

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2009/40/EK IRÁNYELVE

(2009. május 6.)

a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról

(Átdolgozás)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel a Bizottság javaslatára,

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

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽²⁾,

mivel:

(1) A gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1996. december 20-i 96/96/EK tanácsi irányelvet ⁽³⁾ több alkalommal jelentősen módosították ⁽⁴⁾. Mivel az említett irányelvet újra módosítani kell, az egyértelműség érdekében kívánatos annak átdolgozása.

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

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

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

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

(6) A külön irányelvekben megállapított előírásokat és eljárásokat gyorsan a műszaki fejlődéshez kell igazítani és az ehhez szükséges intézkedések végrehajtásának megkönnyítése érdekében eljárást kell bevezetni az időszakos műszaki vizsgálatnak a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításával foglalkozó bizottság keretében a tagállamok és a Bizottság közötti szorosabb együttműködésre.

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

(8) Valamennyi, a gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatával foglalkozó érintett elismeri, hogy a vizsgálati eljárások és különösen az a kérdés, hogy a vizsgálatot üres, részben vagy teljesen terhelte járműveken végzik, befolyásolja a fékberendezések megbízhatóságával kapcsolatos megítélésüket.

(9) Az egyes gépjárműtípusok fékerő-referenciaértékeinek különböző terheltségi állapotokban történő megállapítása megkönnyítheti a megbízhatóság megítélését. Ez az irányelv az egyes jármű-kategóriák szerinti minimális fékhatásértékek tesztelésének alternatívájaként lehetővé tenné az ilyen eljárás szerinti vizsgálatot.

(10) A fékberendezések tekintetében ennek az irányelvnek főként azokra a járművekre kell vonatkoznia, amelyekre a típusjóvá hagyást a gépjárművek és pótkocsijuk egyes kategóriáinak fékberendezéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1971. július 26-i 71/320/EGK tanácsi irányelv ⁽⁵⁾ szerint adták ki, ugyanakkor ismert, hogy bizonyos járműtípusokat az említett irányelv feltételeitől eltérő nemzeti előírások szerint engedélyeztek.

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

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

⁽¹⁾ HL C 224., 2008.8.30., 66. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2008. szeptember 23-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2009. március 30-i határozata.

⁽³⁾ HL L 46., 1997.2.17., 1. o.

⁽⁴⁾ Lásd a III. melléklet A. részét.

⁽⁵⁾ HL L 202., 1971.9.6., 37. o.

