiányzik vagy olvashatatlan.		X	
		c) Nem egyezik a jármű okmányaival vagy nyilvántartott adataival.		X	
0.2. Járműazonosító szám/alvázszám/sorozatszám	Szemrevételezés	a) Hiányzik vagy nem található.		X	
		b) Nem teljes, olvashatatlan, nyilvánvalóan hamisított vagy nem egyezik a jármű okmányaival.		X	
		c) A jármű okmányai olvashatatlanok vagy elírásokat tartalmaznak.	X		
1. FÉKBERENDEZÉSEK					
1.1. Műszaki állapot és üzemképesség					
1.1.1. Üzemi fékpedál/fékkar tengelye	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.  Megjegyzés: Fékrásegítővel ellátott jármű esetében a vizsgálatot leállított motorral kell elvégezni.	a) Túl szoros a tengely.		X	
		b) Túl nagy a kopás vagy a holtjáték.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.1.2. A pedál/kar állapota és a fékműködtető berendezés útja	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.  Megjegyzés: Fékrásegítővel ellátott jármű esetében a vizsgálatot leállított motorral kell elvégezni.	a) A tartalék úthossz túl nagy vagy elégtelen.  A féket nem lehet teljesen működtetni vagy blokkol.		X	X
		b) A fékműködtető szabad oldása korlátozott.  Ez befolyásolja a működését.	X	X	
		c) A fékpedál csúszásgátlója hiányzik, laza vagy simára kopott.		X	
1.1.3. Vákuumszivattyú vagy kompresszor és tartályok	Az alkatrészek szemrevételezése normális üzemi nyomáson. A vákuum vagy a légnyomás biztonságos üzemi értékének eléréséhez szükséges idő, valamint a figyelmeztető berendezés, a többkörös védőszelep és a nyomáscsökkentő szelep működésének ellenőrzése.	a) A figyelmeztető berendezés működésbe lépése után (vagy ha a manométer a veszélyzónában van) nincs legalább négy fékezéshez elegendő légnyomás/vákuum.  legalább két fékezés a figyelmeztető berendezés működésbe lépése után (vagy ha a manométer a veszélyzónában van).		X	X
		b) A fék biztonságos működéséhez szükséges légnyomás/vákuum felépülési ideje túl hosszú a követelményekhez képest <sup>1</sup> .		X	
		c) Nem működik a többkörös védőszelep vagy a nyomáscsökkentő szelep.		X	
		d) Levegőelszökés miatt érezhető nyomásesés vagy hallható levegőszivárgás tapasztalható.		X	
		e) Külső sérülés valószínűsíthetően befolyásolja a fékrendszer működését.  A biztonsági fék működése nem kielégítő.		X	X
1.1.4. Alacsony nyomásra figyelmeztető manométer vagy jelzés	Funkcionális ellenőrzés.	A manométer vagy a jelzőműszer rosszul működik vagy hibás.	X		
		Az alacsony nyomás nem állapítható meg.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.1.5. Kézi működtetésű fékvezérlő szelep	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	a) A vezérlőkar törött, sérült vagy túlságosan kopott.		X	
		b) A vezérlőkar nincs megfelelően a szelepre rögzítve vagy a szelep nincs megfelelően rögzítve.		X	
		c) Lazák a csatlakozások, vagy szivárgás van a rendszerben.		X	
		d) Nem kielégítő működés.		X	
1.1.6. Rögzítőfék-kezelőszerv, rögzítőfékkar, rögzítőfékreteszelő kilincsmű, elektromos rögzítőfék	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	a) A reteszelés nem tart megfelelően.		X	
		b) A rögzítőfékkar-tengely vagy a reteszelőmechanizmus kopott. Túlzott kopás esetén	X		X
		c) Túl nagy a kar elmozdulási úthossza a kezelőkar helytelen beállítása miatt.		X	
		d) A kezelőszerv hiányzik, sérült vagy nem működik.		X	
		e) Nem megfelelő működés, a figyelmeztető készülék hibát jelez.		X	
1.1.7. Fékszelepek (lábszelepek, tehermentesítők, vezérlőszelepek)	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben.	a) A szelep sérült vagy túlzott levegőszivárgás tapasztalható. Ez befolyásolja a működését.		X	X
		b) Túlzott olajkifolyás a kompresszorból.	X		
		c) A szelep nincs megfelelően rögzítve vagy szakszerűtlenül van beszerelve.		X	
		d) A hidraulikus fékfolyadék folyik vagy szivárog. Ez befolyásolja a működését.		X	X
1.1.8. Csatlakozófejek a pótkocsifékekhez (elektromos és pneumatikus)	A fékrendszerhez tartozó, a vontatójármű és a pótkocsi közötti csatlakozás szétkapcsolása, majd újbóli összekapcsolása.	a) A lezárócsap vagy az automatikusan záródó szelep hibás. Ez befolyásolja a működését.	X		X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		<p>b) A lezárócsap vagy a csatlakoztatószelep nincs megfelelően rögzítve vagy szakszerűtlenül van beszerelve. Ez befolyásolja a működését.</p>	X	X	
		<p>c) Túl nagy a szivárgás. Ez befolyásolja a működését.</p>		X	X
		<p>d) Nem megfelelő működés. Ez befolyásolja a fék működését.</p>		X	X
1.1.9. Energiatároló/sűrített levegő-tartály	Szemrevételezés	<p>a) A tartály enyhén sérült vagy enyhén korrodált. A tartály súlyosan sérült, korrodált vagy szivárog.</p>	X	X	
		<p>b) A vízmentesítő berendezés nem működik.</p>		X	
		<p>c) A tartály nincs megfelelően rögzítve vagy szakszerűtlenül van felszerelve.</p>		X	
1.1.10. Fékrásegítő egység, főfékhenger (hidraulikus fékberendezésben)	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben, amennyiben lehetséges.	<p>a) A fékrásegítő sérült vagy hatástalan. Amennyiben nem működik.</p>		X	X
		<p>b) A főfékhenger sérült, de a fék működik. A főfékhenger sérült vagy szivárog.</p>		X	X
		<p>c) A főfékhenger nem biztonságos, de a fék működik. A főfékhenger nem biztonságos.</p>		X	X
		<p>d) Nincs elegendő fékfolyadék, szintje a „MIN” jelzés alatt áll. A fékfolyadék szintje jelentősen a „MIN” jelzés alatt áll. Nem látható fékfolyadék.</p>	X	X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		e) A főfékhenger tartályának fedele hiányzik.	X		
		f) A fékfolyadék-figyelmeztető lámpa világít vagy hibás.	X		
		g) A fékfolyadékszint-figyelmeztető készülék helytelenül működik.	X		
1.1.11. Merev fékcsovek	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben, amennyiben lehetséges.	a) Meghibásodás vagy törés közvetlen veszélyének fennállása.			X
		b) A csöveknél vagy a csatlakozófejeknél szivárgás észlelhető (légfékrendszerek esetében).  A csöveknél vagy a csatlakozófejeknél szivárgás észlelhető (hidraulikus fékrendszerek esetében).		X	X
		c) A csövek sérültek vagy túlságosan korrodáltak.  Ez a blokkolásveszély vagy a szivárgás közvetlen kockázata révén befolyásolja a fékrendszer működését.		X	X
		d) A csövek nem a megfelelő helyre vannak bekötve.  Károsodás veszélye áll fenn.	X	X	
1.1.12. Féktömlők	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben, amennyiben lehetséges.	a) Meghibásodás vagy törés közvetlen veszélyének fennállása.			X
		b) A tömlők sérültek, ki vannak dörzsölődve, meg vannak csavarodva vagy túl rövidek.  A tömlők sérültek vagy ki vannak dörzsölődve.	X	X	
		c) A tömlőknél vagy a csatlakozásoknál szivárgás észlelhető (légfékrendszerek).  A tömlőknél vagy a csatlakozásoknál szivárgás észlelhető (hidraulikus fékrendszerek).		X	X
		d) A tömlők nyomás alatt kidudorodnak.  A szövetbevonat sérült.		X	X
		e) A tömlők porózusak.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.1.13. Dob- és tárcsafékbetétek	Szemrevételezés	a) A dob- vagy a tárcsafékbetét túlzottan kopott (elérte a minimumjelzést.)  A dob- vagy a tárcsafékbetét túlzottan kopott (a minimumjelzés nem látható.)		X	X
		b) A betét szennyezett (olaj, zsír stb.).  Ez befolyásolja a fék működését		X	X
		c) A betét hiányzik vagy rosszul van beszerelve.			X
1.1.14. Fékdobok, féktárcsák	Szemrevételezés	a) A fékdob vagy a féktárcsa kopott.  A dob vagy tárcsa túlságosan barázdálódott vagy repedezett, nincs megfelelően rögzítve vagy törött.		X	X
		b) A fékdob vagy a féktárcsa szennyezett (olaj, zsír stb.).  Ez jelentősen befolyásolja a fék működését.		X	X
		c) A fékdob vagy a féktárcsa hiányzik.			X
		d) A féktartólapok nincsenek megfelelően rögzítve.		X	
1.1.15. Fékbowdenhuzalok, fékrudak, fékkarok, fékrudazatok	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben, amennyiben lehetséges.	a) A bowdenhuzal sérült vagy összecsomózódott.  Ez befolyásolja a fék működését.		X	X
		b) Valamelyik alkatrész túlságosan kopott vagy korrodált.  Ez befolyásolja a fék működését.		X	X
		c) Nem megfelelően rögzített huzal, rúd vagy csatlakozóelem.		X	
		d) A bowdenvezető sérült.		X	
		e) A fékrendszer szabad mozgása korlátozott.		X	



