



A nemzeti fejlesztési miniszter 22/2012. (V. 8.) NFM rendelete a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet módosításáról

Magyar Közlöny, 2012. 54. szám, p. 8993 (néhány rendeleti
paragrafus kiemelése)

4. § (1) Az ER. 11. § (3) bekezdése a következő f) ponttal egészül ki:
(Az időszakos vizsgálat határidejét új jármű esetén a forgalomba helyezés napjától, használt jármű esetén a forgalomba helyezés előtti vizsgálat napjától számítot)

„f) versenyjármű esetében 1 évben” (kell meghatározni.)

(2) Az ER. 11. §-a a következő (3a) bekezdéssel egészül ki:

„(3a) Ha az időszakos vizsgálatot a forgalmi engedély időbeli hatályának (műszaki érvényességi idejének) lejártá előtt legfeljebb 30 napon belül végzik, a forgalmi engedély hatályának megállapításánál a (3) bekezdésben meghatározott időtartamot nem az időszakos vizsgálat napjától, hanem a forgalmi engedély időbeli hatályának lejártá napjától kell számítani.”

6. § Az ER. 12. § (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
„(6) Az időszakos vizsgálaton az MR. 5–8., 17., 19., 21. §-a kivételével az üzemeltetési műszaki feltételek megtartását, továbbá a közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi tulajdonságokat érintő változtatásokat, valamint a közúti közlekedési szolgáltatást végző járművek esetében az ezekre vonatkozó külön feltételek teljesítését ellenőrizni kell, továbbá gépjárművek esetében – a versenyjárművek kivételével – rögzíteni kell a kilométer-számláló műszer által jelzett értéket is.”

7. § Az ER. 16. § (9) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
„(9) Öt évig érvényes sorozatátalakítási engedélyt ad ki a közlekedési hatóság a gépjárműfenntartó szervezet kérelmére az azonos gyártmány- és típuscsaládba tartozó, a változtatással érintett műszaki jellemzői tekintetében megegyező járművek azonos módon történő átalakítására. A sorozatátalakítási engedély alapján, az engedélyben meghatározott technológia megtartásával az átalakítást elvégezheti más – a gépjárműfenntartó tevékenység személyi és dologi feltételeiről szóló miniszteri rendeletben feltételeknek megfelelő – gépjárműfenntartó szervezet is, amennyiben rendelkezik a sorozatátalakítási engedély jogosultja által az átalakítani kívánt járműhöz kiadott hozzájárulással.”

16. § Ez a rendelet 2012. július 2-án hatályát veszti.

Az ER. 10. számú mellékletének módosítása

Az ER. 10. számú melléklet 3. és 4. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

3. Közúti műszaki ellenőrzési jegyzőkönyv és ellenőrzőlista (kivonatos közlés)

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

1.2. Üzemi fék működési jellemzői és hatásossága

1.2.1. Működési jellemzők (E)

Vizsgálat statikus fékvizsgáló gépen. Fékek fokozatos alkalmazása a maximális fékhatás eléréséig.

Hiányosságok:

a) Nem megfelelő fékerő egy vagy több keréken.

- b) A fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen levő másik keréken mért maximális fékerő 70%-a.
- c) A fékerő nem növelhető fokozatosan (a fék rángat).
- d) Rendellenes késés a fék működtetése közben, bármely keréken.
- e) A fékerő túlzott ingadozása teljes kerékfordulatoknál.

1.2.2. Hatásosság (E)

Vizsgálat statikus fékvizsgáló gépen, a tényleges tömeg mellett.

Hiányosságok:

a) Nem éri el legalább az alábbi minimális értékeket:

b) M1, M2 és M3 kategória – 50% (1)

c) N1 kategória – 45%

d) N2 és N3 kategória – 43% (2)

e) O2, O3 és O4 kategória – 40% (3)

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

(2) 45% akkor, ha a jármű nyilvántartásba vétele 1988 vagy – ha az későbbi – az irányadó követelményekben [5] meghatározott időpont után történt.

(3) 43% akkor, ha a nyerges pótkocsi vagy vonórúddal vontatott pótkocsi nyilvántartásba vétele 1988 vagy – ha az későbbi – az irányadó követelményekben [5] meghatározott időpont után történt.