- (13) Ennek az irányelvnek a célja a rendszeres kipufogógáz-vizsgálatokkal a gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátásának egész élettartamuk alatti alacsony szinten tartása, és annak biztosítása, hogy kivonják a forgalomból azokat a járműveket, amelyek a legsúlyosabb mértékben szennyeznek a környezetet mindaddig, amíg nem tartják őket megfelelően karban.
- (14) A rossz beállítás és a motor nem megfelelő karbantartása nemcsak a motorra káros, hanem a környezetre is, mert a szennyezés és az üzemanyag-fogyasztás növekedéséhez vezet. Lényeges a környezetbarát közlekedés fejlesztése.
- (15) A sűrítéssel gyújtású (dízel-) motoroknál a kipufogógáz átlátszatlanságának mérése elegendő mutató a jármű karbantartási állapotára nézve, a szennyezőanyag-kibocsátás vonatkozásában.
- (16) A külső gyújtású (benzin-) motoroknál a szén-monoxid-kibocsátás mérése üresjáratban a kipufogásnál elegendő mutató a jármű karbantartási állapotára nézve, a szennyezőanyag-kibocsátás vonatkozásában.
- (17) A kipufogógáz-kibocsátási vizsgálatnál a nem rendszeresen karbantartott járművek nagy arányban a szennyezőanyag-kibocsátásukra előírt értékek túllépése miatt nem felelnek meg.
- (18) A lambda-szonda-vezérlésű hármasszoros hatású katalizátoros modern kipufogógáz-vezérlő rendszerekkel felszerelt benzinüzemű gépjárművek rendszeres kipufogógáz-kibocsátási vizsgálatának kritériumai szigorúbbak kell, hogy legyenek, mint a hagyományos járműveknél előírt kritériumok.
- (19) A gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőtisztaság elleni intézkedésekről szóló, 1998. október 13-i 98/69/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ a 2000. évtől fedélzeti diagnosztikai (OBD) rendszer alkalmazását írja elő a benzin üzemanyagú személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek kipufogógáz összetételét szabályozó rendszerei működésének üzem közbeni ellenőrzésére. Az OBD-rendszerek alkalmazása az új dízel üzemanyagú gépkocsikra 2003-tól kötelező.
- (20) A tagállamok adott esetben egyes muzeális jellegű gépjárműveket kivehetnek az irányelv hatálya alól. Ezekre a járművekre saját vizsgálati előírásokat állapíthatnak meg. Ez a lehetőség nem eredményezhet szigorúbb előírásokat, mint amelyeknek a járműnek eredetileg is meg kellett felelnie.
- (21) Léteznek olyan egyszerű, általánosan alkalmazott diagnosztikai rendszerek, amelyeket a vizsgáló intézmények felhasználhatnak a felszerelt sebességkorlátozó berendezések túlnyomó többségének ellenőrzésére. Az olyan járművek esetében, amelyeknél ezek a rendelkezésre álló diagnosztikai eszközök nem alkalmazhatók, a hatóságok vagy a jármű eredeti gyártója által rendelkezésre bocsátott berendezéseket használhatják, vagy a járműgyártó, illetve annak franchise partnere által kiállított megfelelő vizsgálati bizonyítvány elfogadását írhatják elő.
- (22) A sebességkorlátozó helyes működésének időszakos ellenőrzése könnyebbé válhat az olyan járműveknél, amelyeket újszerű adattörzstörző berendezéssel (digitális tachográf) láttak el a közúti közlekedésben alkalmazott menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK rendelet, továbbá a 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK rendeletek végrehajtására vonatkozó 88/599/EGK irányelv módosításáról szóló, 1998. szeptember 24-i 2135/98/EK tanácsi rendelet⁽²⁾ alapján. 2003-tól kezdődően az új járműveket ilyen berendezéssel kell felszerelni.
- (23) A taxikra és betegszállító kocsikra hasonló műszaki követelmények érvényesek, mint a személygépkocsikra. A megvizsgálandó tételek hasonlóak, de a vizsgálatok gyakorisága eltérő.
- (24) A tagállamoknak a fennhatóságuk alá tartozó területeken biztosítaniuk kell, hogy a járművek időszakos műszaki vizsgálatát módszeresen és magas színvonalon hajtsák végre.
- (25) A Bizottságnak ellenőriznie kell ennek az irányelvnek a gyakorlati alkalmazását.
- (26) Mivel a tervezett intézkedés céljait, nevezetesen a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatára vonatkozó szabályok összehangolását, a közúti fuvarozókra érvényes versenyszabályok sérülésének elkerülését és a gépjárművek megfelelő ellenőrzésének és fenntartásának garantálását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért a tervezett intézkedés terjedelme miatt azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében meghatározott szubsidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.
- (27) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽³⁾ összhangban kell elfogadni.

⁽¹⁾ HL L 350., 1998.12.28., 1. o.

⁽²⁾ HL L 274., 1998.10.9., 1. o.

⁽³⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

- (28) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy a vizsgálatra vonatkozóan bizonyos minimális előírásokat és eljárásokat határozzon meg, valamint hogy azokat a műszaki haladáshoz igazítsa. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek nem alapvető fontosságú elemekkel való kiegészítéssel történő módosítására irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (29) Ez az irányelv nem érinti a III. melléklet B. részében meghatározott irányelveknek a nemzeti jogba történő átültetésére vonatkozó határidőkkel kapcsolatos tagállami kötelezettségeket,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

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

(2) A megvizsgálendő jármű-kategóriákat, a vizsgálatok gyakoriságát és a megvizsgálendő tételeket az I. és II. melléklet tartalmazza.

2. cikk

Az ezen irányelv szerinti időszakos műszaki vizsgálatot a tagállamnak, egy államilag ezzel a feladattal megbízott közjogi intézménynek, vagy az állam által kijelölt és közvetlen felügyelete alá tartozó szervezetnek vagy létesítményeknek kell végezniük, beleértve a megfelelően engedélyezett magánszervezeteket is. Ha az időszakos műszaki vizsgálatot megbízott létesítmények egyidejűleg gépjárműjavító üzemként is tevékenykednek, akkor a tagállamoknak mindent meg kell tenniük annak érdekében, hogy az objektivitást és a vizsgálatok magas színvonalát fenntartsák.

3. cikk

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

Ezeket az intézkedéseket közlik a többi tagállammal és a Bizottsággal.

(2) A tagállamok ugyanolyan módon elismerik a másik tagállamban kiadott igazolást arról, hogy az ott forgalomba helyezett gépjárművet pótkocsijával vagy félpótkocsijával olyan műszaki

vizsgálatnak vetették alá, amely legalább az ebben az irányelvben rögzített követelményeknek megfelel, mintha ezt az igazolást az elismerő tagállam adta volna ki.