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

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

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.1.23. Ráfutófék	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Nem megfelelő hatékonyság.		X	
1.2. Az üzemi fék működési jellemzői és hatásossága					
1.2.1. Működési jellemzők (E)	Fékpadon elvégzett vizsgálat közben fokozatos fékezés a maximális fékerő eléréséig.	a) Nem megfelelő fékerő egy vagy több keréken.  A fékerő hiánya egy vagy több keréken.		X	X
		b) Kormányzott tengelyen a fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen levő másik keréken mért maximális fékerő 70 %-a, illetőleg közúton történő fékvizsgálat esetén a jármű túlzott mértékben eltér az egyenes iránytól.  Tengelykormányzás esetén a fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen levő másik keréken mért maximális fékerő 50 %-a.		X	X
		c) A fékerő nem növelhető fokozatosan (a fék rángat).		X	
		d) Rendellenes késés a fék működtetése közben, bármely keréken.		X	
		e) Túl nagy fékerő-ingadozás egy kerékfordulaton belül.		X	
1.2.2. Hatásosság (E)	Vizsgálat fékpadon, a tényleges tömeg mellett, vagy, amennyiben ez műszaki okokból nem megoldható, közúton, adattárolás lassulásmérő berendezés használatával <sup>(1)</sup> .	Nem éri el az alábbi minimális értékeket <sup>(2)</sup> :  M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> és M <sub>3</sub> kategória: 50 % <sup>(3)</sup>  N <sub>1</sub> kategória: 45 %  N <sub>2</sub> és N <sub>3</sub> kategória: 43 % <sup>(4)</sup>  O <sub>3</sub> és O <sub>4</sub> kategória: 40 % <sup>(5)</sup>  A fenti értékek kevesebb mint 50 %-át éri el		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.3. A biztonsági fék működési jellemzői és hatásossága (ha külön rendszer biztosítja)					
1.3.1. Működési jellemzők (E)	Amennyiben a biztonsági fékrendszer elkülönül az üzemi fékrendszertől, az 1.2.1. pontban ismertetett módszer szerint kell eljárni.	a) Nem megfelelő fékerő egy vagy több keréken.  A fékerő hiánya egy vagy több keréken.		X	X
		b) A fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen levő valamely másik keréken mért maximális fékerő 70 %-a, illetőleg közúton történő fékvizsgálat esetén a jármű túlzott mértékben eltér az egyenes iránytól.  Tengelykormányzás esetén a fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen levő másik keréken mért maximális fékerő 50 %-a.		X	X
		c) A fékerő nem növelhető fokozatosan (a fék rángat).		X	
1.3.2. Hatásosság (E)	Amennyiben a biztonsági fékrendszer elkülönül az üzemi fékrendszertől, az 1.2.2. pontban ismertetett módszer szerint kell eljárni.	A fékerő kisebb, mint a megengedett maximális tömeg mellett az 1.2.2. pontban meghatározott előírt üzemi fékhatásosság 50 %-a (%).  A vizsgálat alkalmával a hatásosság a jármű tömege viszonylatában a fenti fékerő-értékek kevesebb, mint 50 %-a.		X	X
1.4. A rögzítőfék működési jellemzők és hatásossága					
1.4.1. Működési jellemzők (E)	A fék működtetése fékpadon.	A fék az egyik oldalon nem működik, illetőleg közúton történő fékvizsgálat esetén a jármű túlzott mértékben eltér az egyenes iránytól.  A vizsgálat alkalmával a hatásosság a jármű tömege viszonylatában az 1.4.2. pontban említett fékerő-értékek kevesebb, mint 50 %-a.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.4.2. Hatásosság (E)	Vizsgálat fékpadon. Ha ez nem lehetséges, országúti vizsgálat kiírószerkezetes, vagy adat-tárolós lassulásmérő berendezéssel.	<p>A lefékezettségi arány a teljes járművet tekintve nem éri el a legalább 16 %-ot a jármű legnagyobb megengedett tömegéhez viszonyítva, illetve gépjárművek esetében, ha az nagyobb, a legalább 12 %-ot a jármű legnagyobb megengedett szerelvény össztömegéhez viszonyítva).</p> <p>A vizsgálat alkalmával a hatásosság a jármű tömege viszonylatában a fenti lefékezettségi arány-értékek kevesebb, mint 50 %-a.</p>		X	X
1.5. A tartósfék-rendszer működési jellemzői	Szemrevételezés és – amennyiben lehetséges – a rendszer üzemképességének ellenőrzése.	a) A fékhatás nem fokozatosan változik (a kipufogófék-rendszerekre nem vonatkozik).		X	
		b) A rendszer nem működik.		X	
1.6. Blokkolásgátló fékrendszer (ABS)	Szemrevételezés és a figyelmeztető berendezés ellenőrzése és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása.	a) A figyelmeztető berendezés hibásan működik.		X	
		b) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		c) A kerékfordulatszám-érzékelő hiányzik vagy sérült.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) Egyéb alkatrész hiányzik vagy sérült.		X	
		f) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
1.7. Elektronikusan vezérelt fékrendszer (EBS)	Szemrevételezés és a figyelmeztető berendezés ellenőrzése és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása.	a) A figyelmeztető berendezés hibásan működik.		X	
		b) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		c) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
		d) A vontatójármű és a pótkocsi közötti csatlakozófej nem kompatibilis vagy hiányzik			X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
1.8. Fékfolyadék	Szemrevételezés	A fékfolyadék szennyezett vagy üledékes. Fennáll a meghibásodás közvetlen veszélye.		X	X
2. KORMÁNYBERENDEZÉS					
2.1. Műszaki állapot					
2.1.1. A kormánymű állapota	A kormánymű működésének szemrevételezéssel történő ellenőrzése a kormánykerék elforgatása közben.	a) A kormánytengely kicsavarodott vagy a bordázat kopott. Ez befolyásolja a helyes működést.		X	X
		b) A kormánytengely túlzottan kopott. Ez befolyásolja a helyes működést.		X	X
		c) A kormánytengely kitérése túl nagy. Ez befolyásolja a helyes működést.		X	X
		d) Szivárgás. Cseppképződés.		X	X
2.1.2. Kormányműház	A kormánykerék óramutató járásának megfelelően és azzal ellentétesen történő elfordítása közben a kormányműház alvázhhoz való rögzítettségének szemrevételezéssel történő ellenőrzése.	a) A kormányműház nincs megfelelően rögzítve. A rögzítések veszélyesen lazák, vagy láthatóan elmozdulnak az alvázhhoz vagy a karosszériához képest.		X	X
		b) Az alvázon lévő rögzítőfuratok megnyúltak. A rögzítéseket komolyan érinti.		X	X
		c) A rögzítőcsavar hiányzik vagy törött. A rögzítéseket komolyan érinti.		X	X
		d) A kormányműház törött. Ez befolyásolja a kormányműház stabilitását vagy rögzítését.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
2.1.3. A kormányrudazat állapota	A kormánykerék óramutató járásának megfelelően és azzal ellentétesen történő elforgatása közben a kormány-alkatrészek szemrevételezéssel történő ellenőrzése kopottság, törések és biztonság tekintetében.	a) Elvileg rögzített alkatrészek relatív elmozdulása.  Az alkatrészek egymáshoz képesti elmozdulása túl nagy, fennáll a szétválás valószínűsége		X	X
		b) Túlzott kopás az illesztéseknél.  A szétválás nagyon komoly veszélye áll fenn		X	X
		c) Bármely alkatrész törése vagy deformációja.  Ez befolyásolja a helyes működést.		X	X
		d) Rögzítőeszközök hiánya.		X	
		e) Az alkatrészek helytelen beállítása (pl. nyomtávrúd vagy kormánytolórúd).		X	
		f) Nem biztonságos átalakítás <sup>3</sup> .  Ez befolyásolja a helyes működést.		X	X
		g) A porvédő sérült vagy elhasználódott.  A porvédő hiányzik vagy erősen elhasználódott.	X		X
2.1.4. A kormányrudazat működése	A kormánykerék óramutató járásának megfelelően és azzal ellentétesen történő elforgatása közben, földön lévő kerekekkel és járó motor mellett a kormány-alkatrészek szemrevételezéssel történő ellenőrzése kopottság, törések és biztonság tekintetében (kormányrásegítő rendszer).	a) A mozgó kormányrudazat hozzáér az alváz egy rögzített részéhez.		X	
		b) A kormányütköző nem tölti be funkcióját vagy hiányzik.		X	
2.1.5. Kormányrásegítő rendszer	A kormányrendszer ellenőrzése: szivárgás és a hidraulikafolyadék-tartály szintje (amennyiben látható). Földön álló kerekekkel és járó motor mellett ellenőrizzük, működik-e a kormányrásegítő rendszer.	a) Folyadékshivárgás.		X	
		b) Nincs elég folyadék (szintje a „MIN” jelzés alatt áll).  A tartály nem megfelelő.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		c) A rendszer nem működik. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X
		d) Törött vagy kilazult gépezet. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X
		e) Az alkatrészek helytelenül vannak beállítva vagy érintkeznek. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X
		f) Nem biztonságos átalakítás <sup>3</sup> . Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X
		g) A kábelek/tömlők sérültek vagy túlzottan korrodáltak. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X

## 2.2. Kormánykerék, kormányoszlop és kormány

2.2.1. A kormánykerék állapota	Földön álló kerekkel húzzuk és toljuk a kormánykereket a kormányoszloppal párhuzamosan, illetve a kormányoszlopra merőlegesen különböző irányokba toljuk a kormánykereket. A holtjáték, valamint a rugalmas csatlakozófejek vagy kardáncsuklós csatlakozások szemrevételezéssel történő ellenőrzése.	a) A kormánykerék és a kormányoszlop relatív elmozdulása, ami lazulást jelez. A szétválás nagyon komoly veszélye áll fenn.		X	X
		b) Nincs biztosítószerkezet a kormánykerékagyon. A szétválás nagyon komoly veszélye áll fenn.		X	X
		c) A kormánykerékagy, a karima vagy a küllő törött vagy kilazult. A szétválás nagyon komoly veszélye áll fenn.		X	X
		d) Nem biztonságos átalakítás <sup>3</sup> .		X	



Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
2.2.2. Kormányoszlop és kormány-lengés-csillapító	Toljuk, illetve húzzuk a kormánykereket a kormányoszloppal egy vonalban, toljuk a kormánykereket különböző irányokba a kormányoszlophoz képest derékszögben. A holtjáték, valamint a rugalmas csatlakozófejek vagy kardáncsuklós csatlakozások szemrevételezéssel történő ellenőrzése.	a) A kormánykerék közepének játéka tengelyirányban túl nagy.		X	
		b) A kormányoszlop tetejének az oszlop tengelyétől sugárirányban való játéka túl nagy.		X	
		c) A rugalmas csatlakozófej túlzottan elhasználódott.		X	
		d) A rögzítés hibás.  A szétválás nagyon komoly veszélye áll fenn.		X	X
		e) Nem biztonságos átalakítás <sup>3</sup> .			X
2.3. Kormányholtjáték	Egyenesen előre néző kerekkel és kormányrásegítő rendszerrel ellátott jármű esetében járó motor mellett könnyedén fordítsuk el a kormánykereket amennyire lehetséges, az óramutató járásának megfelelően és azzal ellentétesen, a keréktárcsák megmozdítása nélkül. A holtjáték szemrevételezéssel történő ellenőrzése.	A kormányzás holtjátéka túl nagy (például a kormánykerék egy pontjának elmozdulása meghaladja a kormánykerék átmérőjének egyötödét) vagy nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .  Ez befolyásolja a biztonságos kormányzást.		X	X
2.4. Futómű-beállítás (X) <sup>2</sup>	Szemrevételezés	A beállítás nyilvánvalóan hibás.  Ez befolyásolja az egyenesfutást; romlik az iránytartás.	X		X
2.5. A pótkocsi forgósámolyos tengelykormányzása	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés vagy erre a célra kialakított futómű-mozgató pad használata	a) Az alkatrész enyhén sérült.  Súlyosan sérült vagy törött alkatrész.		X	X
		b) Túl nagy a holtjáték.  Ez befolyásolja az egyenesfutást; romlik az iránytartás.		X	X
		c) A rögzítés hibás.  A rögzítéseket komolyan érinti.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
2.6. Elektronikus kormányrágató (EPS)	Szemrevételezés és a kormánykerék, valamint a kerek elfordulási szöge kiegyenlített-ségének ellenőrzése járó és álló motor mellett, és vagy az elektronikus jármű-interfész használatával	a) Az EPS hibajelző lámpája a rendszerben fellépett valamilyen hibát jelez.		X	
		b) A kormányrágató nem működik.		X	
		c) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
3. KILÁTÁSI VISZONYOK					
3.1. Látómező	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés a vezetőülésből.	Akadály a vezető látómezőjében, amely lényegesen befolyásolja a kilátást előre vagy oldalra. (az ablaktörlő törlési tartományán kívül)  Kedvezőtlen hatás az ablaktörlő törlési tartományára vagy a külső tükrök nem láthatók.	X		
3.2. Az üveg állapota	Szemrevételezés	a) Az üveg, illetve átlátszó felület (ha megengedett) megrepedt vagy elszíneződött. (az ablaktörlő törlési tartományán kívül)  Kedvezőtlen hatás az ablaktörlő törlési tartományára vagy a külső tükrök nem láthatók.	X		
		b) Az üveg vagy átlátszó felület (ideértve a tükröződő vagy színezett bevonatot) nem felel meg a követelményekben <sup>1</sup> előírtaknak (az ablaktörlő törlési tartományán kívül).  Kedvezőtlen hatás az ablaktörlő törlési tartományára vagy a külső tükrök nem láthatók.	X		
		c) Az üveg vagy átlátszó felület állapota elfogadhatatlan.  Ez jelentősen befolyásolja az ablaktörlő törlési tartományán belüli kilátást.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
3.3. Visszapillantó tükrök és eszközök	Szemrevételezés	a) A tükör vagy eszköz hiányzik vagy nem a követelményeknek megfelelően van felszerelve <sup>1</sup> (legalább két visszapillantási eszköz).  Kettőnél kevesebb visszapillantási eszköz.	X		
		b) A tükör vagy eszköz enyhén sérült vagy lazán van rögzítve.  A tükör vagy eszköz nem működik, súlyosan sérült, illetőleg lazán vagy nem megfelelően van rögzítve.	X		
		c) Nincs meg a szükséges látótér.		X	
3.4. Szélvédőtörlők	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A szélvédőtörlő nem működik vagy hiányzik.		X	
		b) Az ablaktörlő lapát hibás.  Az ablaktörlő lapát hiányzik vagy egyértelműen hibás.	X		
3.5. Szélvédőmosók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A szélvédőmosók nem működnek megfelelően (mosófoliadék hiányzik, de a szivattyú működik; vagy a vízszugár rosszul van beállítva).  A szélvédőmosók nem működnek.	X		
3.6. Páramentesítő berendezés (X) <sup>2</sup>	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A rendszer nem működik vagy egyértelműen hibás.	X		
4. VILÁGÍTÁS, FÉNYVISSZAVERŐK ÉS ELEKTROMOS BERENDEZÉSEK					
4.1. Fényszórók					
4.1.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A világítás/fényforrás hibás vagy hiányzik. (Többpontos világítás/fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb, mint harmada működésképtelen.)  Egypontos világítás/fényforrások; LED esetén a kilátás lényegesen romlik	X		

