



Brüsszel, 2025. november 27.
(OR. en)

**Intézményközi referenciaszám:
2025/0097 (COD)**

**15613/25
ADD 1**

**TRANS 557
CODEC 1852
ENV 1240
MI 922**

FELJEGYZÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	14625/1/25 ADD 1 REV 1
Biz. dok. sz.:	8255/1/25 ADD 1
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról szóló 2014/45/EU irányelv és az Unió területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről szóló 2014/47/EU irányelv módosításáról – Általános megközelítés

Ez a melléklet a fenti két irányelv mellékleteinek a módosítására vonatkozó elnökségi kompromisszumot tartalmazza.

I. MELLÉKLET

A 2014/45/EU irányelv I., III. és IV. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) az 1. pontban a második bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A vizsgálatnak legalább a 3. pontban felsorolt tételekre kell kiterjednie, feltéve, hogy a rendszerek és alkatrészek be vannak szerelve a járműbe. 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 előírásoknak.”;

b) a 2. pont a következő alponttal egészül ki:

„10. ADAS és egyéb, biztonsággal kapcsolatos rendszerek.”;

c) a 3. pont a következőképpen módosul:

i. a címsor és a bevezetés helyébe a következő szöveg lép:

„3. A VIZSGÁLATOK TARTALMA ÉS MÓDSZEREI, HIBAOKOK ÉS A JÁRMŰVEK HIÁNYOSSÁGAINAK ÉRTÉKELÉSE

A vizsgálatoknak legalább az e pontban található táblázatban felsorolt tételekre kell kiterjedniük, és az e pontban található táblázatban felsorolt minimális előírások és ajánlott módszerek szerint kell lefolytatni őket.

A jármű alkatrészeit és rendszereit szemrevételezéssel vagy elektronikus interfész használatával, vagy adott esetben mindkettővel meg kell vizsgálni, a következő ellenőrzési kritériumok alkalmazásával:

- a) a beszerelés ellenőrzése a vonatkozó, a járműgyártók által a 4. cikk (5) és (6) bekezdésével összhangban elérhetővé tett diagnosztikai hibakódok értékelését, valamint annak vizsgálatát foglalja magában, hogy a beszerelt rendszerek és alkatrészek megfelelnek-e például a következőknek:
 - az adott terv, meghatározott csatlakozóelem/szám, meghatározott áramkör, előírt jelölés,
 - az érvényes szoftververzió, beleértve az integritási jellemzőt,
- b) az állapot ellenőrzése annak vizsgálatát foglalja magában, hogy a beszerelt rendszerek és alkatrészek például:
 - sérültek, korrodálódottak vagy elöregedettek-e,
 - megfelelően vannak-e rögzítve, biztosítva, összeszerelve és vezetve,
 - szabadon és könnyen működnek-e,
 - a hibajelző lámpa vagy adott esetben a fedélzeti ellenőrző rendszer jelzi-e a meghibásodásukat,
 - ellenőrzésre kész állapotban vannak-e (a fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD) készenléti állapota),
- c) a működés ellenőrzése a műveleteket kezdeményező pedálok, karok, kapcsolók vagy működtető eszközök, valamint az elektronikusan vezérelt rendszerek és alkatrészek – például működtetők – működtetésének és/vagy aktiválásának vizsgálatát foglalja magában, annak biztosítása érdekében, hogy az időzítés és a funkció tekintetében megfelelően működjenek;
- d) a működési jellemzők és a hatékonyság ellenőrzése egy alkatrész vagy rendszer metrológiai vizsgálata, melynek célja annak ellenőrzése, hogy adott alkatrész vagy rendszer teljesíti-e vagy eléri-e az előírt határértékeket, és amely magában foglalhat számításokat is, például a következőket:
 - a fékek vizsgálata fékpadon és a hatékonyság kiszámítása;
 - valamely biztonsági rendszer aktiválása és az érzékelők értékeinek kiértékelése és/vagy a működési jellemzők mérése egyéb külső vizsgálóberendezéssel.