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

II. FEJEZET

KIVÉTELEK

4. cikk

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

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

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

5. cikk

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

- az első kötelező időszakos műszaki vizsgálat időpontját előbbre hozhatják, és adott esetben előírhatják a jármű nyilvántartásba vétel előtti vizsgálatát;
- a két egymást követő kötelező időszakos műszaki vizsgálat közötti időtartamot lerövidíthetik;
- a fakultatív felszerelés vizsgálatát kötelezően előírhatják;
- a megvizsgálendő tételek számát megnövelhetik;
- kiterjeszthetik a rendszeres időszakos műszaki vizsgálatot más jármű-kategóriákra;
- különleges kiegészítő vizsgálatokat írhatnak elő;
- a saját területükön nyilvántartásba vett járművekre a fékek minimális hatékonysága tekintetében a II. mellékletben meghatározott értéknél szigorúbb határértékeket állapíthatnak meg, és a vizsgálatokat nagyobb terhelésekkel végezhetik, amennyiben ezek az előírások nem szigorúbbak a jármű eredeti típusjövahagyásakor meghatározottaknál.

III. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

6. cikk

(1) A Bizottság elfogadja a szükséges egyedi irányelveket, hogy meghatározza a II. mellékletben felsorolt tételek vizsgálatára vonatkozó minimumkövetelményeket és módszereket, valamint a követelményeknek és a módszereknek a műszaki fejlődéshez való hozzáigazítás miatt szükségessé váló módosítását.

(2) Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 7. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

7. cikk

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

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

8. cikk

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

9. cikk

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

10. cikk

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

A hatályon kívül helyezett irányelvre történő hivatkozásokat a IV. mellékletben foglalt megfelelési táblázatnak megfelelően ezen irányelvre történő hivatkozásként kell értelmezni.

11. cikk

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

12. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2009. május 6-án.

az Európai Parlament részéről
az elnök
H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről
az elnök
J. KOHOUT

I. MELLÉKLET

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

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

II. MELLÉKLET

KÖTELEZŐ VIZSGÁLATI TÉTELEK

A vizsgálatok legalább az alábbiakban felsorolt tételekre terjednek ki, feltéve, hogy ezek az érintett tagállamban vizsgálható jármű kötelező felszerelésére vonatkoznak.

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

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

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

1. Fékrendszer

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

Vizsgálati tételek	Hibák okai
1.1. Mechanikai állapot és működés	
1.1.1. Fékpedál forgáspontja	<ul style="list-style-type: none"> — túl szoros — csapágy kiverődött — kopás/holtjáték túl nagy
1.1.2. A pedál állapota és a fékműködtető berendezés útja	<ul style="list-style-type: none"> — túl nagy út vagy elégtelen tartalék úthossz — a fékműködtető szabad oldása korlátozott — hiányzik a csúsztató a fékpedálról, laza vagy simára kopott
1.1.3. Vákuumszivattyú vagy kompresszor és tartályok	<ul style="list-style-type: none"> — a fék hatásos működéséhez szükséges felépülési idő túl hosszú — a figyelmeztető berendezés működésbe lépése után (vagy ha a manométer-kijelzés a veszélyzónában van) nincs legalább két fékezéshez elegendő légnyomás vagy vákuum — érezhető nyomásesés vagy hallható levegőszivárgás tapasztalható levegőelszökés miatt
1.1.4. Alacsony nyomásra figyelmeztető jelzés vagy manométer	<ul style="list-style-type: none"> — alacsony nyomásra figyelmeztető jelzés, illetve a manométer rosszul működik vagy hibás
1.1.5. Kézi működtetési fékszelep	<ul style="list-style-type: none"> — működtetőberendezés eltört vagy hibás, túlzottan kopott — a vezérlőszelep hibásan működik — a működtetőkar bizonytalanul van a szeleporsóra rögzítve, vagy a szeleptest bizonytalanul rögzített — a csatlakozások lazák vagy szivárgás van a rendszerben — a működés nem kielégítő
1.1.6. Rögzítőfék, rögzítőfékkar, rögzítőfék-reteszelőkilincs-mű	<ul style="list-style-type: none"> — rögzítőfék-reteszelés nem tart megfelelően — túlzott kopás a kar csapágyazásnál vagy a reteszelőkilincs-műnél — túlzott karúthossz a rossz beállítás miatt
1.1.7. Fékszelepek (lábszelep, tehermentesítő, vezérlőszelepek stb.)	<ul style="list-style-type: none"> — sérült, túlzott levegőszivárgás — túlzott olajszivárgás a kompresszorból — bizonytalan rögzítés/szakszerűtlen szerelés — hidraulikusfékfolyadék-folyás
1.1.8. Csatlakozófejek a pótkocsifékekhez	<ul style="list-style-type: none"> — sérült lezárócsapok vagy önlezáró csatlakoztatószelep — bizonytalan rögzítés/szakszerűtlen szerelés — túlzott szivárgás

