

A BIZOTTSÁG AJÁNLÁSA (2010. július 5.)

a 2000/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti országúti műszaki ellenőrzés során (a haszongépjárművek esetében) észlelt hiányosságok kockázatértékeléséről (2010/379/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 292. cikkére, mivel:

(1) A közúti közlekedésbiztonság, a környezetvédelem és a tisztességes verseny érdekében fontos biztosítani a forgalomban használt haszongépjárművek megfelelő karbantartását és vizsgálatát, hogy az unión belüli közlekedésük során megőrizzék biztonságos forgalmi teljesítményüket.

(2) A közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzéséről szóló, 2000. június 6-i 2000/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben említett normákon és módszereken kívül – a rendszer fokozottabb harmonizálása és az országúti műszaki ellenőrzéskor alkalmazott bánásmód egyenlőtlenségének elkerülése érdekében – célszerű az irányelv II. mellékletében felsorolt hiányosságok értékelésére vonatkozóan iránymutatásokat bevezetni.

(3) A hibák súlyosságának szemléltetése céljából három kategóriát célszerű bevezetni.

(4) Indokolt mindegyik hibakategória esetében megjelölni, hogy milyen következményekkel jár a járműnek az adott állapotban történő használata, ELFOGADTA EZT AZ AJÁNLÁST:

Célszerű, hogy a tagállamok a járművek közlekedésre való alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzése során észlelt hiányosságokat az ezen ajánlás mellékletében megállapított iránymutatásokkal összhangban értékeljék.

Kelt Brüsszelben, 2010. július 5-én.

a Bizottság részéről
Siim KALLAS
alelnök

Melléklet

A hibák és hiányosságok értékelésére vonatkozó iránymutatások

A 2000/30/EK irányelv végrehajtása keretében e dokumentum felsorolja azokat az iránymutatásokat, amelyek alkalmazása a járművek országúti műszaki ellenőrzése során észlelt hibák (a meghatározás szerint mind a műszaki hibák, mind az előírásoknak való egyéb meg nem felelések) értékelésekor a tagállamok számára ajánlott.

Értékelési követelmények

A hiányosságok az észlelhető műszaki hibák és az előírásoknak való egyéb meg nem felelések példái.

Tétel	Hiányosságok	A hibaértékelésre vonatkozó iránymutatások		
		KH	NH	VH
1. FÉKBERENDEZÉS				
1.1. Mechanikai állapot és működés				
1.1.1. Üzemi fékpedál/kézi-fék forgáspontja	a) Túl szoros a tengely.		X	
	b) Túlzott kopás vagy túl nagy holtjáték.		X	
1.1.2. A pedál/kézifék állapota és a fékműködtető berendezés útja	a) Túlzott vagy elégtelen tartalék úthossz.		X	
	b) A fékműködtető szabad oldása korlátozott.	X	X	
	c) A fékpedál csúszásgátlója hiányzik, kilazult vagy simára kopott.	X		
1.1.3. Vákuumszivattyú vagy kompresszor és tartályok	a) A figyelmeztető berendezés működésbe lépése után (vagy ha a manométer-kijelzés a veszélyzónában van) nincs legalább két fékezéshez elegendő légnyomás vagy vákuum.		X	X
	b) A fék biztonságos működtetéséhez szükséges felépülési idő nincs összhangban a követelményekkel (a).		X	
	c) Nem működik a többkörös védőszelep vagy nyomáscsökkentő szelep.		X	
	d) Érezhető nyomásesés vagy hallható levegőszivárgás tapasztalható levegőelszökés miatt.		X	
	e) Külső sérülés, amely valószínűsíthetően befolyásolja a fékrendszer működését.		X	X

A hibák osztályozása a következő:

KIS HIBÁK (KH)

NAGY HIBÁK (NH)

VESZÉLYES HIBÁK (VH)

Minden hibakategóriát a jármű állapotára való hivatkozással célszerű meghatározni, a következők szerint:

KIS HIBÁK

Olyan műszaki hibák, amelyek nincsenek jelentős hatással a jármű biztonságosságára, valamint az előírásoknak való egyéb kisebb meg nem felelések. A járművet nem kell újrazvizsgálni, mivel ésszerűen várható, hogy az észlelt hibákat haladéktalanul kijavítják.