Az egyes vizsgálandó járműrendszerekre és -alkatrészekre nézve a hiányosságok értékelését az e pontban található táblázatban meghatározott kritériumok alapján, eseti alapon kell elvégezni.

Az e mellékletben fel nem sorolt hiányosságokat a közúti közlekedésbiztonságra vagy a környezetre gyakorolt kockázatuk alapján kell értékelni.”;

ia. a táblázat a következő 0.3. ponttal egészül ki:

”

0.3. Folyamatban lévő visszahívási akció tárgyát képező jármű (X) ²	A tagállamok ellenőrizhetik a folyamatban lévő visszahívási akció tárgyát képező járművet, amennyiben az akció alapjául szolgáló hiányosságokat olyan hiányosságként azonosították, amely:	a) befolyásolja a jármű biztonságos működését, vagy hatással van a környezetre; b) közvetlen veszélyt jelent a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségére.		X	X
--	--	---	--	---	---

”.

ii. a táblázatban az 1.1.3.–1.1.6. pontok helyébe a következő szöveg lép:

»

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 fékezés a fékpedál/fékkar olyan lenyomását jelenti, amely lehetővé teszi, hogy a fékgyorsítókra a levegő teljes mértékben áramoljon/a folyadéknyomás teljes mértékben hasson.	a) A figyelmeztető berendezés működésbe lépése után (vagy ha a nyomásmérő a veszélyzónában van) nincs legalább négy fékezéshez elegendő légnyomás/vákuum; legalább két fékezés a figyelmeztető berendezés működésbe lépése után (vagy ha a nyomásmérő a veszélyzónában van).		X	X
		b) A fék biztonságos működéséhez szükséges légnyomás/vákuum felépülési ideje túl hosszú a követelményekhez képest ¹ .		X	
		c) Nem működik a többkörös védőszelep vagy nyomáscsökkentő szelep.		X	
		d) Levegővesztés miatt érezhető nyomásesés vagy hallható levegőszivárgás tapasztalható. Levegővesztés miatt kritikus nyomásesés tapasztalható.		X	X
		e) Külső sérülés, amely valószínűsíthetően befolyásolja a fékrendszer működését. A biztonsági fék működése nem kielégítő.		X	X
1.1.4. Alacsony nyomásra figyelmeztető berendezés.	Funkcionális ellenőrzés.	A figyelmeztető berendezés üzemzavara vagy hibája. Az alacsony nyomás nem állapítható meg.	X		X
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) A működés nem kielégítő.		X	

<p>1.1.6. Rögztítőkék-kezelőszerv, rögztítőkék, rögztítőkék-reteszoló kilincsmű, elektromosan működtetett rögztítőkék, beleértve a négykerék-rögztítőkék is</p> <p>Az elektromosan működtetett rögztítőkék leírása: a rögztítőkék-funkció aktiválása vagy áttétele elektronikus vagy elektromechanikus úton történik.</p> <p>A négykerék-rögztítőkék leírása: a rendszer mind a négy keréken a legnagyobb féknyomást alkalmazza a kerékfékhengereken.</p>	<p>Az alkatrészek fékrendszer működése közbeni szemrevételezése, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) A reteszelés nem tart megfelelően.		X		
		b) A rögztítőkék-tengely vagy a reteszolómechanizmus kopott.	X		X	
		Túlzott kopás.			X	
		c) Túl nagy a kar elmozdulási úthossza a kezelőkar helytelen beállítása miatt.			X	
		d) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.			X	
		e) Sérült rendszer vagy alkatrészek.			X	
		f) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.			X	
		g) A vezetékek sérültek.			X	
		h) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.			X	
		i) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez.				
		Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.	X			
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X		
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.				X
j) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen:			X			
k) Egyéb hiba.						
Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.	X					
Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X				
Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.				X		

”.

iii. a táblázatban az 1.1.13. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

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, vagy egyértelműen nem megfelelő típusú.			X
		d) Az elektromos vezetékezés kopásjelzője szét van kapcsolva vagy sérült.	X		

”.

iv. a táblázatban az 1.1.18. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