Vizsgálati tételek	Hibák okai
1.1.9. Energiatároló tartály, sűrítettlevegő-tartály	<ul style="list-style-type: none"> — sérült, korrodált, tömítetlen — a vízmentesítő berendezés nem működik — bizonytalan rögzítés/szakszerűtlen szerelés
1.1.10. Fékrásegítő egység, főfékhenger (hidraulikus fékberendezés)	<ul style="list-style-type: none"> — fékrásegítő sérült vagy hatástalan — főfékhenger sérült vagy tömítetlen — főfékhenger nem biztonságos — fékfolyadék nem elegendő — a főfékhenger tartályának fedele hiányzik — fékfolyadék-figyelmeztető lámpa világít vagy hibás — a fékfolyadékszint-figyelmeztető készülék helytelen működése
1.1.11. Merev fékcsovek	<ul style="list-style-type: none"> — hiba vagy törés veszélye — szivárgás vezetékekből vagy csatlakozófejekből — sérült vagy túlzottan korrodált — helytelen elhelyezés
1.1.12. Féktömlők	<ul style="list-style-type: none"> — hiba vagy törés veszélye — sérülés, kidörzsölődés, a féktömlő túl rövid, megcsavarodott — szivárgás tömlőkből vagy csatlakozásokból — a tömlő kidudorodása nyomás alatt — porozitás
1.1.13. Dob- és tárcsaféketétek	<ul style="list-style-type: none"> — túlzott kopás — elszennyeződtek (olaj, zsír stb.)
1.1.14. Fékdobok, féktárcsák	<ul style="list-style-type: none"> — túlzott kopás, túlzott barázdálódás, repedések, nem megfelelően rögzített vagy eltörött — fékdobok vagy féktárcsák elpiszkolódtak (olaj, zsír stb.) — féktartó lapok nem megfelelően rögzítettek
1.1.15. Fékbowden-huzalok, fékvonórudak, fékkarok, fékrudazatok	<ul style="list-style-type: none"> — bowdenhuzal sérült, összecsomózódott — túlzott kopás vagy túlzott korrózió — kötéll vagy vonórúd-csatlakozás nem megfelelően rögzített — bowdenvezetés sérült — a fékberendezés szabad mozgása korlátozott — rendellenes kar-, vonórúd- vagy rudazat-úthosszak a hibás beállítás vagy túlzott kopás miatt
1.1.16. Fékműködtető készülék (beleértve a rugóerő tárolós féket vagy hidraulikus kerék-fékhengereket is)	<ul style="list-style-type: none"> — megrepedt vagy sérült — szivárgás — bizonytalan rögzítés/szakszerűtlen felszerelés — túlzott korrózió — a működtető dugattyú vagy membrán túlzott úthossza — porvédő hiányzik vagy erősen sérült
1.1.17. Fékerő-szabályozó szelep	<ul style="list-style-type: none"> — a rudazat sérült — rossz beállítás — megszorult, nem működik — hiányzik
1.1.18. Az automatikus szelep utánállító jelzése	<ul style="list-style-type: none"> — megszorult vagy rendellenes úthossz, túlzott kopás vagy hibás beállítás — megsérült

Vizsgálati tételek	Hibák okai
1.1.19. Tartósfék (amennyiben fel van szerelve vagy kötelező)	<ul style="list-style-type: none"> — bizonytalan csatlakozások vagy rögzítés — hibás
1.2. Üzemi fék, hatás és hatásosság	
1.2.1. Hatás (fokozatosan növelve a maximális fékerőig)	<ul style="list-style-type: none"> — elégtelen fékerő egy vagy több keréken — a fékerő az egyik keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen lévő másik keréken mért legnagyobb érték 70 %-a. A közúton történő fékvizsgálat esetén: a jármű túlzott eltérése az egyenes iránytól — a fékerő nem növelhető fokozatosan (rángatás) — rendellenes időkéselem bármely keréknél fékezéskor — túlzott fékerő-ingadozás az eltorzult féktárcsák vagy ovális fékdobok miatt
1.2.2. Hatásosság	<ul style="list-style-type: none"> — a megengedett maximális tömegre vonatkoztatott – vagy nyerges pótkocsi esetén a megengedett tengelyterhelések összegére vonatkoztatott – lefékezési arány a következő értékeknél kisebb: minimális fékhatásosság 1. kategória: 50 % ⁽¹⁾ 2. kategória: 43 % ⁽²⁾ 3. kategória: 40 % ⁽³⁾ 4. kategória: 50 % 5. kategória: 45 % ⁽⁴⁾ 6. kategória: 50 % — vagy a fékerő a jármű gyártója által a járműtengelyre ⁽⁵⁾ megadott referenciaérték alatt van
1.3. Biztonsági fék, hatás és hatásosság (ha külön berendezés)	
1.3.1. Hatás	<ul style="list-style-type: none"> — fékek az egyik oldalon nem működnek — a fékerő az egyik keréken az ugyanazon a tengelyen lévő másik keréken mért legmagasabb érték 70 %-ánál kevesebb — a fékerő nem változik fokozatosan (rángatás) — az automatikus fékrendszer a pótkocsin nem működik
1.3.2. Hatásosság	<ul style="list-style-type: none"> — minden jármű-kategóriára a lefékezettségi arány az 1.2.2. pont szerinti üzemi fékhatás 50 %-ánál ⁽⁶⁾ kisebb, a megengedett maximális tömegre vagy nyerges pótkocsik esetén a megengedett tengelynyomások összegére vonatkoztatva
1.4. Rögzítőfék, hatás és hatásosság	
1.4.1. Hatás	<ul style="list-style-type: none"> — a fék egyik oldalon nem működik
1.4.2. Hatásosság	<ul style="list-style-type: none"> — minden jármű-kategória esetében a lefékezettségi arány kisebb mint 16 % a megengedett maximális tömegre, vagy gépjárművek esetében kisebb mint 12 % a jármű kombinációs maximális megengedett tömegére, amelyik nagyobb
1.5. Tartósfék- vagy kipufogófék-hatás	<ul style="list-style-type: none"> — fékhatás nem változik folyamatosan — hibás

