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 [1] 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 értékelésre 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

[1] HL L 203., 2000.8.10., 1. o.

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.

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 újravizsgálni, 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.

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/kézifék 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	

Tétel		Hiányosságok	A hibaértékelésre vonatkozó iránymutatások		
			KH	NH	VH
		b) A fékműködtető szabad oldása korlátozott.	X	X	
		c) A fékpedál csúszásgátlója hiányzik, kilazult vagy simára kopott.	X		
1.1.3.	Vákuum-szivattyú 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
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 csapágyazásánál 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 (lábszelep, 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

Tétel	Hiányosságok	A hibaértékelésre vonatkozó iránymutatások		
		KH	NH	VH
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, sűrített-levegő-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-figyelmeztető lámpa világít vagy hibás.	X		
	g) A fékfolyadékszint-figyelmeztető 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 tárcsafékbe-tétek	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

Tétel	Hiányosságok	A hibaértékelésre vonatkozó iránymutatások		
		KH	NH	VH
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, összecsomózódott.		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	

Tétel	Hiányosságok	A hibaértékelésre vonatkozó iránymutatások		
		KH	NH	VH
	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 korrózió 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. Teszt-csatlakozók (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

Tétel		Hiányosságok	A hibaértékelésre vonatkozó iránymutatások		
			KH	NH	VH
1.3.	Biztonsági fék, fékteljesítmény és fékhatás (ha külön berendezés)				
1.3.1.	Fékteljesítmény **(E)** [b]	a) Elégtelen fékerő egy vagy több kereken.		X	X
		b) A fékerő az egyik kereken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen lévő másik kereken 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) Keréksebesség-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	

Tétel	Hiányosságok	A hibaértékelésre vonatkozó iránymutatások		
		KH	NH	VH
	8. **ZAJKELTÉS**			
8.1. Zajkeltés				
8.1.1. Hangszigetelő rendszer	a) A követelményekben engedélyezettnél 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 kibocsátáscsökkentő 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;		X	
	b) vagy, ha ez az adat nem áll rendelkezésre, a CO-kibocsátás meghaladja, i) korszerű kibocsátáscsökkentő 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 kibocsátáscsökkentő rendszerrel szabályozott járművek esetében, — üresjáraton: a 0,5 %-ot, — emelt üresjáraton: a 0,3 %-ot, vagy — üresjáraton: a 0,3 %-ot ([6]), — 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 ± 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	

Tétel	Hiányosságok	A hibaértékelésre vonatkozó iránymutatások		
		KH	NH	VH
8.2.2. Dízelmotorok kibocsátása				
8.2.2.1. Kipufogógáz-kibocsátást csökkentő berendezés	a) A gyártó által felszerelt kibocsátáscsökkentő 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 adattábláján szereplő értéket.		X	
	b) Ha ez az adat nem áll rendelkezésre vagy a követelmények [a] nem engedik meg a referenciaértékek használatát, akkor meghaladja a következő értékeket szívó motorok esetében: 2,5 m^{-1}, turbótöltéses motorok esetében: 3,0 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 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

[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 típusjóváhagyott 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 m/s^2.
[6] Típusjóváhagyás 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] Típusjóváhagyás 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.

Megjegyzések:
[a] A „követelmények" a jóváhagyáskor, az első nyilvántartásba vételkor vagy forgalomba helyezéskor hatályos típusjóváhagyási követelményekben, valamint az utólagos módosítási kötelezettségekben vagy a nyilvántartásba vevő ország nemzeti jogszabályaiban kerültek meghatározásra.
[b] (E) E tétel vizsgálatához berendezésre van szükség.