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		b) A fényszórórendszer (fényvisszaverő és lencse) enyhén hibás.  A fényszórórendszer (fényvisszaverő és lencse) nagymértékben hibás vagy hiányzik.	X		
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve.		X	
4.1.2. Beállítás	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényszóró beállítása rendkívül rossz.		X	
		b) A fényforrás helytelenül van felszerelve.			
4.1.3. Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A kapcsoló működése (az egyidejűleg világító fényszórók száma) nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .  Az első fényforrások túllépik a legnagyobb megengedett fényerősséget.	X		
		b) A vezérlőegység működése hibás.		X	
4.1.4. A követelményeknek való megfelelés <sup>1</sup>	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A lámpa, a kibocsátott fény színe, a lámpa helyzete, a fényerősség vagy a jelzés nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .		X	
		b) A burán vagy a fényforráson olyan termék található, amely egyértelműen csökkenti a fényerősséget, vagy megváltoztatja a kibocsátott fény színét.		X	
		c) A fényforrás és a fényszóró nem kompatibilisek.		X	
4.1.5. Magasságállító eszközök (ha kötelező)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés és lehetőség szerint működtetés.	a) A készülék nem működik.		X	
		b) A kézi vezérlésű készülék nem működtethető a vezetőülésből.		X	
4.1.6. Fényszórótisztító berendezés (ha kötelező)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés és lehetőség szerint működtetés.	A készülék nem működik.  Gázkisüléses lámpák esetében	X		
				X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
4.2. Első és hátsó helyzetjelző lámpák, oldalsó szélességjelző lámpák, hátsó méretjelző lámpák és nappali menetlámpák					
4.2.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás.		X	
		b) A bura hibás.		X	
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X		X
4.2.2. Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A kapcsoló működése nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> . A hátsó helyzetjelző és oldalsó szélességjelző lámpák bekapcsolt fényszóró mellett kikapcsolhatók.		X	
		b) A vezérlőegység működése hibás.		X	
4.2.3. A követelményeknek való megfelelés <sup>1</sup>	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A lámpa, a kibocsátott fény színe, a lámpa helyzete, a fényerősség vagy a jelzés nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> . Elöl piros vagy hátul fehér fény; erősen csökkent fényerősség.	X		X
		b) A burán vagy a fényforráson olyan termék található, amely csökkenti a fényerősséget, vagy megváltoztatja a kibocsátott fény színét. Elöl piros vagy hátul fehér fény; erősen csökkent fényerősség.	X		X
4.3. Féklámpák					
4.3.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás. (Többpontos fényforrás; LED esetén a diódák kevesebb, mint harmada működésképtelen.)  Egypontos fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes.  Egyetlen fényforrás sem működik.	X		X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		b) A bura enyhén hibás. (Nem befolyásolja a fénykibocsátást.)  A bura nagymértékben hibás (befolyásolja a fénykibocsátást).	X	X	
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve.  Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X	X	
4.3.2. Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A kapcsoló működése nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .  Késve lép működésbe  Egyáltalán nem működik.	X	X	X
		b) A vezérlőegység működése hibás.		X	
4.3.3. A követelményeknek való megfelelés <sup>1</sup>	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A lámpa, a kibocsátott fény színe, a lámpa helyzete, a fényerősség vagy a jelzés nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .  Hátul fehér fény; erősen csökkent fényerősség.	X	X	
4.4. Irányjelző és vészvillogó lámpák					
4.4.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás. (Többpontos fényforrás; LED esetén a diódák kevesebb, mint harmada működésképtelen.)  Egyponthoz tartozó fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes.	X	X	
		b) A bura enyhén hibás. (Nem befolyásolja a fénykibocsátást.)  A bura nagymértékben hibás (befolyásolja a fénykibocsátást).	X	X	
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve.  Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X	X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
4.4.2. Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A kapcsoló működése nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .  Egyáltalán nem működik.	X		
4.4.3. A követelményeknek való megfelelés <sup>1</sup>	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A lámpa, a kibocsátott fény színe, a lámpa helyzete, a fényerősség vagy a jelzés nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .		X	
4.4.4. Villogás frekvenciája	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A villogás üteme nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> (25 %-ot meghaladó eltérés).	X		
4.5. Első és hátsó ködlámpák					
4.5.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás. (Többpontos fényforrás; LED esetén a diódák kevesebb, mint harmada működésképtelen.)  Egypontos fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes.	X		
		b) A bura enyhén hibás. (Nem befolyásolja a fénykibocsátást.)  A bura nagymértékben hibás (befolyásolja a fénykibocsátást).	X		
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve.  Nagyon komoly a veszélye annak, hogy kiesik, vagy vakítja a szembe közlekedőket.	X		
4.5.2. Beállítás (X) <sup>2</sup>	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Az első ködlámpa vízszintesen rosszul van beállítva, ha sötét-világos határvonal látható (a határvonal túl alacsony).  A határvonal magasabban áll, mint a tompított fényszórók esetében.	X		
4.5.3. Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A kapcsoló működése nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .  Nem működik.	X		

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
4.5.4. A követelményeknek való megfelelés <sup>1</sup>	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényszóró, a kibocsátott fény színe, az állás, a fényerősség vagy a jelzés nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .		X	
		b) A rendszer működése nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .	X		
4.6. Hátrameneti lámpák					
4.6.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás.	X		
		b) A bura hibás.	X		
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X		X
4.6.2. A követelményeknek való megfelelés <sup>1</sup>	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A lámpa, a kibocsátott fény színe, a lámpa helyzete, a fényerősség vagy a jelzés <sup>1</sup> nem felel meg a követelményeknek.		X	
		b) A rendszer működése nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .		X	
4.6.3. Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A kapcsoló működése nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .  A hátrameneti lámpa a hátrameneti fokozattól eltérő fokozatban is világít.	X		X
4.7. Hátsó rendszám-tábla-világítás					
4.7.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A lámpa közvetlenül vagy fehér fényrel hátrafelé világít.	X		
		b) A fényforrás (többpontos fényforrás) hibás. A fényforrás (egypontos fényforrás) hibás.	X		X
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X		X



Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
4.7.2. A követelményeknek való megfelelés <sup>1</sup>	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	A rendszer működése nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .	X		
4.8. Fényvisszaverő prizmák, láthatósági (fényvisszaverő) jelzések és hátsó fényvisszaverő jelzőtáblák					
4.8.1. Állapot	Szemrevételezés	a) A fényvisszaverő eszköz hibás vagy sérült. Ez befolyásolja a fényvisszaverő-képességet.	X		
		b) A fényvisszaverő nincs biztonságosan rögzítve. Leeshet.	X		
4.8.2. A követelményeknek való megfelelés <sup>1</sup>	Szemrevételezés	A készülék, a visszavert szín vagy a készülék helyzete nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .  Nincs fényvisszaverő, illetve elöl piros vagy hátul fehér színű fényvisszaverő.		X	X
4.9. Világítóberendezések kötelező visszajelzői					
4.9.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Nem működik.  A távolsági fényszóró és a hátsó ködlámpa esetében nem működik.	X		
4.9.2. A követelményeknek való megfelelés <sup>1</sup>	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Nem teljesülnek a követelmények <sup>1</sup> .	X		
4.10. Elektromos csatlakozók a vontatójármű és a pótkocsi vagy nyerges pótkocsi között	Szemrevételezés: lehetőség szerint vizsgáljuk meg a csatlakozó elektromos folytonosságát.	a) A rögzített alkatrészek ki vannak lazulva.  A csatlakozóaljzat laza.	X		
		b) A szigetelés sérült vagy megrongálódott.  Rövidzárlatot okozhat.	X		
		c) A pótkocsi vagy a vontatójármű elektromos csatlakozói nem működnek megfelelően.  A pótkocsi féklámpái egyáltalán nem működnek.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
4.11. Elektromos vezetékek	Szemrevételezés, adott esetben a motortér szemrevételezését is beleértve.	a) A vezetékek nincsenek megfelelően rögzítve vagy felerősítve.  A rögzítések lazák, éles peremekkel érintkeznek, a csatlakozások megszakadhatnak.  A vezetékek forró vagy forgó alkatrészekkel, illetve a talajjal érintkezhetnek, (a fékezés és kormányzás szempontjából fontos) csatlakozások szakadtak meg.	X	X	X
		b) A vezetékek enyhén megrongálódtak.  A vezetékek súlyosan megrongálódtak.  A (fékezés és kormányzás szempontjából fontos) vezetékek igen súlyosan megrongálódtak.	X	X	X
		c) A szigetelés sérült vagy megrongálódott.  Rövidzárlatot okozhat.  Nyilvánvaló tűzveszély, szikraképződés.	X	X	X
4.12. Nem kötelező lámpák és fényvisszaverők (X) <sup>2</sup>	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A lámpa/fényvisszaverő felszerelése nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .  Elöl piros vagy hátul fehér színű lámpa/fényvisszaverő.	X	X	
		b) A lámpa működése nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .  Az egyidejűleg működő fényszórók száma túllépi a legnagyobb megengedett fényerősséget. Elöl piros vagy hátul fehér színű lámpa.	X	X	
		c) A lámpa/fényvisszaverő nincs biztonságosan rögzítve.  Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X	X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
4.13. Akkumulátor(ok)	Szemrevételezés	a) Kilazult. Nincs megfelelően rögzítve; rövidzárlatot okozhat.	X		
		b) Szivárgás. Az akkumulátorból veszélyes anyagok szivárognak.	X		
		c) A kapcsoló (ha kötelező) hibás.		X	
		d) A biztosíték (ha kötelező) hibás.		X	
		e) A szellőzés (ha kötelező) nem megfelelő.		X	
5. TENGELYEK, KEREKEK, GUMIABRONCSOK ÉS FELFÜGGESZTÉS					
5.1. Tengelyek					
5.1.1. Tengelyek (+ E)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, ha rendelkezésre áll, futómű-mozgató paddal.	a) A tengely törött vagy deformálódott.			X
		b) A járműhöz nincs biztonságosan rögzítve. Ez rontja a stabilitást, befolyásolja a helyes működést. Túlzott elmozdulás a rögzítőkhöz képest.		X	X
		c) Nem biztonságos átalakítás <sup>3</sup> . Ez rontja a stabilitást, befolyásolja a helyes működést, túl kicsi a távolság a jármű egyéb alkatrészeihez vagy a talajhoz képest.		X	X
5.1.2. Féltengelyek (+ E)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, ha rendelkezésre áll, futómű-mozgató paddal. Fejtsünk ki függőleges vagy oldalirányú erőt minden egyes kerékre, és jegyezzük fel a merevtengely és a tengelycsonk közötti úthossz mértékét	a) A féltengely törött.			X
		b) A függőcsapszeg és/vagy a persely túlzottan kopott. Az alkatrész kilazulhat, romlik az iránytartás.		X	X
		c) A féltengelycsonk és a merevtengely közötti elmozdulás túl nagy. Az alkatrész kilazulhat, romlik az iránytartás.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		d) A féltengelycsap laza a tengelyen. Az alkatrész kilazulhat, romlik az iránytartás.		X	X
5.1.3. Kerékcsapágók (+ E)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, ha rendelkezésre áll, futómű-mozgató paddal. Fordítsuk el a kereket, vagy fejtsünk ki oldalirányú erőt minden egyes kerékre, és jegyezzük fel, milyen hosszú a keréknek a tengelycsonkhoz viszonyított úthossza felfelé.	a) A kerékcsapágó holtjátéka túl nagy. Romlik az iránytartás; elroncsolódhat.		X	X
		b) A kerékcsapágó túl szoros, berágódott. A csapágó túlhevülhet; elroncsolódhat.		X	X
5.2. Kerekek és gumiabroncsok					
5.2.1. Kerékagy	Szemrevételezés	a) A kerékanya vagy a csavar hiányzik vagy laza. Rögzítés hiányzik vagy olyan mértékben laza, ami már súlyosan veszélyezteti a közúti biztonságot.		X	X
		b) A kerékagy kopott vagy sérült. A kerékagy kopása vagy sérülése befolyásolja a kerekek biztonságos rögzítését.		X	X
5.2.2. Kerekek	Minden kerék mindkét oldalának szemrevételezéssel történő ellenőrzése, miközben a jármű akna fölött vagy emelőn van.	a) Bármilyen törés vagy hegesztési hiba.			X
		b) A rögzítőgyűrűk nincsenek megfelelően felszerelve. Leeshetnek.		X	X
		c) A kerék erősen deformálódott vagy kopott. Ez befolyásolja a kerékagyhoz való biztonságos rögzítést, valamint az abroncs biztonságos rögzítését.		X	X
		d) A kerékméret a kerék műszaki kivitelezése, kompatibilitása vagy a keréktípus nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> , ezáltal hátrányosan befolyásolja a közlekedésbiztonságot.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
5.2.3. Gumiabroncsok	A teljes gumiabroncs szemrevételezéssel történő ellenőrzése a jármű előre-hátra görgetésével.	a) A gumiabroncsméret, a terhelhetőség, a jóváhagyási jel vagy a sebességindex nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> , ezáltal hátrányosan befolyásolja a közlekedésbiztonságot.  A mindenkori használathoz elégtelen terhelhetőség vagy sebességindex; az abroncs a jármű rögzített alkatrészeihez dörzsölődik, ezáltal romlik a vezetés biztonsága.		X	X
		b) Egyazon tengelyen vagy ikerkeréken különböző méretű gumiabroncsok találhatóak.		X	
		c) Egyazon tengelyen különböző szerkezetű (radiál/diagonál) gumiabroncsok találhatóak.		X	
		d) Bármilyen komoly sérülés vagy vágás a gumiabroncson.  A szövetváz kilátszik vagy sérült.		X	X
		e) A futófelület-kopásjelző láthatóvá válik.  A futófelület bordázatának mélysége nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .		X	X
		f) A gumiabroncs más alkatrészekhez dörzsölődik (rugalmas sárvédők).  A gumiabroncs más alkatrészekhez dörzsölődik (nem befolyásolja a vezetés biztonságosságát).	X	X	
		g) A követelményeknek <sup>1</sup> meg nem felelő utánvágott gumiabroncsok.  Ez érinti a szövet védőréteget.		X	X
5.3. Felfüggesztés					
5.3.1. Rugók és stabilizátorok (+ E)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, ha rendelkezésre áll, futómű-mozgató paddal.	a) A rugók nincsenek biztonságosan rögzítve az alvázhoz vagy a tengelyhez.  Látható elmozdulás, a rögzítések nagyon ki vannak lazulva.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		b) Egy rugóalkatrész sérült vagy törött.  A főrugó (-rugólap) vagy a többi rugólap nagyon komolyan érintett.		X	X
		c) Rugó hiányzik.  A főrugó (-rugólap) vagy a többi rugólap nagyon komolyan érintett.		X	X
		d) Nem biztonságos átalakítás <sup>3</sup> .  Túl kicsi a távolság a jármű egyéb alkatrészeihez képest; a rugórendszer nem működik.		X	X
5.3.2. Lengéscsillapítók	Szemrevételezés	a) A lengéscsillapítók nincsenek megfelelően az alvázhhoz vagy a tengelyhez rögzítve.  A lengéscsillapító laza.	X	X	
		b) Sérült lengéscsillapító, amely komoly szivárgás vagy hibás működés jeleit mutatja.		X	
		c) A lengéscsillapító hiányzik.		X	
5.3.3. Kardántengelyek, hosszlengőkarok, keresztlengőkarok és felfüggesztők ( + E)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, ha rendelkezésre áll, futómű-mozgató paddal.	a) Az alvázhhoz vagy a tengelyhez nem megfelelően rögzített alkatrész.  Az alkatrész kilazulhat, romlik az iránytartás.		X	X
		b) Egy alkatrész sérült vagy túlságosan korrodált.  Ez befolyásolja az alkatrész stabilitását, illetve az alkatrész törött.		X	X
		c) Nem biztonságos átalakítás <sup>3</sup> .  Túl kicsi a távolság a jármű egyéb alkatrészeihez képest; a rendszer nem működik.		X	X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
5.3.4. A felfüggesztés csuklói (+ E)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, ha rendelkezésre áll, futómű-mozgató paddal.	a) Túlzott kopás a függőcsapszegen és/vagy a perselyen, illetőleg a felfüggesztés csuklójánál.  Az alkatrész kilazulhat, romlik az iránytartás.		X	X
		b) A porvédő erősen elhasználódott.  A porvédő hiányzik vagy törött.	X	X	
5.3.5. Légrugózás	Szemrevételezés	a) A rendszer működésképtelen.			X
		b) Olyan módon sérült, módosított vagy megrongálódott alkatrész, amely a rendszer működését hátrányosan befolyásolja.  Ez rendkívüli mértékben befolyásolja a rendszer működését.		X	X
		c) Hallható szivárgás a rendszerben.		X	
		d) Nem biztonságos átalakítás.		X	
6. ALVÁZ ÉS AZ ALVÁZRA ERŐSÍTETT RÉSZEK					
6.1. Alváz vagy alvázkeret és az arra erősített részek					
6.1.1. Általános állapot	Szemrevételezés	a) Kisebb törés vagy deformálódás bármelyik oldal- vagy keresztartón.  Komolyabb törés vagy deformálódás bármelyik oldal- vagy keresztartón.		X	X
		b) Nem megfelelően felszerelt merevítőlemez vagy rögzítések.  A rögzítések többsége laza; az alkotórészek nem elég szilárdak.		X	X
		c) Túlzott korrózió, amely befolyásolja a szerelvény merevségét.  Az alkotórészek nem elég szilárdak.		X	X