Vizsgálati tételek	Hibák okai
1.6. Blokkolásgátló	— a blokkolásgátló-figyelmeztető készülék hibásan működik — hibás

- (¹) 48 % az 1. kategória olyan járműveire, amelyek nincsenek blokkolásgátlóval felszerelve, vagy amelyekre a típusjóvá hagyást 1991. október 1. előtt adták ki (az első üzembe helyezés tilalma EK alkatrész-típusjóvá hagyás nélkül) 71/320/EGK irányelv.
- (²) 45 % azokra a járművekre, amelyeket 1988 után vagy a 71/320/EGK irányelvnek, alkalmazása dátumától az egyes tagállamok jogalkotásában, amennyiben ez később történt, engedélyeztek.
- (³) 43 % a nyerges pótkocsikra és merev vonórudas teherfelpótkocsikra, amelyeket 1988 után vagy a 71/320/EGK irányelvnek alkalmazása dátumától az egyes tagállamok jogalkotásában, amennyiben ez később történt, engedélyeztek.
- (⁴) 50 % az 5. kategória járműveire, amelyeket 1988 után vagy a 71/320/EGK irányelvnek alkalmazása dátumától az egyes tagállamok jogalkotásában, amennyiben ez később történt, engedélyeztek.
- (⁵) A referenciáérték a járműtengelyre az a fékeződő – Newtonban kifejezve –, amely szükséges ahhoz, hogy ezt az előírt legkisebb fékeződőt a bemutatott jármű adott tömegénél elérjék.
- (⁶) A 2. és 5. kategória járműveinél (a biztonsági fék hatása nem szerepel a 71/320/EGK irányelvben) a biztonsági fék minimális hatása 2,2 m/s².

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

AZ 1., 2. ÉS 3. JÁRMŰ-KATEGÓRIA JÁRMŰVEI	A 4., 5. ÉS 6. JÁRMŰ-KATEGÓRIA JÁRMŰVEI
<p>4.2.1. Állapot és működés</p> <p>4.2.2. Szín és észlelhetőség</p>	<p>4.2.1. Oldalsó helyzetjelző lámpák és hátsó lámpák</p> <p>4.2.2. Féklámpák</p> <p>4.2.3. Irányjelző lámpák</p> <p>4.2.4. Hátrameneti lámpák</p> <p>4.2.5. Ködlámpák</p> <p>4.2.6. Hátsó rendszám tábla világítása</p> <p>4.2.7. Hátsó fényvisszaverők</p> <p>4.2.8. Elakadást jelző lámpák</p>
<p>4.3. Féklámpák</p> <p>4.3.1. Állapot és működés</p> <p>4.3.2. Szín és észlelhetőség</p>	
<p>4.4. Irányjelző lámpák</p> <p>4.4.1. Állapot és működés</p> <p>4.4.2. Szín és észlelhetőség</p> <p>4.4.3. Kapcsolók</p> <p>4.4.4. Villogási gyakoriság</p>	
<p>4.5. Első és hátsó ködlámpa</p> <p>4.5.1. Elhelyezés</p> <p>4.5.2. Állapot és működés</p> <p>4.5.3. Szín és észlelhetőség</p>	
<p>4.6. Hátrameneti lámpa</p> <p>4.6.1. Állapot és működés</p> <p>4.6.2. Szín és észlelhetőség</p>	