1.1.18. Fékpofahézag-állítók és -jelzők	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben, amennyiben lehetséges.	a) A hézagállító sérült, szorul, rendellenes az úthossza, túlságosan kopott vagy helytelenül van beállítva.		X	
		b) A hézagállító sérült.		X	
		c) A hézagállító helytelenül van beszerelve vagy kicserélve.		X	

”.

v. a táblázatban az 1.1.19. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

<p>1.1.19. Tartósfék-rendszer (ha be van szerelve vagy kötelező)</p> <p>Leírás: kiegészítő fékrendszer, amely jelentős teljesítménycsökkenés nélkül képes hosszabb ideig fenntartani a fékezést, például az ENSZ-EGB 13. sz. előírásának és az (EU) 2019/2144 rendeletnek megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés (ha lehetséges, aktivált és nem aktivált paranccsal), amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész (például laza csatlakozás vagy rögzítés).		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X

”.

vi. a táblázatban az 1.1.23. pont helyébe a következő 1.1.23–1.1.25 pontok lépnek:

»						
1.1.23. Ráfutófék	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) Nem működik megfelelően, például a vonórúd mozgása meghaladja a teljes ráfutási út 2/3-át.		X		
		b) A pótkocsi-vészfékező kábel hibás vagy hiányzik.		X		
1.1.24. A pótkocsi stabilizálása (ha van) (X) ² Leírás: a pótkocsi üzemi fékekkel történő szelektív fékezésével a teljes járműszerelvény stabilizálódik.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.			X	

		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
1.1.25. Autóbuszok megállófékje (ha be van szerelve) (X) ²	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X

”;
”

vii. a táblázatban az 1.2.1. és az 1.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

»

1.2.1. Teljesítmény	Fékpádon vagy ennek hiányában közúton végzett vizsgálat során fokozatosan történő fékezés a maximális fékerő eléréséig. Lehetőség szerint biztosítani kell, hogy a mechanikus üzemi fékek vizsgálatára a regeneratív fékezés vagy egyéb folyamatos fékezés általi interferencia, illetve azok egyidejű használatának hiányában kerüljön sor.	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 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 kérés a fék működtetése közben, bármely keréken.		X	
		e) Túl nagy fékerő-ingadozás egy kerékfordulaton belül, illetőleg közúti vizsgálat esetén az üzemi fékpedálnál/karnál vagy kormánykeréknél túlzott rezgés keletkezik.		X	

<p>1.2.2. Hatásosság</p>	<p>Fékpadon, vagy amennyiben ez műszaki okokból nem megoldható, közúton, adatrögzítő lassulásmérővel végzett vizsgálat</p> <p>a) a megengedett maximális tömegre vonatkoztatott vagy</p> <p>b) nyerges pótkocsi esetében a megengedett tengelyterhelések összegére vonatkoztatott lefékezétségi arány</p> <p>c) vagy referenciaértékek megállapítására.</p> <p>A 3,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű jármű vagy pótkocsi vizsgálatát az ISO 21069 szabvány vagy más, ezzel egyenértékű módszer szerint kell elvégezni.</p> <p>Azon járművek esetében, amelyeket nem az ISO 21069 szabvány vagy azzal egyenértékű módszer szerint vizsgáltak meg, ha a lefékezétségi arány minimális értéke nem teljesül, legalább érdemi fékvizsgálatot kell végezni.</p> <p>Érdemi fékvizsgálatot kell végezni, ha a fékhatás az 1.2.2., az 1.3.2. vagy az 1.4.2. pontban az előírt üzemi, a másodlagos vagy a rögzítőfékre vonatkozó értékek alatt van, de az alábbi feltételek mindegyike teljesül:</p> <ul style="list-style-type: none"> — a fékrendszer jó állapotban van, és nincs nyilvánvaló hibája, — az abroncsok forgása az összes tengelyen leáll, mert a gumiabroncs és a fékpad felülete között a fékvizsgálat során megszűnik a tapadás; ha az abroncsok forgása egyes tengelyeken nem áll le, biztonságosan meg kell állapítani, hogy a jármű terhelése esetén az 1.2.2., az 1.3.2. vagy az 1.4.2. pontban előírt fékhatásértékek teljesülnének-e, 	<p>Nem éri el az alábbi minimális értékeket ⁽¹⁾:</p> <p>1. Ha a jármű nyilvántartásba vétele első alkalommal 2012.1.1. után történt:</p> <ul style="list-style-type: none"> — M₁ kategória: 58 % — M₂ és M₃ kategória: 50 % — N₁ kategória: 50 % — N₂ és N₃ kategória: 50 % — O₂, O₃ és O₄ kategória: <ul style="list-style-type: none"> — nyerges pótkocsi esetében: 45 % ⁽²⁾ — vonórudas pótkocsi esetében: 50 % <p>2. Ha a jármű nyilvántartásba vétele első alkalommal 2012.1.1. előtt történt:</p> <ul style="list-style-type: none"> — M₁, M₂ és M₃ kategória: 50 % ⁽³⁾ — N₁ kategória: 45 % — N₂ és N₃ kategória: 43 % ⁽⁴⁾ — O₂, O₃ és O₄ kategória: 40 % ⁽⁵⁾ <p>3. Egyéb kategóriák</p> <p>L kategóriák (mindkét fék):</p> <ul style="list-style-type: none"> — L1e kategória: 42 % — L2e, L6e kategória: 40 % — L3e kategória: 50 % — L4e kategória: 46 % — L5e, L7e kategória: 44 % <p>L kategória (hátsókerék-fék): minden kategória: a jármű össztömegének 25 %-a</p> <p>T kategória: 40 %</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	
--------------------------	--	--	----------------------------	--