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



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

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

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
6.2. Vezetőfülke és karosszéria					
6.2.1. Állapot	Szemrevételezés	a) Meglazult vagy sérült szerelvényfal vagy alkatrész, amely sérülést okozhat.  Leeshet.		X	X
		b) Bizonytalan rögzítésű kocsitest tartóoszlop.  Csökkent szilárdság.		X	X
		c) Motor- vagy kipufogógáz juthat az utastérbe.  Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.		X	X
		d) Nem biztonságos átalakítás <sup>3</sup> .  Túl kicsi a távolság a jármű forgó vagy mozgó alkatrészeihez, illetőleg az útfelülethez képest.		X	X
6.2.2. Rögzítés	Szemrevételezés	a) A karosszéria vagy a vezetőfülke nincs biztonságosan rögzítve.  Ez befolyásolja az érintett részek szilárdságát.		X	X
		b) A karosszéria/vezetőfülke egyértelműen ferdén áll az alvázon.		X	
		c) A karosszéria/vezetőfülke nem megfelelően vagy hiányosan van az alvázhhoz vagy a kereszttartókhoz rögzítve (ha a rögzítések szimmetrikusak).  A karosszéria/vezetőfülke olyan mértékben nem megfelelően vagy hiányosan van az alvázhhoz vagy a kereszttartókhoz rögzítve, hogy az nagyon súlyosan veszélyezteti a közúti biztonságot.		X	X
		d) Az önfordó karosszérián a rögzítési helyeken túlzott korrózió tapasztalható.  Csökkent szilárdság.		X	X

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

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
6.2.8. A vezetőfülke fellépői	Szemrevételezés	a) A lépcső vagy fellépő nincs biztonságosan rögzítve. A lépcső vagy a fellépő nem kellően stabil.	X		
		b) A lépcső vagy fellépő balesetveszélyes.		X	
6.2.9. Egyéb belső és külső szerelvények és berendezések	Szemrevételezés	a) Hibásan rögzített egyéb szerelvény vagy berendezés.		X	
		b) A követelményeknek <sup>1</sup> meg nem felelő egyéb szerelvény vagy berendezés. A felszerelt alkatrészek sérülést okozhatnak; ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X		X
		c) Szivárgó hidraulikus berendezés. Nagymértékű veszélyesanyag-szivárgás.	X		X
6.2.10. Sárvédők (sárhányók), felcsapódó víz elleni védelem	Szemrevételezés	a) A sárvédő hiányzik, kilazult vagy túlzottan korrodált. Sérülést okozhat; leeshet.	X		X
		b) Nincs elegendő távolság a keréktől (felcsapódó víz elleni védelem). Nincs elegendő távolság a keréktől (sárvédők).	X		X
		c) Nem teljesülnek a követelmények <sup>1</sup> . A futófelület lefedettsége nem elégséges.	X		X
7. EGYÉB BERENDEZÉSEK					
7.1. Biztonsági övek/csatok és utasbiztonsági rendszerek					
7.1.1. A biztonsági övek és csatok biztonságos rögzítése	Szemrevételezés	a) A rögzítési pont súlyosan megrongálódott. Ez befolyásolja az érintett részek stabilitását.		X	X
		b) A rögzítés laza.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
7.1.2. A biztonsági övek és csatok állapota	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A kötelező biztonsági öv hiányzik vagy nincs felszerelve.		X	
		b) A biztonsági öv sérült. Vágás vagy megnyúlás jele látható.	X	X	
		c) A biztonsági öv nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .		X	
		d) A biztonsági öv csatja sérült vagy nem működik megfelelően.		X	
		e) A biztonsági öv visszahúzója sérült vagy nem működik megfelelően.		X	
7.1.3. A biztonsági öv terheléskorlátozója	Szemrevételezés és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) A terheléskorlátozó nem a járműhöz való vagy nyilvánvalóan hiányzik.		X	
		b) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
7.1.4. Biztonságiöv-előfeszítők	Szemrevételezés és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) Az előfeszítő nem a járműhöz való vagy nyilvánvalóan hiányzik.		X	
		b) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
7.1.5. Légzsák	Szemrevételezés és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) A légzsákok nem a járműhöz valók vagy nyilvánvalóan hiányoznak.		X	
		b) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
		c) A légzsák egyértelműen nem működik.		X	
7.1.6. SRS-rendszerek	A hibajelző lámpa szemrevételezése és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) Az SRS hibajelző lámpája a rendszerben fellépett valamilyen hibát jelez.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		b) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
7.2. Tűzoltó készülék (X) <sup>2</sup>	Szemrevételezés	a) Hiányzik.		X	
		b) Nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> . Ha kötelező (pl. taxi, busz, távolsági busz stb.).	X		X
7.3. Zárak és lopásgátló eszközök	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) Az eszköz nem működik: nem akadályozza meg, hogy a járművet elindítsák.	X		
		b) Hibás. Az eszköz véletlenszerűen zár, illetve blokkol.		X	X
7.4. Elakadásjelző háromszög (ha kötelező)(X) <sup>2</sup>	Szemrevételezés	a) Hiányzik vagy hiányos.	X		
		b) Nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .	X		
7.5. Elsősegélycsomag (ha kötelező)(X) <sup>2</sup>	Szemrevételezés	Hiányzik, hiányos vagy nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> .	X		
7.6. Kerékek (ékek) (ha kötelező) (X) <sup>2</sup>	Szemrevételezés	Hiányzik vagy nincs jó állapotban, nem kellő szilárdságú vagy méretű.		X	
7.7. Hangjelző berendezés	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) Nem működik megfelelően. Egyáltalán nem működik.	X		X
		b) Megbízhatatlan vezérlés.	X		
		c) Nem felel meg a követelményeknek <sup>1</sup> . A kibocsátott hang összekeverhető a hivatalos szirénák hangjával.	X		X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
7.8. Sebességmérő	Szemrevételezéssel vagy működtetéssel (közúti ellenőrzés során), illetve elektronikus eszközökkel történő ellenőrzés	a) Nem a követelményeknek <sup>1</sup> megfelelően van felszerelve. Hiányzik (ha elő van írva).	X		
		b) Hibásan működik. Egyáltalán nem működik.	X		
		c) Nincs kellő világítás. Egyáltalán nincs világítás.	X		
7.9. Menetíró készülék (ha van/kötelező)	Szemrevételezés	a) Nem a követelményeknek <sup>1</sup> megfelelően van felszerelve.		X	
		b) Nem működik.		X	
		c) Az ólomzár sérült vagy hiányzik.		X	
		d) Az illesztési címke hiányzik, olvashatatlan vagy lejárt.		X	
		e) Nyilvánvalóan illetéktelen beavatkozás vagy manipulálás történt.		X	
		f) A gumiabroncsok mérete nem felel meg a kalibrációs paramétereknek.		X	
7.10. Sebesség-korlátozó berendezés (ha be van szerelve/kötelező) (+ E)	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés, ha van ilyen berendezés	a) Nem a követelményeknek <sup>1</sup> megfelelően van felszerelve.		X	
		b) Egyértelműen nem működik.		X	
		c) A beállított sebességhatár nem megfelelő (ha ellenőrizték).		X	
		d) Az ólomzár sérült vagy hiányzik.		X	
		e) A címke hiányzik vagy olvashatatlan.		X	
		f) A gumiabroncsok mérete nem felel meg a kalibrációs paramétereknek.		X	



Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
7.11. Kilométer-számláló, ha van (X) <sup>2</sup>	Szemrevételezés és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) Egyértelműen manipulálták (csalás) a kijelzett megtett távolság csökkentése vagy a jármű által megtett távolság nyilvántartásának meghamisítása céljából.		X	
		b) Egyértelműen nem működik.		X	
7.12. Elektronikus menetstabilizáló rendszer (ESC), ha be van szerelve/kötelező (X) <sup>2</sup>	Szemrevételezés és/vagy elektronikus jármű-interfész alkalmazása	a) A kerékfordulatszám-érzékelő hiányzik vagy sérült.		X	
		b) A vezetékek sérültek.		X	
		c) Egyéb alkatrész hiányzik vagy sérült.		X	
		d) A kapcsoló sérült vagy helytelenül működik.		X	
		e) Az ESC hibajelző lámpája a rendszerben fellépett valamilyen hibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus jármű-interfészen keresztül hibát jelez.		X	
8. KÖRNYEZETTERHELÉS					
8.1. Zaj					
8.1.1. Zajscökkentő rendszer (+ E)	Szubjektív értékelés (hacsak az ellenőrzést végző személy úgy nem gondolja, hogy a zajszint elérheti a határértéket: ebben az esetben az álló járművön zajszintmérővel zajszintvizsgálat végezhető).	a) A követelményekben <sup>1</sup> engedélyezettnél magasabb zajszint.		X	
		b) A zajscökkentő rendszer bármely része meglazult, sérült, helytelenül van felszerelve, hiányzik vagy egyértelműen olyan módon alakították át, hogy az a zajszintet hátrányosan befolyásolja.  Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.		X	X
8.2. Kipufogógáz-kibocsátás					
8.2.1. Külső gyújtású motorok kibocsátása					
8.2.1.1. Kipufogógáz-kibocsátást szabályozó berendezések	Szemrevételezés	a) A gyártó által felszerelt kibocsátáscsökkentő berendezés hiányzik, átalakították vagy nyilvánvalóan meghibásodott.		X	
		b) Olyan szivárgások észlelhetők, amelyek befolyásolhatják a kibocsátásmérést.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
		c) A hibajelző lámpa (MIL) nem megfelelő sorrendben jelez.		X	
8.2.1.2. Gáz-halmazállapotú kibocsátás (E)	<p>— Legfeljebb Euro 5 és Euro V <sup>(7)</sup> kibocsátási osztályú járművek esetében:</p> <p>A mérés a követelményeknek <sup>1</sup> megfelelő kipufogógáz-elemző készülék segítségével vagy a fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD) leolvasásával történik. A kipufogógáz-kibocsátás ellenőrzés alapértelmezett módszere a kipufogócsövön keresztüli vizsgálat. Az egyenértékűség értékelése alapján és a vonatkozó típus-jóváhagyási jogszabályok figyelembevételével a tagállamok engedélyezhetik az OBD-rendszernek a gyártó ajánlásaival és egyéb előírásokkal összhangban történő használatát.</p> <p>— Euro 6 és Euro VI <sup>(8)</sup> kibocsátási osztályú járművek esetében:</p> <p>A mérés a követelményeknek <sup>1</sup> megfelelő kipufogógáz-elemző készülék segítségével vagy az OBD-rendszer értékeinek leolvasásával történik, a gyártó ajánlásaival, illetve egyéb követelményekkel összhangban <sup>1</sup>.</p> <p>A mérések a kétütemű motorokra nem vonatkoznak.</p> <p>További lehetőség a távérzékelő berendezéssel történő és utólag szabványos vizsgálati módszerekkel ellenőrzött mérés.</p>	<p>a) A gáz-halmazállapotú kibocsátás meghaladja a gyártó által meghatározott szintet.</p> <p>b) vagy ha ez az adat nem áll rendelkezésre, a CO-kibocsátás meghaladja a következő mértékeket:</p> <p>i. korszerű kibocsátáscsökkentő rendszerrel fel nem szerelt jármű esetében:</p> <p>— 4,5 %, vagy</p> <p>— 3,5 %</p> <p>a nyilvántartásba vételnek vagy a forgalomba helyezésnek a követelményekben <sup>1</sup> meghatározott időpontja szerint.</p> <p>ii. korszerű kibocsátáscsökkentő rendszerrel felszerelt jármű esetében:</p> <p>— alpjáraton: 0,5 %</p> <p>— emelt üresjárat fordulatszám: 0,3 %</p> <p>vagy</p> <p>— alpjáraton: 0,3 % <sup>(9)</sup></p> <p>— emelt üresjárat fordulatszám: 0,2 %</p> <p>a nyilvántartásba vételnek vagy a forgalomba helyezésnek a követelményekben <sup>1</sup> meghatározott időpontja szerint</p>		X	
		c) A lambda-érték kívül esik az $1 \pm 0,03$ tartományon vagy nem felel meg a gyártó előírásainak.		X	
		d) Az OBD-leolvasás jelentős mértékű működési hibára utal.		X	
		e) A távérzékelő berendezéssel mért érték jelentős meg nem felelésre utal.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
8.2.2. Kompressziós gyújtású motorok kibocsátása					
8.2.2.1. Kipufogógáz-kibocsátást szabályozó berendezések	Szemrevételezés	a) A gyártó által felszerelt kibocsátáscsökkentő berendezés hiányzik, vagy nyilvánvalóan meghibásodott.		X	
		b) Olyan szivárgások észlelhetők, amelyek befolyásolhatják a kibocsátásmérést.		X	
		c) A hibajelző lámpa (MIL) nem megfelelő sorrendben jelez.		X	
		d) adott esetben nem elegendő reagens.		X	
8.2.2.2. Fényelnyelés  Az 1980. január 1. előtt nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek mentesülnek e követelmény alól.	<p>— Legfeljebb Euro 5 és Euro V <sup>(10)</sup> kibocsátási osztályú járművek esetében:</p> <p>A kipufogógáz fényelnyelésének mérése (terhelés nélkül, az alapjárattól a leszabályozott fordulatszámig tartó) szabadgyorsítás mellett, miközben a sebességváltó üres állásban van, a tengelykapcsoló pedig ki van nyomva, vagy az OBD-rendszer leolvasásával. A kipufogógáz-kibocsátás ellenőrzés alapértelmezett módszere a kipufogócsövön keresztüli vizsgálat. Az egyenértékűség értékelése alapján a tagállamok engedélyezhetik az OBD-rendszernek a gyártó ajánlásaival és egyéb előírásokkal összhangban történő használatát.</p> <p>— Euro 6 és Euro VI <sup>(8)</sup> kibocsátási osztályú járművek esetében</p> <p>A kipufogógáz fényelnyelésének mérése (terhelés nélkül, az alapjárattól a leszabályozott fordulatszámig tartó) szabadgyorsítás mellett, miközben a sebességváltó üres állásban van, a tengelykapcsoló pedig ki van nyomva, vagy az OBD-rendszer leolvasásával történik, a gyártó ajánlásaival, illetve egyéb követelményekkel összhangban <sup>1</sup>.</p>	a) A követelményekben <sup>1</sup> meghatározott dátum után nyilvántartásba vett vagy először forgalomba helyezett járművek esetében a fényelnyelés mértéke meghaladja a gyártó által a járművön elhelyezett adattáblán szereplő értéket.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
	<p>A jármű előkészítése</p> <p>1. A járművek előkészítés nélkül is vizsgálhatók, bár biztonsági okokból ellenőrizni kell, hogy a motor meleg-e, és megfelelő műszaki állapotban van-e.</p>	<p>b) Ha ez az adat nem áll rendelkezésre vagy a követelmények<sup>1</sup> nem engedélyezik a referenciaértékek használatát, a határérték</p> <p>— szívómotorok esetében: 2,5 m<sup>-1</sup>,</p> <p>— turbótöltéses motorok esetében: 3,0 m<sup>-1</sup>,</p> <p>a követelményekben<sup>1</sup> azonosított járművek esetében, illetve a követelményekben<sup>1</sup> meghatározott dátum után nyilvántartásba vett vagy először forgalomba helyezett járművek esetében pedig:</p> <p>1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(1)</sup></p> <p>vagy</p> <p>0,7 m<sup>-1</sup> <sup>(8)</sup></p>		X	
	<p>2. Előkészítési követelmények:</p> <p>i. A motor eléri az üzemi hőmérsékletet, például az olajsztigmérő pálca csövébe helyezett szondával mérve az olaj legalább 80 °C, illetőleg normál üzemi hőmérsékletű (amennyiben ez az alacsonyabb érték), illetve az infravörös sugárzás szintjével mérve a motorblokk hőmérséklete legalább ezzel egyenértékű. Amennyiben a jármű konfigurációja miatt a mérés nem kivitelezhető, akkor a motor normál üzemi hőmérséklete más eszközökkel, például a motorhűtő ventilátor működése alapján is megállapítható.</p> <p>ii. A kipufogórendszert legalább három szabadgyorsítási ciklussal, illetve ezzel egyenértékű módszerrel ki kell tisztítani.</p>			X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
	<p>Vizsgálati eljárás:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. A motornak és adott esetben a beszerelt turbófeltöltőknek az egyes szabadgyorsítási ciklusok megkezdése előtt üresjáratban kell lenniük. Nagy teljesítményű dízelmotorok esetében a gázpedál kiengedését követően legalább 10 másodpercet kell várni.</li> <li>2. Az egyes szabadgyorsítási ciklusok elindításakor a gázpedált folyamatosan és gyorsan (egy másodperc alatt), de nem túl hevesen teljesen be kell nyomni úgy, hogy a befecskendezőszivattyú a lehető legnagyobb mértékű üzemanyag-ellátást biztosítsa.</li> <li>3. Az egyes szabadgyorsítási ciklusok alatt a gázpedál felengedése 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, a leszabályozási fordulatszám kétharmadát. Ez például a motorfordulatszám figyelemmel kíséréseivel vagy a gázpedál benyomása és felengedése között kellő időt – M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> és N<sub>3</sub> kategóriájú járművek esetében lehetőleg legalább két másodpercet – hagyva biztosítható.</li> <li>4. A járművek csak akkor nem felelnek meg a vizsgálaton, ha legalább az utolsó három szabadgyorsítási ciklus mérési eredményének 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 tagállamok korlátozhatják a vizsgálati ciklusok számát.</li> </ol>	<p>c) A távérzékelő berendezéssel mért érték jelentős mértékben nem felelésre utal.</p>		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
	<p>5. A szükségtelen vizsgálatok elkerülése érdekében a tagállamok alkalmatlannak minősíthetik azokat a járműveket, amelyek esetében háromnál kevesebb szabadgyorsítási ciklus, illetőleg a tisztítási ciklusok után a határértékeknél lényegesen magasabb értékeket mértek. Szintén a szükségtelen vizsgálatok elkerülése érdekében a tagállamok megfelelőnek minősíthetik azokat a járműveket, amelyek mért értékei háromnál kevesebb szabad gyorsítási ciklus, illetőleg a tisztítási ciklusok után jelentős mértékben a határértékek alatt maradnak.</p> <p>További lehetőség a távérzékelő berendezéssel történő és utólag szabványos vizsgálati módszerekkel ellenőrzött mérés.</p>				
8.4. A környezettel összefüggő egyéb ellenőrzések					
8.4.1. Folyadékszivárgás		<p>Bármilyen túlzott folyadékszivárgás – a víz kivételével –, amely károsíthatja a környezetet vagy veszélyeztetheti a többi közlekedő biztonságát.</p> <p>Nagyon súlyos kockázatot jelentő, tartós cseppképződés.</p>		X	X
9. M <sub>2</sub> ÉS M <sub>3</sub> KATEGÓRIÁJÚ SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ JÁRMŰVEK KIEGÉSZÍTŐ VIZSGÁLATA					
9.1. Ajtók					
9.1.1. Beszálláshoz, illetve kiszálláshoz használt ajtók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) Hibás működés.		X	
		b) Rongált állapot. Sérülést okozhat.	X		X
		c) Hibás vésznyitó berendezés.		X	
		d) Az ajtók vagy a figyelmeztető készülékek távirányítója hibás.		X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
9.1.2. Vészkijáratok	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés (megfelelő esetben).	a) Hibás működés.		X	
		b) A vészkijáratokra utaló jelek olvashatatlanok. A vészkijáratokra utaló jelek hiányoznak.	X		
		c) Hiányzik az ablaktörő kalapács.	X		
		d) Akadályozott a hozzáférés.		X	
9.2. Pára- és fagymentesítő berendezés (X) <sup>2</sup>	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) Nem működik megfelelően. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X		
		b) Mérgező gázok vagy kipufogógáz kerül a vezetőfülkébe vagy az utastérbe. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.		X	X
		c) A fagymentesítő (ha kötelező) sérült.		X	
9.3. Szellőző- és fűtőrendszer (X) <sup>2</sup>	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) Hibás működés. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X		
		b) Mérgező gázok vagy kipufogógáz kerül a vezetőfülkébe vagy az utastérbe. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.		X	X
9.4. Ülések					
9.4.1. Utasülések (a kísérőszemélyzet ülései és adott esetben a gyermekbiztonsági rendszerek is)	Szemrevételezés	A lehajtható ülések (ha megengedettek) nem működnek automatikusan. Eltorlaszolják a vészkijáratot.	X		
				X	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
9.4.2. Vezetőülés (kiegészítő követelmények)	Szemrevételezés	a) Hibás speciális eszközök, pl. napellenző Csökkent látómező.	X		
		b) A vezető védelme bizonytalan. Sérülést okozhat.	X	X	
9.5. Belső világítás és irányvilágítás (X) <sup>2</sup>	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Az eszközök hibásak. Egyáltalán nem működnek.	X		X
9.6. Folyosók, állóhelyek	Szemrevételezés	a) Nem megfelelően rögzített padló. Ez befolyásolja az érintett részek stabilitását.		X	X
		b) Hibás korlátok és kapaszkodók. Nem megfelelően rögzítettek vagy használhatatlanok.	X	X	
9.7. Lépcsők	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés (megfelelő esetben).	a) Rongált állapot. Sérült állapot. Ez befolyásolja az érintett részek stabilitását.	X	X	X
		b) A behúzható lépcsők nem működnek megfelelően.		X	
9.8. Utaskommunikációs rendszer (X) <sup>2</sup>	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Hibás rendszer. Egyáltalán nem működik.	X		X
9.9. Feliratok (X) <sup>2</sup>	Szemrevételezés	a) Hiányzó, hibás vagy olvashatatlan felirat. Téves információt tartalmaznak.	X		X



Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
9.10. Gyermek szállításával kapcsolatos követelmények (X) <sup>2</sup>					
9.10.1. Ajtók	Szemrevételezés	Az ajtók védelme nincs összhangban az ezen közlekedési formára vonatkozó követelményekkel <sup>1</sup> .		X	
9.10.2. Jeladó és speciális berendezések	Szemrevételezés	A jeladó vagy speciális berendezések hiányoznak.	X		
9.11. A fogyatékossgal élő személyek szállításával kapcsolatos követelmények (X) <sup>2</sup>					
9.11.1. Ajtók, rámpák, emelők	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés	a) Hibás működés. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X		X
		b) Rongált állapot. Ez befolyásolja a stabilitást; sérülést okozhat.	X		X
		c) Hibás vezérlő(k). Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X		X
		d) Hibás riasztóberendezés(ek). Egyáltalán nem működnek.	X		X
9.11.2. Kerek szék utasbiztonsági rendszer	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés (megfelelő esetben)	a) Hibás működés. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X		X
		b) Rongált állapot. Ez befolyásolja az érintett részek stabilitását; sérülést okozhat.	X		X
		c) Hibás vezérlő(k). Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X		X

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
9.11.3. Jeladó és speciális berendezések	Szemrevételezés	A jeladó vagy speciális berendezések hiányoznak.		X	

- (<sup>1</sup>) A százalékos fékhatásosság kiszámításához el kell osztani a fékezéskor elért teljes fékerőt a jármű tömegével vagy, félpótkocsi esetén a tengelyterhelések összegével, majd az eredményt meg kell szorozni 100-zal.
- (<sup>2</sup>) Az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó járműkategóriák csak útmutatásként szerepelnek.
- (<sup>3</sup>) 48 % olyan járművek esetében, amelyeket nem szereltek fel ABS-szel, vagy 1991. október 1-jét megelőzően kaptak típusjóvá hagyást.
- (<sup>4</sup>) 45 % akkor, ha a jármű nyilvántartásba vétele 1988 után vagy – ha az későbbi – az irányadó követelményekben meghatározott időpont után történt.
- (<sup>5</sup>) 43 % akkor, ha a nyerges pótkocsi vagy vonórúddal vontatott pótkocsi nyilvántartásba vétele 1988 vagy – ha az későbbi – az irányadó követelményekben meghatározott időpont után történt.
- (<sup>6</sup>) 2,2 m/s<sup>2</sup> az N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> és N<sub>3</sub> kategóriájú járművek esetében.
- (<sup>7</sup>) Típusjóvá hagyás a 70/220/EGK irányelv, a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. táblázata (Euro 5), a 88/77/EGK és 2005/55/EK irányelv szerint.
- (<sup>8</sup>) Típusjóvá hagyás a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázata (Euro 6) és az 595/2009/EK (Euro VI) rendelet szerint.
- (<sup>9</sup>) Típusjóvá hagyás a 70/220/EGK irányelv, a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. táblázata (Euro 5), a 88/77/EGK és a 2005/55/EK irányelv szerint.
- (<sup>10</sup>) Típusjóvá hagyás a 70/220/EGK rendelet, a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. táblázata (Euro 5), a 88/77/EGK és 2005/55/EK irányelv szerint.
- (<sup>11</sup>) Ha a típusjóvá hagyás a 70/220/EGK irányelv I. melléklete 5.3.1.4. pontjának B sorában található határértékek szerint vagy a 88/77/EGK irányelv I. melléklete 6.2.1. pontjának B1, B2 vagy C sorában található határértékek szerint történt, vagy az első nyilvántartásba vétel vagy a forgalomba helyezés 2008. július 1. után történt.

#### MEGJEGYZÉSEK:

- <sup>1</sup> A „követelményeket” a nyilvántartásba vétel szerinti országban a jóváhagyáskor, az első nyilvántartásba vételkor vagy az első forgalomba helyezéskor megszabott típus-jóváhagyások, illetve az utólagos módosítási kötelezettségek vagy a nemzeti jogszabályok határozzák meg. E hibaokok csak akkor érvényesek, ha a követelményeknek való megfelelést ellenőrizték.
- <sup>2</sup> (X) a jármű állapotát és közlekedésre való alkalmasságát érintő tétel, amely azonban a műszaki vizsgálat szempontjából nem bír alapvető fontossággal.
- <sup>3</sup> A nem biztonságos átalakítás olyan átalakítás, amely hátrányosan befolyásolja a közlekedésbiztonságot vagy aránytalanul kedvezőtlen hatást gyakorol a környezetre.
- E Ezt az ellenőrzést mérőeszköz segítségével kell elvégezni.

## III. MELLÉKLET

## I. A rakományrögzítés alapelvei

1. A rakományrögzítésnek a jármű gyorsításából/lassításából eredő következő erőknél kell ellenállnia:
  - menetirányban: a rakomány súlyának 0,8-szorosa, és
  - oldalirányban: a rakomány súlyának 0,5-szöröse, és
  - menetiránnyal szemben: a rakomány súlyának 0,5-szöröse, és
  - és általában véve meg kell akadályoznia a rakomány megdőlését vagy megbillenését.
2. A rakomány elosztásakor tekintetbe kell venni a járművek tömegére és méreteire vonatkozó jogi rendelkezésekkel összhangban a jármű megengedett maximális tömegének határain belül megengedett maximális tengelyterhelést és a szükséges minimális tengelyterhelést.
3. A rakomány rögzítésekor a bizonyos járműalkatrészek – így a homlokfal, az oldalfalak, a végfalak, a rakoncák vagy a rögzítési pontok – szilárdságára vonatkozó követelményeket tekintetbe kell venni, amennyiben ezeket az alkatrészeket használják a rakomány rögzítésére.
4. A rakomány rögzítésére a következő rögzítési módszerek közül egy vagy több, illetve az ötvözetük alkalmazható:
  - megfogószerkezetes rögzítés,
  - torlaszolásos rögzítés (helyi/teljes),
  - közvetlen kikötözés,
  - leszorításos lekötözés.
5. Alkalmazandó szabványok:

Szabvány	Tárgy
— EN 12195-1	A rögzítőerő kiszámítása
— EN 12640	Rögzítő ékek
— EN 12642	A jármű szerkezetének szilárdsága
— EN 12195-2	Műszálas kötözőhevederek
— EN 12195-3	Rögzítőláncok
— EN 12195-4	Rögzítő acélsodrony kötelek
— ISO 1161, ISO 1496	ISO konténer
— EN 283	Csereszekrények
— EN 12641	Ponyva
— EUMOS 40511	Rudak – rakoncák
— EUMOS 40509	Szállítási csomagolás

## II. A rakományrögzítés ellenőrzése

### 1. A hiányosságok osztályozása

A hiányosságokat az alábbi hiányossági osztályok valamelyikébe kell besorolni:

- Kisebb hiányosság: Kisebb hiányosság akkor áll fenn, ha a rakományt megfelelően rögzítették, de biztonsági tanácsokra lehet szükség.
- Komoly hiányosság: Komoly hiányosság akkor áll fenn, ha a rakományt nem rögzítették kellőképpen, ezért a rakomány vagy annak egy része jelentős mértékben elcsúszhat vagy megdőlhét.
- Veszélyes hiányosság: Veszélyes hiányosság akkor áll fenn, ha a rakománynak vagy a rakomány egy részének elvesztésével kapcsolatos, vagy valamilyen, közvetlenül a rakományhoz kapcsolódó kockázat közvetlenül veszélyezteti a közlekedés vagy a személyek biztonságát.

Több hiányosság megléte esetén a szállítmányt a legmagasabb hiányossági osztályba kell besorolni. Mivel több hiányosság megléte esetén a hiányosságok hatása egymást erősítheti, a szállítmányt eggyel magasabb hiányossági osztályba kell besorolni.

### 2. Ellenőrzési módszerek

A vizsgálati módszer annak szemrevételezéssel történő értékelése, hogy megfelelő mennyiségben és megfelelő módon alkalmaztak-e a rakomány rögzítésére alkalmas eszközöket, és/vagy a húzóerők mérése, a rögzítés hatékonyságának kiszámítása és adott esetben a tanúsítvány ellenőrzése.

### 3. A hiányosságok értékelése

A rakomány rögzítésének vizsgálatok a szállítmány elfogadhatóságának megítélése céljából alkalmazható szabályokat az 1. táblázat tartalmazza.

A hiányosságok kategóriáit az e fejezet 1. szakaszában foglalt osztályozás szerint, eseti alapon kell megállapítani.

Az 1. táblázatban szereplő indikatív jellegű értékeket iránymutatásnak kell tekinteni, amely segít abban, hogy az egyedi körülményekre is figyelemmel – különösen a rakomány jellegétől függően – az ellenőr a saját mérlegelése alapján osztályozni tudja a hiányosságokat.

A 95/50/EK tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> hatálya alá tartozó szállítmányok esetében a fentieknél szigorúbb követelmények is érvényesülhetnek.

1. táblázat

Ellenőrzött tétel	Hiányosságok	A hiányosságok értékelése		
		Kisebb	Komoly	Veszélyes
A	A szállítási csomagolás nem teszi lehetővé a rakomány helyes rögzítését	Az ellenőr állapítja meg		
B	Egy vagy több rakományegység elhelyezése nem megfelelő	Az ellenőr állapítja meg		
C	A jármű nem alkalmas az adott rakomány szállítására (a 10. pontban felsoroltaktól eltérő hiányosság)	Az ellenőr állapítja meg		
D	A jármű felépítményében nyilvánvaló hibák vannak (a 10. pontban felsoroltaktól eltérő hiányosság)	Az ellenőr állapítja meg		
10.	A jármű célra való alkalmassága			

<sup>(1)</sup> A Tanács 1995. október 6-i 95/50/EK irányelve a veszélyes áruk közúti szállítása ellenőrzésének egységes eljárásáról (HL L 249., 1995.10.17., 35. o.).