AZ 1., 2. ÉS 3. JÁRMŰ-KATEGÓRIA JÁRMŰVEI	A 4., 5. ÉS 6. JÁRMŰ-KATEGÓRIA JÁRMŰVEI
4.7. Hátsó rendszámablát megvilágító lámpa	
4.8. Fényvisszaverők — állapot és szín	
4.9. Visszajelző lámpák	
4.10. Elektromos összeköttetések a vontató jármű és a pótkocsi vagy nyerges pótkocsi között	
4.11. Elektromos vezetékek	
5. Tengelyek, kerekek, gumibroncsok és felfüggesztés	5. Tengelyek, kerekek, gumibroncsok és felfüggesztés
5.1. Tengelyek	5.1. Tengelyek
5.2. Kerekek és gumibroncsok	5.2. Kerekek és gumibroncsok
5.3. Felfüggesztés	5.3. Felfüggesztés
6. Alváz és az alvázra erősített részek	6. Alváz és az alvázra erősített részek
6.1. Alváz vagy alvázkeret és az arra erősített részek	6.1. Alváz vagy alvázkeret és az arra erősített részek
6.1.1. Általános állapot	6.1.1. Általános állapot
6.1.2. Kipufogócsövek és hangtompító	6.1.2. Kipufogócsövek és hangtompító
6.1.3. Tüzelőanyag-tartály vagy vezetékek	6.1.3. Tüzelőanyag-tartály vagy vezetékek
6.1.4. Az aláfutásgátló méretei és állapota a nehéz-tehergépjárműveknél	6.1.4. Pótkeréktartó
6.1.5. Pótkeréktartó	6.1.5. Az összekapcsoló szerkezet biztonsága (ha be van építve)
6.1.6. Összekapcsoló szerkezet a vontató járművön, pótkocsin és nyerges pótkocsin	
6.2. Vezetőfülke és karosszéria	6.2. Karosszéria
6.2.1. Általános állapot	6.2.1. Szerkezeti állapot
6.2.2. Rögzítés	6.2.2. Ajtók és záruk
6.2.3. Ajtók és záruk	
6.2.4. Padlózat	
6.2.5. Vezetőülés	
6.2.6. Lépcsők	
7. Egyéb felszerelések	7. Egyéb felszerelések
7.1. Biztonsági övek	7.1. A vezetőülés rögzítése
7.2. Tűzoltó készülék	7.2. Akkumulátor rögzítése
7.3. Záruk és lopásgátló készülék	7.3. Hangjelző készülék
7.4. Elakadást jelző háromszög	7.4. Elakadást jelző háromszög
7.5. Elsősegélynyújtó készlet	7.5. Biztonsági övek
7.5.1. Beépítések biztonsága	7.5.2. A biztonsági övek állapota
7.5.3. Működés	
7.6. Kerékék	
7.7. Hangjelző berendezés	

AZ 1., 2. ÉS 3. JÁRMŰ-KATEGÓRIA JÁRMŰVEI	A 4., 5. ÉS 6. JÁRMŰ-KATEGÓRIA JÁRMŰVEI
7.8. Sebességmérő	
7.9. Menetíró készülék (megléte és a plomba sértetlensége) <ul style="list-style-type: none"> — az adattábla érvényességének ellenőrzése a 3821/85/EGK rendelet ⁽¹⁾ szerint, ha kötelező — kétség esetén megvizsgálandó, hogy a névleges méret vagy a gumiméret az adattáblán feltüntetett adatoknak megfelel-e — amennyiben lehetséges, meg kell vizsgálni, hogy a menetíró készülék plombálása és adott esetben a csatlakozásoknak a csalási szándékú beavatkozás elleni védelmét biztosító eszközök sértetlenek-e 	
7.10. Sebességkorlátozó <ul style="list-style-type: none"> — ha lehetséges, meg kell vizsgálni, hogy a sebességkorlátozót a 92/6/EGK irányelv ⁽²⁾ előírásainak megfelelően szerelték-e be — a sebességkorlátozó adattáblája érvényességének ellenőrzése — amennyiben kivitelezhető, annak megvizsgálása, hogy a sebességkorlátozó és adott esetben a csatlakozások plombái sértetlenek indokolatlan beavatkozással szemben — amennyiben kivitelezhető, ellenőrizni kell, hogy a sebességkorlátozó készülék megakadályozza-e azt, hogy a 92/6/EGK irányelv 2. és 3. cikkében említett járművek túllépjék az előírt értékeket 	
8. Környezetterhelés	8. Környezetterhelés
8.1. Zajkeltés	8.1. Zajkeltés

⁽¹⁾ A közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi rendelet (HL L 370., 1985.12.31., 8. o.).