	<p>— az ellenőrzést végző személynek mindig úgy kell működtetnie a féket, hogy az arányos legyen a tengely aktuális terhelésével.</p> <p>A rendszerértékekre vonatkozó információk elektronikus járműinterfész segítségével hívhatók le.</p> <p>A közúti vizsgálat száraz viszonyok között, sima, egyenes úton történik. Azokban az esetekben, amikor T kategóriájú járműveket közúton vagy fékpadon vizsgálnak, és a lefékezettségi arány minimális értéke nem teljesül, legalább érdemi fékvizsgálatot kell végezni.</p> <p>Kétség esetén a fékhatásosságot terhelt vagy részben terhelt állapotban kell igazolni valamennyi fékvizsgálati módszer vonatkozásában.</p>	A jármű a fenti értékek kevesebb, mint 50 %-át éri el.			X
--	--	--	--	--	---

”
”

viii. a táblázatban az 1.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

1.3.1. Teljesítmény	Amennyiben a biztonsági fékrendszer elkülönül az üzemi fékrendszertől, az 1.2.1. pontban ismertetett módszer szerint kell eljárni. Lehetőség szerint biztosítani kell, hogy a mechanikus üzemi fékek vizsgálatára a regeneratív fékezés vagy egyéb folyamatos fékezés általi interferencia, illetve azok egyidejű használatának hiányában kerüljön sor.	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	

”;

ix. a táblázatban az 1.4.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

1.4.1. Teljesítmény	A fék működtetése fékpadon vagy közúton végzett vizsgálat során.	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
---------------------	--	--	--	---	---

”;

x. a táblázatban az 1.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

1.5. A tartósfék-rendszer működési jellemzői	Szemrevételezés és – amennyiben lehetséges – a rendszer üzemképességének ellenőrzése, azaz közúton végzett vizsgálat.	a) A hibajelző hibát jelez.		X	
		b) A rendszer nem működik.		X	

”;

xi. a táblázatban az 1.6. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

<p>1.6. Blokkolásgátló fékrendszer (ABS)</p> <p>Leírás: a rendszer a kerékfékerő szelektív csökkentésével automatikusan megakadályozza a kerékblokkolást fékezés közben, például az ENSZ-EGB 13. sz. előírásának és az (EU) 2019/2144 rendeletnek megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek (például keréksebesség-érzékelő).		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X

”.

xii. a táblázatban az 1.7. pont helyébe a következő szöveg lép:

»