1.3. Biztonsági fék működési jellemzői és hatásossága (ha külön rendszer biztosítja)

1.3.1. Működési jellemzők (E)

Ha a másodlagos fékrendszer elkülönül az üzemi fékrendszertől az 1.2.1. pont szerint kell eljárni.

Hiányosságok:

a) Nem megfelelő fékerő egy vagy több keréken.

b) A fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon meghatározott tengelyen levő másik keréken mért maximális fékerő 70%-a.

c) A fékerő nem növelhető fokozatosan (a fék rángat).

1.3.2. Hatásosság (E)

Ha a másodlagos fékrendszer elkülönül az üzemi fékrendszertől, az 1.2.2. pont szerint kell eljárni.

Hiányosságok:

A fékerő kisebb, mint az 1.2.2. pont szerint a megengedett maximális tömeg (nyerges pótkocsi esetén a megengedett tengelyterhelések összege) mellett meghatározott üzemi fékhatás 50%-a (4)/.

1.4. Rögzítőfék működési jellemzői és hatásossága

1.4.1. Működési jellemzők (E)

A fék működtetése statikus fékvizsgáló gépen.

Hiányosságok:

A fék egy vagy több keréknél nem működik.

1.4.2. Hatásosság (E)

Vizsgálat statikus fékvizsgáló gépen, a tényleges tömeg mellett.

Hiányosságok:

A lefékezetté arány az összes járművet tekintve nem éri el a 16%-ot a megengedett maximális tömeghez viszonyítva (illetve gépjárművek esetében, ha az nagyobb, a 12%-ot a járműkombinációs maximális megengedett tömegéhez viszonyítva).

1.5. Tartós fékrendszer működési jellemzői

Szemrevételezés és amennyiben lehetséges, a rendszer üzemképességének ellenőrzése.

Hiányosságok:



- a) A hatásosság nem fokozatosan változik (nem alkalmazandó a kipufogó-fékrendszerre).
b) A rendszer nem működik.

1.6. Blokkolásgátító fékrendszer

A kontrolleszköz szemrevételezése.

Hiányosságok:

- a) A kontrolleszköz hibásan működik.
b) A kontrolleszköz a rendszer hibás működését jelzi.

A 22/2012. (V. 8.) NFM rendelet 1. számú melléklete a közúti műszaki ellenőrzések részletes előírásait, vizsgálati, mérési technológiáit tartalmazza. A műszaki vizsgatechnológiát ez (ma még) nem érinti, így a vizsgabázisoknak technológiaváltásra nincs szükségük. A közúti műszaki ellenőrzési technológiák, vizsgálati módszerek és tételek részben eltérnek a mai vizsgatechnológiától, ezeket azért célszerű ismerni, mert az országúti vizsgálaton tett elmarasztalások visszavezethetnek a műszaki vizsgálóállomásokhoz, akár hatósági vonalakon, akár az ügyfél-reklamáció útján. Ha van tétel, melyet nem vagy nem úgy vizsgálnak a közúti ellenőrzésnél, mint a műszaki vizsgán, abból elmarasztalás és konfliktus keletkezhet.

A közúti ellenőrzésben a legszembetűnőbb a fékvizsgálat módszerének, értékelési eljárásának eltérése a jelenleg érvényben lévő vizsgatechnológiához hasonlítva.

Ma mindkét vizsgálat a lefékezettséget állapítja meg. A műszaki vizsgán – mint tudjuk – járműtömeghez kapcsolódó tengelyenkénti lefékezettégi követelményből képzik a határgörbét. A mérést egy ponton, a fékpadon aktuálisan lefékezhető tartomány felső harmadában végezzük.

Európa számos országában ennél egyszerűbb, „ősi” eljárással állapítják meg a jármű lefékezettességét.

Nevezetesen, a jármű egyik tengelyének kerekeivel a görgős fékerőmérő próbapadon áll. A fékpad mindkét kereket forgatja. A fékerőt szervoerővel mellettt fokozatosan növelve elérjük a szliphatárt, ekkor a hajtómotorok lekapcsolnak.

A Newton értékben kijelzett, kerekenkénti fékerőket feljegyezzük. A fékerők nem térhetnek el jobban, mint 30%.