⁽²⁾ A Közösségben egyes gépjármű-kategóriákra sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról szóló, 1992. február 10-i 92/6/EGK tanácsi irányelv (HL L 57., 1992.3.2., 27. o.).

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

8.2. Kipufogógáz-kibocsátás

8.2.1. Külső gyújtású benzinmotorral felszerelt gépjárművek

- a) Amennyiben a kipufogógáz-kibocsátást nem egy olyan korszerű kibocsátáscsökkentő rendszer szabályozza, mint például egy lambdaszondás szabályozásból és hármasszerű katalizátorból álló rendszer:

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

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

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

- i. azon járművek esetében, amelyeket először azon időpont és 1986. október 1-je között vettek nyilván-
tartásba vagy helyeztek üzembe, amikortól a tagállamok előírták, hogy a járműveknek teljesíteniük kell a
70/220/EGK irányelv ⁽¹⁾ követelményeit: CO – 4,5 térfogatszázalék.

⁽¹⁾ A gépjárművek motorjainak kipufogógázai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. március 20-i 70/220/EGK tanácsi irányelv (HL L 76., 1970.4.6., 1. o.).

ii. Az először 1986. október 1-je után nyilvántartásba vett vagy üzembe helyezett járművek esetében: - 3,5 térfogatszázalék.

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

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

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

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

i. Mérés üresjáraton:

A kipufogógázok legnagyobb megengedett CO-tartalma nem haladhatja meg a 0,5 térfogatszázalékot, azon járművek esetében pedig, amelyek típusjóváahagyása a 70/220/EGK irányelv I. mellékletének 5.3.1.4. pontjában levő táblázat A vagy B sorában megadott határértékek szerint történt, a legmagasabb CO-tartalom nem haladhatja meg a 0,3 térfogatszázalékot. Amennyiben a 70/220/EGK irányelv szerinti azonosítás nem lehetséges, akkor a fenti rendelkezéseket a 2002. július 1. után nyilvántartásba vett vagy először üzembe helyezett járművekre kell alkalmazni.

ii. Mérés (terhelés nélküli) üresjáraton, magas fordulatszám mellett, ahol a motor fordulatszáma legalább $2\,000\text{ min}^{-1}$:

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

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

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

8.2.2. Kompressziós gyújtású (dízel)motorral felszerelt gépjárművek

a) A kipufogógáz átlátszatlanságának mérése (terhelés nélkül, az alapjárattól a leszabályozott fordulatszámig tartó) szabadgyorsítás mellett, miközben a sebességváltó üres állásban van, a tengelykapcsoló pedig ki van nyomva.

b) A jármű előkezelése:

1. A járművek előkezelés nélkül is vizsgálhatók, bár biztonsági okokból ellenőrizni kell, hogy a motor meleg-e, és megfelelő műszaki állapotban van-e.
2. A d) 5. pontban meghatározottak kivételével megfelelő azoknak a járműveknek az előkezelése, amelyeket nem a következő követelmények szerint vizsgáltak:
 - i. A motor eléri a teljes üzemi hőmérsékletet, például az olajsztintmérő pálcá csövébe helyezett szondával mérve az olaj hőmérséklete legalább 80 °C , vagy normál üzemi hőmérsékletű (amennyiben ez az alacsonyabb érték), illetve az infravörös sugárzás szintjével mérve a motorblokk hőmérséklete legalább ezzel egyenértékű. Amennyiben a jármű konfigurációja miatt a mérés nem kivitelezhető, akkor a motor normál üzemi hőmérséklete más eszközökkel, például a motorhűtő ventilátor működtetésével is megállapítható.
 - ii. A kipufogórendszert legalább három szabadgyorsítási ciklussal, illetve egy ezzel egyenértékű módszerrel kitisztítják.

c) Vizsgálati eljárás:

1. A gyártó által felszerelt kibocsátáscsökkentő berendezések szemrevételezéses ellenőrzése a rendszer teljességének, szabályszerű állapotának és tömítettségének vizsgálata érdekében.
2. A motornak és adott esetben a beszerelt turbófeltöltőknek az egyes szabadgyorsítási ciklusok megkezdése előtt üresjáratban kell lenniük. A nagy teljesítményű dízelmotorok esetében a gázpedál kiengedését követően legalább 10 másodpercet kell várni.