1.7. Elektronikus fékezőrendszer Leírás: fékpedál-érzékelő és/vagy nyomásérzékelő rögzíti a fékezési parancsot, és minden kerékre kiszámítja az optimális fékerőt, hogy valamennyi kerékfék optimálisan lépjen működésbe.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával vagy közúti vizsgálattal egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X		
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
1.7.1. Elektromos regeneratív fék	Az elektromos regeneratív fékezés kijelzőjének szemrevételezése, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – az elektronikus járműinterfész használatával vagy közúti vizsgálattal egészítenek ki.	a) A figyelmeztető berendezés hibát jelez.		X		
		b) A rendszer nem lassítja észrevehetően a járművet (kivéve, ha az akkumulátor tele van), vagy a töltésjelzőn (ha van ilyen beszerelve) a regenerálás aktiválásakor nem jelenik meg az »on charge« (töltés folyamatban) üzenet.		X		
		c) A járműinterfész a rendszer működési hibáját jelzi.		X		
		d) A járműinterfész a rendszer működési hibáját jelzi.		X		

»,
,

xii.a. táblázatban a 2.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

»

<p>2.2.2. Kormányoszlop és villák, valamint kormánylengés-csillapítók, beleértve az elektronikus lengéscsillapítókat is</p> <p>Az elektronikus lengéscsillapítás leírása: A kormánylengés-csillapítás elektronikusan vezérelt.</p>	<p>A járművet akna fölé vagy előre helyezve (a jármű súlya a földre nehezedik) a kormánykereket a kormányoszloppal párhuzamosan húzni és tolni kell, illetve a kormánykereket/kormányt a kormányoszlopra/villákra merőlegesen különböző irányokba tolni kell.</p> <p>A holtjáték, valamint a rugalmas csatlakozófejek vagy kardáncsuklós csatlakozások szemrevételezéssel történő ellenőrzése, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	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.		X	
		A szétválás nagyon komoly veszélye áll fenn.			X
		e) Nem biztonságos átalakítás ³ .			X
		f) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		g) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		h) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		i) A vezetékek sérültek.		X	
j) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X			

		k) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		l) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószínűtlen: Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X
		m) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X

”
;

xiii. a táblázatban a 2.6. pont helyébe a következő 2.6–2.8. pontok lépnek:

”

2.6. Elektronikus kormányrásegítő (EPS), ideértve az aktív szervokormányzást is Leírás: a kormányzást segítő erőt villanymotor állítja elő. Az aktív szervokormányzás leírása: a vezetési helyzettől függően a rendszer megváltoztatja a kormányzás áttételi arányát.	Szemrevételezés és a kormánykerék elfordulási szöge, valamint a kerekek elfordulási szöge közötti kiegyenlítettség ellenőrzése járó és álló motor mellett, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek (például a szervokormány nem működik), vagy működése/működésük valószínűtlen (például		X	

		kiegyenlítetlenség a kormánykerék és a kerekek elfordulási szöge között). Ez befolyásolja a kormányzást.			X
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
2.7. Elektronikus összkerék-kormányzás (ha van beszerelve) Leírás: két tengely kormányozható, 3°-nál nagyobb kormányzási szöggel valamennyi kormányzott keréken, például az ENSZ-EGB 79. sz. előírásának és az (EU) 2019/2144 rendeletnek megfelelően.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
2.8. Elektronikus vezérlésű elülső és utánfutó vontatott tengely (ha van beszerelve) (X) ² Leírás: a kormányzott tengelyek kiegészítő tengelyek, elektronikusan vezérelt	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	

kormányzással. A kormányzási erőt hidraulikus szivattyú vagy a kerekekre ható oldalirányú erő generálja.	d) A vezetékek sérültek.		X	
	e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
	f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
	g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószínűtlen. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X
	h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X

”.
,

xiiia. a táblázatban a 3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

»