NAGY HIBÁK

Olyan hibák, amelyek veszélyeztethetik a jármű biztonságosságát és/vagy kockázatot jelentenek a többi közúti közlekedőre nézve, valamint az előírásoknak való egyéb jelentősebb meg nem felelések. A járművet a lehető leghamarabb meg kell javítani, további használata pedig korlátozásokhoz és feltételekhez, például a közlekedésre való alkalmasság további műszaki ellenőrzéséhez lehet köthető.

VESZÉLYES HIBÁK

Olyan hibák, amelyek közvetlen és azonnali kockázatot jelentenek a közúti közlekedésbiztonságra. A jármű további közúti használata nem engedélyezett, azonban bizonyos esetekben megengedhető, hogy meghatározott feltételek mellett közvetlenül egy meghatározott helyre vezessék, például a jármű azonnali javítása vagy lefoglalása céljából.

A több hibakategóriába besorolható hibákkal rendelkező járművet a legsúlyosabb hibakategória szerint szükséges osztályozni. A számos azonos kategóriába tartozó hibával rendelkező jármű eggyel súlyosabb kategóriába sorolható, ha a hibák együttes hatása következtében a jármű veszélyesebbnek minősül. A több kategóriába besorolható hibák esetén a vizsgálatot végző ellenőr feladata, hogy a hibákat súlyosságuk alapján a nemzeti jogszabályokkal összhangban besorolja.

A hibák értékelése során célszerű figyelembe venni az első nyilvántartásba vétel vagy az első forgalomba helyezés időpontjában hatályos típus-jóváhagyási követelményeket. Bizonyos tételekre mindazonáltal az utólagos módosítási követelmények vonatkoznak.

1.1.4. Alacsony nyomásra figyelmeztető manométer vagy jelző	A manométer vagy jelző rosszul működik vagy hibás.	X	X	
1.1.5. Kézi működtetésű fékszelep	a) Eltört, sérült vagy túlzottan kopott vezérlőkar.		X	
	b) A vezérlőkar bizonytalanul van a szelepre rögzítve, vagy a szelep bizonytalanul van rögzítve.		X	
	c) A csatlakozások lazák, vagy szivárgás van a rendszerben.		X	
	d) Nem kielégítő működés.		X	
1.1.6. Rögzítőfék-kezelőszerv, rögzítőfékkar, rögzítőfék-reteszelő kilincsmű, elektromos rögzítőfék	a) Reteszelés nem tart megfelelően.		X	
	b) Túlzott kopás a kar csapágyszívására vagy a reteszelő kilincsműnél.	X	X	
	c) Túlzott karúthossz a rossz beállítás miatt.		X	
	d) Hiányzó, sérült vagy nem működő kezelőszerv.		X	
	e) Nem megfelelő működés, a figyelmeztető készülék hibát jelez.		X	
1.1.7. Fékszelepek (láb-szelep, tehermentesítő, vezérlőszelepek)	a) Sérült szelep vagy túlzott levegőszivárgás.		X	X
	b) Túlzott olajszivárgás a kompresszorból.	X		
	c) A szelep bizonytalanul van rögzítve vagy szakszerűtlenül van felszerelve.		X	
	d) Hidraulikus fékfolyadék folyik vagy szivárog.		X	X
1.1.8. Csatlakozófejek a pótkocsifékekhez (elektromos és pneumatikus)	a) Hibás lezárócsap vagy önlezáró csatlakoztatószelep.	X	X	
	b) A lezárócsap vagy a csatlakoztatószelep bizonytalanul van rögzítve vagy nem megfelelően van felszerelve.	X	X	
	c) Túlzott szivárgás.		X	X
	d) Nem működik megfelelően.		X	X
1.1.9. Energiatároló tartály, sűrítettlevegő-tartály	a) Sérült, korrodált vagy tömítetlen tartály.	X	X	
	b) A vízmentesítő berendezés nem működik.	X	X	
	c) Bizonytalanul rögzített vagy szakszerűtlenül felszerelt tartály.		X	
1.1.10. Fékrásegítő egység, főfékhenger (hidraulikus fékberendezés)	a) Sérült vagy hatástalan fékrásegítő.		X	
	b) Sérült vagy tömítetlen főfékhenger.		X	X
	c) Nem biztonságos főfékhenger.		X	X
	d) Nem elegendő fékfolyadék.	X	X	
	e) A főfékhenger tartályának fedele hiányzik.	X		
	f) Fékfolyadék-felügyeletző lámpa világít vagy hibás.	X		
	g) A fékfolyadékszint-felügyeletző készülék helytelenül működik.	X		
1.1.11. Merev fékcsövek	a) Hiba vagy törés azonnali bekövetkezésének veszélye.		X	X
	b) Szivárgó vezetékek vagy csatlakozófejek.		X	X
	c) Sérült vagy túlzottan korrodált vezetékek.		X	X
	d) Helytelenül elhelyezett vezetékek.	X	X	
1.1.12. Féktömlők	a) Hiba vagy törés azonnali bekövetkezésének veszélye.		X	X
	b) Sérült, kidörzsölődött, megcsavarodott vagy túl rövid tömlők.	X	X	
	c) Szivárgás tömlőkből vagy csatlakozásokból.		X	X
	d) A tömlők nyomás alatt kidudorodnak.		X	X
	e) Porózus tömlők.		X	
1.1.13. Dob- és tárcsafékbetétek	a) A dob- vagy a tárcsafékbetét túlzott kopása.		X	X
	b) A dob- vagy tárcsafékbetét szennyeződött (olaj, zsír stb.).		X	X
	c) Hiányzik a dob- vagy a tárcsafékbetét.			X
1.1.14. Fékdobok, féktárcsák	a) Túlzottan kopott, túlzottan barázdálódott, repedezett, nem megfelelően rögzített vagy törött fékdob vagy féktárcsa.		X	X
	b) A fékdob vagy a féktárcsa szennyeződött (olaj, zsír stb.).		X	X
	c) Hiányzik a fékdob vagy a féktárcsa.			X
	d) Nem megfelelően rögzített féktartó lap.		X	
1.1.15. Fékbowdenhuzalok, fékvonórudak, fékkarok, fékrudazatok	a) Bowdenhuzal sérült, összecsomósodott.		X	X
	b) Túlzottan kopott vagy korrodált alkatrész.		X	X
	c) Bowdenhuzal, vonórúd vagy vonórúd-csatlakozás nem megfelelően rögzített.		X	
	d) Bowdenvezetés sérült.		X	
	e) A fékberendezés szabad mozgása korlátozott.		X	
	f) Rendellenes kar/rudazat úthosszak a hibás beállítás vagy túlzott kopás miatt.		X	