Ellenőrzött tétel	Hiányosságok	A hiányosságok értékelése		
		Kisebb	Komoly	Veszélyes
10.1.	A raktér homlokfala (amennyiben részt vesz a rakomány rögzítésében)			
10.1.1.	Az alkatrész meggyengülését okozó rozsdásodás vagy alakváltozás A raktér épségét veszélyeztető törött alkatrész.		x	x
10.1.2.	Nem kellő szilárdság (adott esetben tanúsítvány vagy címke) A szállított rakományhoz képest nem kielégítő magasság		x	x
10.2.	A raktér oldalfalai (amennyiben részt vesznek a rakomány rögzítésében)			
10.2.1.	Az alkatrész meggyengülését okozó rozsdásodás vagy alakváltozás, az ajtózárok és zsanérok állapota nem kielégítő Az alkatrész törött; hiányzó vagy nem működő zsanérok vagy ajtózárok		x	x
10.2.2.	A támasztóelem nem kielégítő szilárdságú (adott esetben tanúsítvány vagy címke) A szállított rakományhoz képest nem kielégítő magasság		x	x
10.2.3.	Az oldalfal deszkáinak állapota nem kielégítő Törött alkatrész		x	x
10.3.	A raktér hátsó fala (amennyiben részt vesz a rakomány rögzítésében)			
10.3.1.	Az alkatrész meggyengülését okozó rozsdásodás vagy alakváltozás, az ajtózárok és zsanérok állapota nem kielégítő Az alkatrész törött; hiányzó vagy nem működő zsanérok vagy ajtózárok		x	x
10.3.2.	Nem kellő szilárdság (adott esetben tanúsítvány vagy címke) A szállított rakományhoz képest nem kielégítő magasság		x	x
10.4.	Rakoncák (amennyiben részt vesznek a rakomány rögzítésében)			
10.4.1.	Az alkatrész meggyengülését okozó rozsdásodás vagy alakváltozás, vagy a járműhöz való nem kielégítő odaerősítés Az alkatrész törött; a járműhöz gyengén van odaerősítve		x	x
10.4.2.	Nem kellő szilárdság vagy nem megfelelő kialakítás A szállított rakományhoz képest nem kielégítő magasság		x	x
10.5.	Rögzítési pontok (amennyiben részt vesznek a rakomány rögzítésében)			
10.5.1.	Nem kielégítő állapot vagy nem megfelelő kialakítás Nem bírják el az előírt feszítőerőt		x	x

Ellenőrzött tétel	Hiányosságok	A hiányosságok értékelése		
		Kisebb	Komoly	Veszélyes
10.5.2.	Túl kevés rögzítési pont Túl kevés rögzítési pont az előírt rögzítőerőhöz képest		x	x
10.6.	Előírt speciális eszközök (amennyiben részt vesznek a rakomány rögzítésében)			
10.6.1.	Nem kielégítő állapot, sérülés Az alkatrész törött; nem bírja el a szorítóerőt		x	x
10.6.2.	Nem alkalmas a rakomány szállítására Hiányzik		x	x
10.7.	Padozat (amennyiben részt vesz a rakomány rögzítésében)			
10.7.1.	Nem kielégítő állapot, sérülés Az alkatrész törött; Nem bírja el a rakományt		x	x
10.7.2.	Nem elegendő maximális terhelhetőség Nem bírja el a rakományt		x	x
20.	Visszatartási módszerek			
20.1.	Meggfogószerkezetes rögzítés, torlaszolásos rögzítés és közvetlen kikötözés			
20.1.1.	A rakomány közvetlen rögzítése (torlaszolásos rögzítés)			
20.1.1.1.	A homlokfaltól mért távolság (amennyiben részt vesz a rakomány rögzítésében) túl nagy 15 cm-nél nagyobb és átfúródhat a fal		x	x
20.1.1.2.	Az oldalfaltól mért távolság (amennyiben részt vesz a rakomány rögzítésében) túl nagy 15 cm-nél nagyobb és átfúródhat a fal		x	x
20.1.1.3.	A hátsó faltól mért távolság (amennyiben részt vesz a rakomány rögzítésében) túl nagy 15 cm-nél nagyobb és átfúródhat a fal		x	x
20.1.2.	Rakományrögzítő berendezések, úgymint rögzítősínek, rögzítődeszkák, rögzítőlécek és ékek elől, oldalt és hátul			
20.1.2.1.	Nincs megfelelően a járműhöz erősítve Nincs megfelelően odaerősítve Nem bírja el a szorítóerőt, laza	x	x	x

Ellenőrzött tétel	Hiányosságok	A hiányosságok értékelése		
		Kisebb	Komoly	Veszélyes
20.1.2.2.	Nem megfelelő rögzítés Nem kielégítő rögzítés Teljesen hatástalan	x	x	x
20.1.2.3.	A rögzítőberendezés nem tölti be kellőképpen a célját A rögzítőberendezés céljára teljes mértékben alkalmatlan		x	x
20.1.2.4.	A csomagolás rögzítésére választott módszer elmarad az optimális-tól A választott módszer teljes mértékben alkalmatlan		x	x
20.1.3.	Közvetlen rögzítés hálóval és takaróponyával			
20.1.3.1.	A háló és a takaróponyva állapota (A címke hiányzik/sérült, de az eszköz még jó állapotban van) A rögzítőeszköz sérült A rögzítőeszköz súlyosan megrongálódott és használatra már nem alkalmas	x	x	x
20.1.3.2.	A háló és a takaróponyva szakítószilárdsága túl alacsony Nem bírja el az előírt szorítóerő 2/3-át		x	x
20.1.3.3.	A háló és a takaróponyva nincs kellőképpen rögzítve A rögzítés nem bírja el az előírt szorítóerő 2/3-át		x	x
20.1.3.4.	A háló és a takaróponyva nem tudja kellőképpen rögzíteni a rakományt Céljára teljességgel alkalmatlan		x	x
20.1.4.	A rakományegységek elválasztása és a rések párnázóanyaggal való kitöltése			
20.1.4.1.	Az elválasztó eszköz és a párnázóanyag alkalmatlansága Az egységek közötti rések túl nagyok		x	x
20.1.5.	Közvetlen kikötözés (vízszintes, keresztirányú, átlós, hurkos és ferde kötözés)			
20.1.5.1.	A rögzítőerő nem felel meg a követelményeknek Kevesebb, mint az előírt rögzítőerő 2/3-a		x	x
20.2.	Frikciós reteszelés			
20.2.1.	Az előírt rögzítőerő elérése			

Ellenőrzött tétel	Hiányosságok	A hiányosságok értékelése		
		Kisebb	Komoly	Veszélyes
20.2.1.1.	A rögzítőerő nem felel meg a követelményeknek Kevesebb, mint az előírt rögzítőerő 2/3-a		x	x
20.3.	Felhasznált rögzítőeszközök			
20.3.1.	A rögzítőeszközök alkalmatlansága Az eszköz céljára teljességgel alkalmatlan		x	x
20.3.2.	A címke (pl. jelzőszalag/tesztszalag a hevederen) hiányzik/sérült, de az eszköz még jó állapotban van A címke (pl. jelzőszalag/tesztszalag a hevederen) hiányzik/sérült, és az eszköz jelentős mértékben elhasználódott	x	x	
20.3.3.	A rögzítőeszköz sérült A rögzítőeszköz súlyosan megrongálódott és használatra már nem alkalmas		x	x
20.3.4.	Helytelenül használt hevedercsörlő Hibás hevedercsörlő		x	x
20.3.5.	Helytelenül használt rögzítőeszköz (pl. nincs élvédő) Hibás (pl. összezsomósodott) rögzítőeszköz használata		x	x
20.3.6.	A rögzítőeszköz nincs megfelelően rögzítve Kevesebb, mint az előírt rögzítőerő 2/3-a		x	x
20.4.	Kiegészítő felszerelések (pl. csúszásgátló alátétek, élvédők)			
20.4.1.	A célnak nem megfelelő felszerelés használata Hibás felszerelés vagy a felszerelés helytelen használata A felszerelés egyáltalán nem felel meg a felhasználás céljára	x	x	x
20.5.	Ömlesztett anyagok, valamint könnyű és ömlesztett rakomány szállítása			
20.5.1.	A jármű üzemeltetése közben ömlesztett rakomány fújódik ki az útra, ez megzavarhatja a forgalmat Veszélyezteteti a forgalmat		x	x
20.5.2.	Az ömlesztett rakományt nem biztosították kellőképpen A rakományvesztés veszélyezteteti a forgalmat		x	x



Ellenőrzött tétel	Hiányosságok	A hiányosságok értékelése		
		Kisebb	Komoly	Veszélyes
20.5.3.	A könnyű rakományt nem fedték le A rakományvesztés veszélyezteti a forgalmat		x	x
20.6.	Kör keresztmetszetű faárúk szállítása			
20.6.1.	A rakomány (rönkök) részben lazán vannak rögzítve			x
20.6.2.	A rakományegység rögzítőereje nem megfelelő Kevesebb, mint az előírt rögzítőerő 2/3-a		x	x
30.	A rakomány egyáltalán nincs rögzítve			

## IV. MELLÉKLET

(előlső oldal)

**RÉSZLETES KÖZÚTI MŰSZAKI ELLENŐRZÉSI JEGYZŐKÖNYV ÉS ELLENŐRZŐLISTA – MINTA**

1. A közúti műszaki ellenőrzés helye: .....
2. Dátum: .....
3. Időpont: .....
4. Jármű felségjelzése és rendszáma: .....
5. Jármű azonosító száma (VIN): .....
6. Járműkategória
  - a)  $N_2^{(a)}$  (3,5 és 12 t között)
  - b)  $N_3^{(a)}$  (12 t felett)
  - c)  $O_3^{(a)}$  (3,5 és 10 t között)
  - d)  $O_4^{(a)}$  (10 t felett)
  - e)  $M_2^{(a)}$  (> 9 ülés<sup>(b)</sup>, legfeljebb 5 t)
  - f)  $M_3^{(a)}$  (> 9 ülés<sup>(b)</sup> 5 t felett)
  - g) T5
  - h) Egyéb járműkategóriák:   
(kérjük, nevezze meg)
7. Kilométer-számláló állása az ellenőrzéskor
8. A szállítást végző vállalkozás
  - a) Neve és címe: .....  
.....
  - b) Közösségi engedélyének<sup>(c)</sup> száma (1072/2009/EK és 1073/2009/EK rendelet): .....
9. A járművezető neve: .....

## 10. Ellenőrzőlista

	Ellenőrizve <sup>(d)</sup>	Nem felelt meg <sup>(e)</sup>
(0) Azonosító adatok <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1) Fékberendezések <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2) Kormányberendezés <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3) Láthatóság <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4) Világítóberendezések és elektromos rendszer <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5) Tengelyek, kerekek, gumibroncsok, felfüggesztés <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6) Alváz és az alvázra erősített részek <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7) Egyéb berendezések, ezen belül menetíró készülék és sebességkorlátozó berendezés <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) Környezetterhelés, ezen belül kibocsátások és tüzelőanyag- és/vagy olajszivárgás <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(9) Kiegészítő vizsgálatok az M <sub>2</sub> és M <sub>3</sub> kategóriájú járművek esetében <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(10) Rakományrögzítés <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 11. Az ellenőrzés eredménye:

- Megfelelt
- Nem felelt meg
- Veszélyes hiányosságokkal rendelkező jármű használatának tilalma vagy korlátozása

## 12. Egyéb/megjegyzések: .....

## 13. Ellenőrzést végző hatóság/hivatalnok vagy ellenőr

## Aláírások:

Illetékes hatóság/hivatalnok vagy ellenőr

Járművezető

.....

## Megjegyzések:

- a) Járműkategória a 2014/47/EU irányelv 2. cikke szerint.
- 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 2014/47/EU irányelv II. vagy III. mellékletében felsorolt ellenőrzések közül az adott csoporton belül legalább egy (vagy több) megtörtént és kisebb hiányosságokat találtak vagy nem találtak hiányosságot.
- e) A súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező, nem megfelelő tételek megjelölése a hátoldalon.
- f) Vizsgálati módszerek és a hibák értékelése a 2014/47/EU irányelv II. vagy III. melléklete szerint.

(hátdal)