3. Az egyes szabadgyorsítási ciklusok elindításakor a gázpedál folyamatosan és gyorsan (egy másodperc alatt), de nem túl hevesen teljesen be kell nyomni úgy, hogy a befecskendező szivattyú a lehető legnagyobb üzemanyag-ellátást biztosítsa.
4. Az egyes szabadgyorsítási ciklusok alatt a gázpedál 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 motor fordulatszámának folyamatos megfigyelésével ellenőrizhető, illetve úgy, hogy a kezdeti gázadás és a pedál felengedése között elegendő időt kell hagyni, ami az I. melléklet 1. és 2. kategóriába tartozó járművek esetében legalább két másodperc.

d) Határértékek:

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

A legnagyobb fényelnyelési együttható:

— szívó dízelmotorok esetében = 2,5 m⁻¹

— turbótöltéses dízelmotorok esetében = 3,0 m⁻¹

— az 1,5 m⁻¹-es határértéket kell alkalmazni a következő járművekre, amelyek típusjóváahagyása a következő határértékek szerint történt:

- a) a 70/220/EGK irányelv I. mellékletének 5.3.1.4. pontjában szereplő táblázat B sorában meghatározott határérték (Kis teljesítményű dízeljárművek – Euro 4);
- b) a 88/77/EGK tanácsi irányelv⁽²⁾ I. mellékletének 6.2.1. pontjában szereplő táblázat B1 sorában meghatározott határérték (Nagy teljesítményű dízeljárművek – Euro 4);
- c) a 88/77/EGK irányelv I. mellékletének 6.2.1. pontjában szereplő táblázat B2 sorában meghatározott határérték (Nagy teljesítményű dízeljárművek – Euro 5);
- d) a 88/77/EGK irányelv I. mellékletének 6.2.1. pontjában szereplő táblázat C sorában meghatározott határérték (Nagy teljesítményű járművek – EEV),

illetve a 70/220/EGK irányelv későbbi módosításaiban meghatározott határértékek, vagy a 88/77/EGK irányelv későbbi módosításaiban meghatározott határértékek, illetve az ezeknek megfelelő értékek, amennyiben az EK-típusjóváahagyás során alkalmazott berendezésektől eltérő típusú berendezéseket használnak.

Amennyiben a 70/220/EGK irányelv I. mellékletének 5.3.1.4. pontja szerinti vagy a 88/77/EGK irányelv I. mellékletének 6.2.1. pontja szerinti azonosítás nem lehetséges, akkor a fenti rendelkezéseket a 2008. július 1. után nyilvántartásba vett vagy először üzembe helyezett járművekre kell alkalmazni.

3. Az 1980. január 1. előtt nyilvántartásba vett vagy először üzembe helyezett járművek mentesülnek e követelmények alól.
4. A járművek csak akkor nem felelnek meg a vizsgálaton, ha legalább az utolsó három szabadgyorsítási ciklus mérési eredményének számtani közepe meghaladja a határértéket. Ennek kiszámítása során figyelmen kívül lehet hagyni azokat a méréseket, amelyek eredménye jelentősen eltér a mért középértéktől, illetve az olyan statisztikai számítások eredményétől, amelyek figyelembe veszik a mérések szórását. A tagállamok korlátozhatják a vizsgálati ciklusok számát.

⁽¹⁾ A járművekben használt dízelmotorok szennyezőanyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1972. augusztus 2-i 72/306/EGK tanácsi irányelv (HL L 190., 1972.8.20., 1. o.).

⁽²⁾ A járművek hajtására használt sűrítéssel gyújtású motorok gáz-halmazállapotú szennyezőanyag- és légszennyezőrészecske-kibocsátása, valamint a járművek hajtására használt földgáz- vagy PB-gázüzemű külső gyújtású motorok gáz-halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1987. december 3-i 88/77/EGK tanácsi irányelv (HL L 36., 1988.2.9., 33. o.).

5. A szükségtelen vizsgálatok elkerülése érdekében a tagállamok a 8.2.2.d) 4. pont rendelkezéseitől eltérve alkalmatlannak minősíthetik azokat a járműveket, amelyek esetében a háromnál kevesebb szabadgyorsítási ciklus, illetve a 8.2.2.b)2.ii. pontban meghatározott tisztítási (vagy ennek megfelelő) ciklus után a határértékeknél lényegesen magasabb értékeket mértek. Hasonlóképpen, a szükségtelen vizsgálatok elkerülése érdekében a tagállamok a 8.2.2.d)4. pont rendelkezéseitől eltérve megfelelőnek minősíthetik azokat a járműveket, amelyek esetében háromnál kevesebb szabadgyorsítási ciklus, illetve a 8.2.2.b)2.ii. pontban meghatározott tisztítási (vagy ennek megfelelő) ciklus után a határértékeknél lényegesen alacsonyabb értékeket mértek.

8.2.3. Vizsgálati berendezés

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

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

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

III. MELLÉKLET

A. RÉSZ

A hatályon kívül helyezett irányelv és módosításainak listája

(lásd a 10. cikket)

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

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

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

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

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

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

Csak ami a III. melléklet 68. pontját illeti.

B. RÉSZ

A nemzeti jogba való átültetésre előírt határidők

(lásd a 10. cikket)

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

IV. MELLÉKLET

MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

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