1.1.16. Fékműködtető készülék (beleértve a rugóerő-tárolós féket vagy hidraulikus fékmunkahengereket is)	a) A készülék megrepedt vagy sérült.		X	X
	b) A készülék szivárog.		X	X
	c) A készülék bizonytalanul van rögzítve vagy szakszerűtlenül van felszerelve.		X	X
	d) A készülék túlzottan korrodált.		X	X
	e) A működtető dugattyú vagy membrán elégtelen vagy túlzott úthossza.		X	X
	f) A porvédő hiányzik vagy erősen sérült.	X	X	
1.1.17. Fékerő-szabályozó szelep	a) A rudazat sérült.		X	
	b) A rudazat rosszul van beállítva.		X	
	c) A szelep szorul vagy nem működik.		X	X
	d) Hiányzik a szelep.			X
	e) Hiányzik az adattábla.	X		
	f) Az adatok olvashatatlanok vagy nincsenek összhangban a követelményekkel ^[a] .	X		
1.1.18. Holtjáték-utánállítók és -érzékelők	a) Az utánállító sérült, szorul vagy az úthossza rendellenes, túlzottan kopott vagy helytelenül van beállítva.		X	
	b) Az utánállító hibás.		X	
	c) Nincs megfelelően beszerelve vagy kicserélve.		X	
1.1.19. Tartósfékrendszer (amennyiben fel van szerelve vagy kötelező)	a) Bizonytalan csatlakozások vagy rögzítés.	X	X	
	b) A rendszer egyértelműen hibás vagy hiányzik.		X	
1.1.20. A pótkocsifékek automatikus működése	A pótkocsifék nem fékez automatikusan, amikor a csatlakozásról lebontják.			X
1.1.21. A teljes fékrendszer	a) Más rendszerberendezés (pl. fagyállószivattyú, légszárító stb.) külsőleg sérült vagy a korróziója oly túlzott mértékű, hogy az hátrányosan befolyásolja a fékrendszert.		X	X
	b) A levegő vagy a fagyálló szivárog.	X	X	
	c) Bármely alkatrész bizonytalanul rögzített vagy szakszerűtlenül van felszerelve.		X	
	d) Nem megfelelően javított vagy átalakított alkatrész ^[1] .		X	X
1.1.22. Tesztcsatlakozók (amennyiben fel van szerelve vagy kötelező)	a) Hiányzik.		X	
	b) Sérült, használhatatlan vagy szivárog.	X	X	
1.2. Üzemi fék, fékteljesítmény és fékhatás				
1.2.1. Fékteljesítmény (E) ^[b]	a) Elégtelen fékerő egy vagy több keréken.		X	X
	b) A fékerő az egyik keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen lévő másik keréken mért legnagyobb érték 70%-a. A közúton történő fékvizsgálat során a jármű túlzottan eltér az egyenes iránytól.		X	X
	c) A fékerő nem növelhető fokozatosan (rángatás).		X	
	d) Rendellenes időkésedelem bármely keréknél fékezéskor.		X	
	e) Fékezéskor minden egyes teljes kerékfordulat alatt túlzott fékerő-ingadozás.		X	
1.2.2. Fékhatás (E) ^[b]	Nem felel meg a következő alsó értékeknek: N1 kategória: 45% M1, M2 és M3 kategória: 50% ^[2] N2 és N3 kategória: 43% ^[3] O2, O3 és O4 kategória: 40% ^[4]		X	X
1.3. Biztonsági fék, fékteljesítmény és fékhatás (ha külön berendezés)				
1.3.1. Fékteljesítmény (E) ^[b]	a) Elégtelen fékerő egy vagy több keréken.		X	X
	b) A fékerő az egyik keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen lévő másik keréken mért legnagyobb érték 70%-a. A közúton történő fékvizsgálat során a jármű túlzottan eltér az egyenes iránytól.		X	X
	c) A fékerő nem növelhető fokozatosan (rángatás).		X	X
1.3.2. Fékhatás	A fékerő az 1.2.2. pont szerinti üzemi fékhatás 50%-ánál ^[5] kevesebb, a megengedett maximális tömegre vagy nyerges pótkocsik esetén a megengedett tengelynyomások összegére vonatkoztatva (az L1e és az L3e kivételével).		X	X
1.4. Rögzítőfék, hatás és hatásosság				
1.4.1. Hatás (E) ^[b]	A fék az egyik oldalon nem működik, vagy a közúton történő fékvizsgálat során a jármű túlzottan eltér az egyenes iránytól.		X	X
1.4.2. Fékhatás (E) ^[b]	Valamennyi jármű-kategória esetében a fékerő nem éri el a jármű megengedett legnagyobb össztömegének 16%-át, illetőleg gépjárművek esetében a járműszerelvény megengedett legnagyobb tömegének 12%-át, ha ez utóbbi a nagyobb.		X	X
1.5. Tartósfékrendszer-hatás	a) A fékhatás nem folyamatosan változik (a kipufogófék-rendszerekre nem vonatkozik).		X	
	b) A rendszer nem működik.		X	