0.	<b>A JÁRMŰ AZONOSÍTÓ ADATAI</b>	1.1.17.	Fékerő-szabályozó szelep	2.2.	Kormánykerék, kormányoszlop és kormány	4.4.2.	Kapcsolók
0.1.	Rendszám-tábla	1.1.18.	Fékpofahézag-állítók és -jelzők	2.2.1.	A kormánykerék állapota	4.4.3.	A követelményeknek való megfelelés
0.2.	Járműazonosító szám – alvázszám/ sorozatszám	1.1.19.	Tartósfék-rendszer (ha be van szerelve vagy kötelező)	2.2.2.	Kormányoszlop és kormánylengés-csillapító	4.4.4.	Villogás frekvenciája
1.	<b>FÉKBERENDEZÉSEK</b>	1.1.20.	Pótkocsifékek automatikus működése	2.3.	Kormányhajtjáték	4.5.	Első és hátsó ködlámpák
1.1.	Műszaki állapot és üzemképesség	1.1.21.	Teljes fékrendszer	2.4.	Futómű-beállítás	4.5.1.	Állapot és üzemképesség
1.1.1.	Üzemi fékpedál tengelye	1.1.22.	Vizsgáló csatlakozók	2.5.	A pótkocsi forgószármolyos tengelykormányzása	4.5.2.	Beállítás
1.1.2.	A pedál állapota és a fékműködtető berendezés útja	1.1.23.	Ráfutófék	2.6.	Elektronikus kormányrészegítő (EPS)	4.5.3.	Kapcsolók
1.1.3.	Vákuumszivattyú vagy kompresszor és tartályok	1.2.	Az üzemi fék működési jellemzői és hatásossága	3.	<b>KILÁTÁSI VISZONYOK</b>	4.5.4.	A követelményeknek való megfelelés
1.1.4.	Alacsony nyomásra figyelmeztető manométer vagy jelzés	1.2.1.	Működési jellemzők	3.1.	Látómező	4.6.	Hátrameneti lámpák
1.1.5.	Kézi működtetésű fékvezérlő szelep	1.2.2.	Hatásosság	3.2.	Az üveg állapota	4.6.1.	Állapot és üzemképesség
1.1.6.	Rögzítőfék-kezelőszerv, rögzítőfékkar, rögzítőfék-reteszelő kilincsmű, elektromos rögzítőfék	1.3.	A biztonsági fék működési jellemzői és hatásossága	3.3.	Visszapillantó tükrök	4.6.2.	A követelményeknek való megfelelés
1.1.7.	Fékszelepek (lábszelepek, tehermentesítők, vezérlőszelepek)	1.3.1.	Működési jellemzők	3.4.	Szélvédőtörlők	4.6.3.	Kapcsolók
1.1.8.	Csatlakozófejek a pótkocsifékekhez (elektromos és pneumatikus)	1.3.2.	Hatásosság	3.5.	Szélvédőmosók	4.7.	Hátsó rendszám-tábla-világítás
1.1.9.	Energiatároló sűrített levegő-tartálya	1.4.	A rögzítőfék működési jellemzők és hatásossága	3.6.	Páramentesítő berendezés	4.7.1.	Állapot és üzemképesség
1.1.10.	Fékrészegítő egység, főfékhenger (hidraulikus fékberendezésben)	1.4.1.	Működési jellemzők	4.	<b>VILÁGÍTÁS, FÉNYVISSZAVÉRŐK, ELEKTROMOS BERENDEZÉSEK</b>	4.7.2.	A követelményeknek való megfelelés
1.1.11.	Merev fékcsövek	1.4.2.	Hatásosság	4.1.	Fényszórók	4.8.	Fényvisszaverő prizmak, láthatósági jelzések és hátsó fényvisszaverő jelzőtáblák
1.1.12.	Féktömlők	1.5.	A tartósfék-rendszer működési jellemzői	4.1.1.	Állapot és üzemképesség	4.8.1.	Állapot
1.1.13.	Dob- és tárcsafékbetétek	1.6.	Blokkolásgátló fékrendszer	4.1.2.	Beállítás	4.8.2.	A követelményeknek való megfelelés
1.1.14.	Fékdobok, féktárcsák	1.7.	Elektromosan vezérelt fékrendszer (EBS)	4.1.3.	Kapcsolók	4.9.	Világítóberendezések kötelező visszajelzői
1.1.15.	Fékbowdenhuzalok, fékvonórudak, fékkarok, fékrudazatok	1.8.	Fékfolyadék	4.1.4.	A követelményeknek való megfelelés	4.9.1.	Állapot és üzemképesség
1.1.16.	Fékműködtető készülék (rugóerő-tárolós fék, hidraulikus fékhenger is)	2.	<b>KORMÁNYBERENDEZÉS</b>	4.1.5.	Magasságállító eszközök	4.9.2.	A követelményeknek való megfelelés
		2.1.	Műszaki állapot	4.1.6.	Fényszórótisztító berendezés	4.10.	Elektromos csatlakozók a vontatójármű és a pótkocsi vagy nyerges pótkocsi között
		2.1.1.	A kormánymű állapota	4.2.	Első és hátsó helyzetjelző lámpák, oldalsó szélességjelző lámpák, hátsó méretjelző lámpák és nappali menetlámpák	4.11.	Elektromos vezetékek
		2.1.2.	Kormányműház	4.2.1.	Állapot és üzemképesség	4.12.	Nem kötelező lámpák és fényvisszaverők
		2.1.3.	A kormányrudazat állapota	4.2.2.	Kapcsolók	4.13.	Akkumulátor
		2.1.4.	A kormányrudazat működése	4.2.3.	A követelményeknek való megfelelés		
		2.1.5.	Kormányrészegítő rendszer	4.3.	Féklámpák		
				4.3.1.	Állapot és üzemképesség		
				4.3.2.	Kapcsolók		
				4.3.3.	A követelményeknek való megfelelés		
				4.4.	Irányjelző és vészvillogó lámpák		
				4.4.1.	Állapot és üzemképesség		

5.	<b>TENGELYEK, KERÉKEK, GUMIABRONCSOK ÉS FELFÜGGESZTÉS</b>	6.1.7.	Erőátviteli egység	7.5.	Elsősegélycsomag	9.1.	Ajtók
5.1.	Tengelyek	6.1.8.	Motorfelfüggesztések	7.6.	Kerékék (ékek)	9.1.1.	Beszálláshoz, illetve kiszálláshoz használt ajtók
5.1.1.	Tengelyek	6.1.9.	A motor működési jellemzői	7.7.	Hangjelző riasztóberendezés	9.1.2.	Vészkijáratok
5.1.2.	Féltengelyek	6.2.	Vezetőfülke és karosszéria	7.8.	Sebességmérő	9.2.	Pára- és fagymentesítő berendezések
5.1.3.	Kerékcsapágyak	6.2.1.	Állapot	7.9.	Menetíró készülék	9.3.	Szellőző- és fűtőrendszerek
5.2.	Kerékek és gumiabroncsok	6.2.2.	Rögzítés	7.10.	Sebességkorlátozó berendezés	9.4.	Ülések
5.2.1.	Kerékagy	6.2.3.	Ajtók és záruk	7.11.	Kilométer-számláló	9.4.1.	Utasülések
5.2.2.	Kerékek	6.2.4.	Padlózat	7.12.	Elektronikus menetstabilizáló rendszer (ESC)	9.4.2.	Vezetőülés
5.2.3.	Gumiabroncsok	6.2.5.	Vezetőülés	8.	<b>KÖRNYEZET-TERHELÉS</b>	9.5.	Belső világítás és irányvilágítás
5.3.	Felfüggesztés	6.2.6.	Egyéb ülések	8.1.	Zajosökkentő rendszer	9.6.	Folyosók, állóhelyek
5.3.1.	Rugók és stabilizátorok	6.2.7.	Vezetői kezelőszervek	8.2.	Kipufogógáz-kibocsátás	9.7.	Lépcsők
5.3.2.	Lengéscsillapítók	6.2.8.	A vezetőfülke fellépői	8.2.1.	Külső gyújtású motorok kibocsátása	9.8.	Utaskommunikációs rendszer
5.3.3.	Kardántengelyek, hosszleengőkarok, keresztleengőkarok és felfüggesztők- arok	6.2.9.	Egyéb belső és külső szerelvények és berendezések	8.2.1.1.	Kipufogógáz-kibocsátást szabályozó berendezések	9.9.	Feliratok
5.3.4.	Felfüggesztési pontok	6.2.10.	Sárvédők (sárhányók), felcsapódó víz elleni védelem	8.2.1.2.	Gáz-halmazállapotú kibocsátás	9.10.	Gyermekek szállításával kapcsolatos követelmények
5.3.5.	Légrugózás	7.	<b>EGYÉB BERENDEZÉSEK</b>	8.2.2.	Kompressziós gyújtású motorok kibocsátása	9.10.1.	Ajtók
6.	<b>ALVÁZ ÉS AZ ALVÁZRA ERŐSÍTETT RÉSZEK</b>	7.1.	Biztonsági övek/csatok és utasbiztonsági rendszerek	8.2.2.1.	Kipufogógáz-kibocsátást szabályozó berendezések	9.10.2.	Jeladó és speciális berendezések
6.1.	Alváz vagy alvázkeret és az arra erősített részek	7.1.1.	A biztonsági övek és csatok biztonságos rögzítése	8.2.2.2.	Fénynyelés	9.11.	A fogyatékkal élő személyek szállításával kapcsolatos követelmények
6.1.1.	Általános állapot	7.1.2.	A biztonsági övek és csatok állapota	8.4.	A környezettel összefüggő egyéb ellenőrzések	9.11.1.	Ajtók, rámpák, emelők
6.1.2.	Kipufogócsövek és kipufogódob	7.1.3.	A biztonsági öv terheléskorlátozója	8.4.1.	Folyadékszivárgás	9.11.2.	Kerekesszékes utasbiztonsági rendszer
6.1.3.	Üzemanyagtartály és üzemanyagcsövek (fűtőanyag-tartály és vezetékei is)	7.1.4.	Biztonságiöv-előfeszítők	9.	<b>M<sub>2</sub> ÉS M<sub>3</sub> KATEGÓRIÁJÚ SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ JÁRMŰVEK KIEGÉSZÍTŐ VIZSGÁLATA</b>	9.11.3.	Jeladó és speciális berendezések
6.1.4.	Lökhárítók, oldalvédő szerkezetek és hátsó ráfutásgátlók	7.1.5.	Légzsák				
6.1.5.	Pótkeréktartó	7.1.6.	SRS-rendszerek				
6.1.6.	Mechanikus kapcsoló- és vontatóberendezés	7.2.	Tűzoltó készülék				
		7.3.	Záruk és lopásgátló eszközök				
		7.4.	Elakadásjelző háromszög				

## V. MELLÉKLET

**FORMANYOMTATVÁNY A BIZOTTSÁGNAK TÖRTÉNŐ JELENTÉSTÉTELHEZ**

A formanyomtatványt számítógépes feldolgozást lehetővé tevő formátumban kell elkészíteni, és általános irodai szoftverek segítségével, elektronikus úton kell a Bizottsághoz eljuttatni.

Minden tagállam elkészít

- egy összefoglaló táblázatot, valamint
- a részletesen ellenőrzött járművek nyilvántartás szerinti országainak mindegyike esetében külön táblázatot, amely az egyes járműkategóriák szerinti bontásban részletesen ismerteti az ellenőrzött és feltárt hiányosságokat.

**Összefoglaló táblázat**  
**valamennyi (elsődleges és részletes) ellenőrzésről**

Jelentéstevő tagállam: pl. Belgium      Jelentéstételi időszak      [X] évtől      [X+1] évig

Járműkategória	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Egyéb kategóriák: (nem kötelező)		Összesen	
	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma <sup>(1)</sup>	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma
Belgium																		
Bulgária																		
Cseh Köztársaság																		
Dánia																		
Németország																		
Észtország																		
Írország																		
Görögország																		
Spanyolország																		
Franciaország																		
Horvátország																		
Olaszország																		
Ciprus																		

Járműkategória	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Egyéb kategóriák: (nem kötelező)		Összesen		
	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma (!)	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	
Lettország																			
Litvánia																			
Luxemburg																			
Magyarország																			
Málta																			
Hollandia																			
Ausztria																			
Lengyelország																			
Portugália																			
Románia																			
Szlovénia																			
Szlovákia																			
Finnország																			
Svédország																			
Egyesült Királyság																			
Albánia																			
Andorra																			



Járműkategória	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Egyéb kategóriák: (nem kötelező)		Összesen	
	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma (!)	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma
Örményország																		
Azerbajdzsán																		
Belarusz																		
Bosznia-Hercegovina																		
Grúzia																		
Kazahsztán																		
Lechtenstein																		
Monaco																		
Montenegró																		
Norvégia																		
Moldovai Köztársaság																		
Oroszországi Föderáció																		
San Marino																		
Szerbia																		
Svájc																		
Tádzsikisztán																		
Törökország																		

Járműkategória	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Egyéb kategóriák: (nem kötelező)		Összesen		
	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma <sup>(1)</sup>	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	
Türkmenisztán																			
Ukrajna																			
Üzbegisztán																			
Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság																			
Egyéb harmadik országok (kérjük, nevezze meg)																			

<sup>(1)</sup> A IV. mellékletben foglaltak alapján nem megfelelő, súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező járművek.

A részletes ellenőrzés eredménye

Jelentéstevő tagállam: pl. Belgium

A jelentéstevő tagállam neve

Nyilvántartás helye szerinti ország: pl. Bulgária

IDŐSZAK

[X] év januárjától

[X+1] év decemberéig

A jármű nyilvántartásának helye szerinti ország neve

Járműkategória:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Egyéb kategóriák: (nem kötelező)		Összesen		
	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma <sup>(1)</sup>	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	

Hiba leírása

	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg
(0) azonosító adatok																		
(1) fékberendezések																		
(2) kormányberendezés																		
(3) kilátási viszonyok																		
(4) világítóberendezések és elektromos rendszer																		
(5) tengelyek, kerekek, gumiabroncsok, felfüggesztés																		



Járműkategória:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Egyéb kategóriák: (nem kötelező)		Összesen	
	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma <sup>(1)</sup>	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma
	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg	Ellenőrizve	Nem felelt meg
3.1.																		
3.2.																		
...																		
20.6.2.																		
30.																		
Hibák összesen																		

<sup>(1)</sup> Az V. mellékletben foglaltak alapján nem megfelelő, súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező járművek.