<p>3.1. Látómező, beleértve a kamera-monitor-rendszeren (ha van ilyen beszerelve) keresztül megjelenített közvetett látómezőt</p> <p>A kamera-monitor-rendszer leírása: az a rendszer, amely a közvetett látómező legalább egy részét kamerából és monitorból álló kombináció segítségével jeleníti meg (például az ENSZ-EGB 46. sz. előírásának megfelelően).</p>	<p>Szemrevételezés a vezetőülésemből, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	<p>a) Akadály a vezető látómezőjében, amely lényegesen befolyásolja a kilátást előre vagy oldalra (az ablaktörlő törlési tartományán kívül). Befolyás az ablaktörlő törlési tartományán belüli kilátásra, vagy a külső tükrök nem láthatók.</p>	X		
		b) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		c) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		d) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		e) A vezetékek sérültek.		X	
		f) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		g) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
		h) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		i) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X

xiv. a táblázatban a 4.1.1., a 4.1.2. és a 4.1.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

»						
<p>4.1.1. Állapot és üzemképesség</p> <p>Beleértve az olyan funkciókat, mint a kanyarkövető fény, a távolságifény-asszisztens, az adaptív fényszórók és a kanyarfény.</p> <p>Kanyarkövető fényszóró leírása: a kanyarodás során egy további fényszóró kapcsol be. Legfeljebb 40 km/h sebességig működik, például az ENSZ-EGB 48. sz. előírásának vagy az ENSZ-EGB 119. sz. előírásának megfelelően.</p> <p>Távolságifény-asszisztens leírása: a rendszer a vezetési helyzetnek és a világítási körülményeknek megfelelően automatikusan aktiválja és deaktiválja a távolsági fényszórót.</p> <p>Adaptív fényszóró leírása: a környező útfelület megvilágítását és/vagy az úthasználók közvetlen megvilágítását a jármű előtti veszélyes területen a fénysugarak dinamikus állítása optimalizálja.</p> <p>Kanyarfény leírása: kanyarodás közben, valamint a kormányzási szögtől és a sebességtől függően a fénysugár elfordul és/vagy bekapcsol egy kiegészítő fényszóró, például az ENSZ-EGB 48. sz. előírásának, az ENSZ-EGB 98. sz. előírásának, az ENSZ-EGB 112. sz. előírásának, vagy az ENSZ-EGB 123. sz. előírásának megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	<p>a) A fényforrás hibás vagy hiányzik. Többpontos fényforrások (LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes). A kilátás lényegesen romlik (egyponos fényforrás, vagy LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes).</p>	X		X	
		<p>b) A fényszórórendszer (fényvisszaverő és lencse) enyhén hibás. A fényszórórendszer (fényvisszaverő és lencse) nagymértékben hibás, vagy hiányzik.</p>	X		X	
		<p>c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve.</p>			X	
		<p>d) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.</p>			X	
		<p>e) Sérült rendszer vagy alkatrészek.</p>			X	
		<p>f) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.</p>			X	
		<p>g) A vezetékek sérültek.</p>			X	
		<p>h) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.</p>			X	
		<p>i) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p>	X		X	X
		<p>j) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.</p>			X	
		<p>k) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p>	X		X	X

4.1.2. Beállítás	Fényszóró-beállító készülék segítségével tompított fényen kell meghatározni az egyes fényszórók vízszintes és függőleges beállítását.	<p>a) A fényszóró beállítása a követelményekben¹ megállapított határokon kívül esik. Egyedi követelmények hiányában a következő referenciaértékeket kell alkalmazni, ahol a „h” a fényszóró magassága (a fénykibocsátó felület legalacsonyabb pontja):</p> <p>i. M, N kategóriák:</p> <ul style="list-style-type: none"> — $h \leq 0,8$ m: felső határérték $-0,5$ %; alsó határérték $-2,5$ % — $0,8 < h \leq 1$ m: felső határérték $-0,5$ %; alsó határérték -3 % — $h > 1$ m: felső határérték -1 %; alsó határérték -3 % — $h > 1,2$ m, N3G kategória (terepjáró): felső határérték $-1,5$ %; alsó határérték $-3,5$ % <p>ii. L kategória (a Bizottság 3/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelete):</p> <ul style="list-style-type: none"> — felső határérték $-0,5$ % — $h \leq 0,8$ m: felső határérték $-2,5$ % — $h > 0,8$ m: alsó határérték $-3,0$ % ($-2,5$ % az L3e kategória esetén) <p>iii. T kategória:</p> <ul style="list-style-type: none"> — felső határérték $-0,5$ % — $h \leq 1,2$ m: alsó határérték -4 % — $h > 1,2$ m: alsó határérték -6 % 	X		
4.1.3. Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	<p>a) A kapcsoló működése (az egyidejűleg világító fényszórók száma) nem felel meg a követelményeknek¹.</p> <p>Az első fényforrások túllépik a legnagyobb megengedett fényerősséget.</p> <p>b) A vezérlőegység működése hibás.</p>	X	X	X