1.6. Blokkolásgátló (ABS)	a) Rosszul működő figyelmeztető berendezés.		X	
	b) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
	c) Kerékbesség-érzékelő hiányzik vagy sérült.		X	
	d) Sérült vezetékek.		X	
	e) Egyéb alkatrészek hiányoznak vagy sérültek.		X	
1.7. Elektronikus fékrendszer (EBS)	a) Rosszul működő figyelmeztető berendezés.		X	
	b) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	

8. ZAJKELTÉS

8.1. Zajkeltés

8.1.1. Hangszigetelő rendszer	a) A követelményekben engedélyezettől magasabb zajszint ^[a] .		X	
	b) A hangszigetelő rendszer bármely része lazán rögzített, gyengén tart, sérült, helytelenül van felszerelve, hiányzik, vagy egyértelműen olyan módon alakították át, hogy az a zajszintet hátrányosan befolyásolja.		X	X

8.2. Kipufogógáz-kibocsátás

8.2.1. Benzines motorok kibocsátása

8.2.1.1. Kipufogógáz-kibocsátást csökkentő berendezés	a) A gyártó által felszerelt kibocsátás-csökkentő berendezés hiányzik, átalakított, vagy egyértelműen hibás.	X	X	
	b) A kibocsátás mérését befolyásoló szivárgás.		X	
8.2.1.2. Gáz-halmazállapotú kibocsátás (E) ^[b]	a) A gáz-halmazállapotú kibocsátás vagy meghaladja a gyártó által meghatározott szintet; b) vagy, ha ez az adat nem áll rendelkezésre, a CO-kibocsátás meghaladja, i) korszerű kibocsátás-csökkentő rendszerrel nem szabályozott járművek esetében – a 4,5%-ot, vagy – a 3,5%-ot az első nyilvántartásba vétel vagy forgalomba helyezés időpontja szerint, amelyet a követelményekben határoztak meg ^[a] . ii) korszerű kibocsátás-csökkentő rendszerrel szabályozott járművek esetében, – üresjáraton: a 0,5%-ot, – emelt üresjáraton: a 0,3%-ot, vagy – üresjáraton: a 0,3%-ot ^[a] , – emelt üresjáraton: a 0,2%-ot az első nyilvántartásba vétel vagy forgalomba helyezés időpontja szerint, amelyet a követelményekben határoztak meg ^[a] .		X	
	c) A lambda az $1 \pm 0,03$ tartományon kívül van, vagy nem felel meg a gyártó előírásainak.		X	
	d) A fedélzeti diagnosztikai rendszerről leolvasott adat jelentős hibás működést jelez.		X	
	e) A távérzékeléses mérés jelentős meg nem felelést mutat.		X	