A vizsgálatot megismételjük a jármű többi tengelyeinek kerekeinél is. A jármű kerekein – a szliphatáron – kialakult fékerőket összegezzük. A fékerők összegét elosztjuk a jármű forgalmi engedélyében található megengedett legnagyobb tömeg tízszeresével. (A „g” értékével, 9,81-gyel szorozva lenne korrekt, de a 10-es szorzás egyszerűbb.) A hányadost 100-zal szorozva kapjuk meg % értékben a lefékezettiséget.

Régi vita fékes körökben ennek az eljárásnak és értékelésnek a helyénvalósága. Egy előnye van, rendkívül gyors.

A csatolt rendelet semmit sem mond a vizsgálati algoritmusokról, azaz egyáltalán nem mond szinte semmit. Így valakinek majd a technológiát ki kell dolgoznia.

Kérdéseink:

- A mai hazai széteső műszaki háttérintézményi világban vajon hogyan tovább, ki fogja a technológiákat elkészíteni?
- Ha a közúti vizsgálat ilyen lett, meg kell-e tartani a műszaki vizsgán alkalmazott fékvizsgálati technológiát, vagy egységesíteni kellene-e?
- Vajon melyik vizsgálat „szigorúbb”? Akkor van baj, ha a közúti az, mert akkor a műszaki vizsgán megfelelt jármű a közúton megbukhat. Vizsgálta-e ezt valaki a rendelet megjelenése előtt?
- Ha – mint az várható – Európában egységesül a vizsgatechnológia, a fékvizsgálatokban melyik lesz a „nyerő”?

(NSzl)

A kipufogógáz-kibocsátás mérése

Benzinüzemű motorból származó károsanyag-kibocsátás

Az előírás engedeli, hogy „Fedélzeti diagnosztikai rendszerrel (OBD) felszerelt jármű esetén a károsanyag-kibocsátó rendszer megfelelő működése az üresjáraton mért károsanyag-kibocsátás helyett – a gyártó által a megfogalmazott ajánlásoknak és az egyéb követelményeknek (a) megfelelően, a vonatkozó tűrések figyelembevételével – az OBD által mutatott megfelelő érték leolvasásával és az OBD-rendszer megfelelő működésének ellenőrzésével is vizsgálható.”

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

Határértékek

Korszerű kibocsátáscsökkentő rendszerrel ellátott jármű esetében:

- alpjáraton a 0,5%-ot,
- üresjáraton, emelt üresjárat fordulat szám mellett a 0,3%-ot, vagy
- üresen járó motorral a 0,3%-ot (5),
- üresjáraton, emelt üresjárat fordulat szám mellett a 0,2%-ot, továbbá a lambda értéke az $1 \pm 0,03$ tartományon kívül esik, vagy a gyártó előírásának nem megfelelő, valamint az OBD-leolvasás jelentős mértékű működési hibára utal.

Dízelmotorból származó károsanyag-kibocsátás

Füstölésmérés (E)

A kipufogógáz füstölésmérése szabad gyorsulás mellett (terhelés nélkül, alapjáratról a maximális fordulatszámig) üresjáraton, kuplunghasználattal mellett.

Az eljárás alapelemeiben egyezik az ismert hazai mérési eljárással.

Elmarasztalás: a füstölés meghaladja a gyártó által a járművön elhelyezett táblán megadott értéket.

Ha ilyen információ nem áll rendelkezésre vagy a követelmények nem teszik lehetővé a referenciaértékek figyelembevételét:

- természetes szívású motorra: $2,5 \text{ m}^{-1}$
 - turbófeltöltésű motorra: $3,0 \text{ m}^{-1}$
- vagy meghatározott követelmények esetén (lásd a rendeletet, illetve a járművet 2008. július 1. után vették először nyilvántartásba vagy helyezték forgalomba)
- $1,5 \text{ m}^{-1}$.

A kipufogógáz közúti ellenőrző mérésénél is elmondható mindaz, amit az imént a fékvizsgálatnál ecseteltünk. Ugyan itt nincs kibékíthetetlen ellentét a mai műszakvizsga-technológiával, de a harmonizáció elkerülhetetlen. A rendelet szövege iránymutatás, a részletek technológiai utasítás szintű elkészítése valakire vár, mert ez alapján hatósági vizsgálat egyértelműen nem folytatható le.

(NSzl)