8.2.2. Dízelmotorok kibocsátása

8.2.2.1. Kipufogógáz-kibocsátást csökkentő berendezés	a) A gyártó által felszerelt kibocsátás-csökkentő berendezés hiányzik, átalakított vagy egyértelműen hibás.	X	X	
	b) A kibocsátás mérését befolyásoló szivárgás.		X	
8.2.2.2. Átlátszatlanság (E) ^[b] Az 1980. január 1. előtt nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek mentesülnek e követelmény alól.	a) A követelményekben ^[a] meghatározott dátum után először nyilvántartásba vett vagy először forgalomba helyezett járművek esetén az átlátszatlanság meghaladja a gyártó adat-tábláján szereplő értéket.		X	
	b) Ha ez az adat nem áll rendelkezésre vagy a követelmények ^[a] nem engedik meg a referenciértékek használatát, akkor meghaladja a következő értékeket szívó motorok esetében: $2,5 \text{ m}^{-1}$, turbótöltéses motorok esetében: $3,0 \text{ m}^{-1}$, vagy a követelményekben (a) azonosított járművek esetében, illetve a követelményekben (a) meghatározott dátum után először nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek esetén $1,5 \text{ m}^{-1}$ ^[7] .		X	
	c) A távérzékeléses mérés jelentős meg nem felelést mutat.		X	

8.4. Egyéb, környezettel kapcsolatos tételek

8.4.1. Folyadékszivárgás	Bármely folyadékszivárgás, amely feltehetően károsíthatja a környezetet vagy a többi közúti közlekedő biztonságát veszélyezteti.		X	X
--------------------------	--	--	---	---

Megjegyzések:

^[1] A nem megfelelő javítás vagy átalakítás olyan javítást vagy átalakítást jelent, amely a jármű közúti közlekedésbiztonságát hátrányosan befolyásolja, vagy negatív hatást gyakorol a környezetre.

^[2] 48% az ABS-szel nem felszerelt vagy az 1991. október 1. előtt típusjávóahagyott járművek esetén.

^[3] 45% az 1988 után vagy a követelményekben meghatározott időpont után (amennyiben ez később van) nyilvántartásba vett járművek esetén.

^[4] 43% az 1988 vagy a követelményekben meghatározott időpont után (amennyiben ez később van) nyilvántartásba vett félpótkocsik és nyerges pótkocsik esetén.

^[5] N1, N2 és N3 járművek esetén $2,2 \text{ m/s}^2$.

^[6] Típusjávóahagyás a 70/220/EGK tanácsi irányelv (HL L 76., 1970.4.6., 1. o.) I. mellékletének 5.3.1.4. pontja A vagy B sorában szereplő határértékek szerint, vagy a járművet 2002. július 1. után vették nyilvántartásba vagy helyezték forgalomba első alkalommal.

^[7] Típusjávóahagyás a 70/220/EK irányelv I. mellékletének 5.3.1.4. pontja B sorában található határértékek szerint, a 88/77/EGK tanácsi irányelv (HL L 36., 1988.2.9., 33. o.) I. mellékletének 6.2.1. pontja B1, B2 vagy C sorában található határértékek szerint, vagy a járművet 2008. július 1. után vették először nyilvántartásba vagy helyezték forgalomba.

^[a] A „követelmények” a jóváhagyáskor, az első nyilvántartásba vételkor vagy forgalomba helyezéskor hatályos típusjávóahagyási követelményekben, valamint az utólagos módosítási kötelezettségekben vagy a nyilvántartásba vevő ország nemzeti jogszabályaiban kerültek meghatározásra.

^[b] (E) E tétel vizsgálatához berendezésre van szükség.