”;

xv. a táblázatban a 4.1.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

<p>4.1.5 Automatikusan és kézi magasságállító eszközök (ha kötelező)</p> <p>Automatikusan magasságállító eszköz leírása: a terheléstől és (opcionálisan) az emelkedési szögétől függően a rendszer szabályozza a fényszóró függőleges beállítását, például az ENSZ-EGB 121. sz. előírásának megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.			X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
		i) A kézi vezérlésű készülék nem működtethető a vezetőlétsből.			X	

”.

xvi. a táblázatban a 4.2.1. és a 4.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

»

4.2.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás vagy hiányzik. Többpontos fényforrások (LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes); az oldalsó fényforrások egyike hibás. Egypontos fényforrások: LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes. Több oldalsó fényforrás közül kettő vagy több hibás.	X	X	
		b) A fényforrás 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 ¹ .		X	
		A hátsó helyzetjelző és oldalsó szélességjelző lámpák felkapcsolt fényszóró mellett kikapcsolhatók.		X	
		b) A vezérlőegység működése hibás.		X	
4.2.2.1. Automatikus világítás (ha kötelező) Leírás: a környezeti fényerőtől függően a rendszer automatikusan be- és kikapcsolja a távolsági fényszórót.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	

		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X

”.

xvii. a táblázatban a 4.3.1. és a 4.3.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

4.3.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás vagy hiányzik. Többpontos fényforrások; LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes. Egypontos fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes. Egy fényforrás sem működőképes.	X	X	X
		b) A búra enyhén hibás (nem befolyásolja a fénykibocsátást). A búra nagymértékben hibás (befolyásolja a fénykibocsátást).	X	X	
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X	X	
		a) A kapcsoló működése nem felel meg a követelményeknek ¹ . Késve lép működésbe. Egyáltalán nem működik.	X	X	X
		b) A vezérlőegység működése hibás.		X	

”.

xviii. a táblázatban a 4.4.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

4.4.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	<p>a) A fényforrás hibás vagy hiányzik.</p> <p>Többpontos fényforrások (LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes).</p> <p>Egy pontos fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes.</p> <p>Egy fényforrás sem működőképes.</p>	X	X	X
		<p>b) A búra enyhén hibás (nem befolyásolja a fénykibocsátást).</p> <p>A búra nagymértékben hibás (befolyásolja a fénykibocsátást).</p>	X	X	
		<p>c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve.</p> <p>Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.</p>	X	X	

”.

xix. a táblázatban a 4.5.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.5.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás vagy hiányzik. Többpontos fényforrások (LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes). Egypontos fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes.	X		X
		b) A búra enyhén hibás (nem befolyásolja a fénykibocsátást). A búra nagymértékben hibás (befolyásolja a fénykibocsátást).	X		X
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy kiesik, vagy vakítja a szembe közlekedőket.	X		X

”.

xx. a táblázatban a 4.6.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

4.6.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás vagy hiányzik. Többpontos fényforrások (LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes). Egypontos fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes.	X		X
		b) A búra hibás.	X		
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X		X

”.

xxi. a táblázatban a 4.7.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

4.7.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A lámpa közvetlenül vagy fehér fénnel hátrafelé világít.	X		
		b) A fényforrás hibás vagy hiányzik. (Többpontos fényforrás; LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes). A fényforrás hibás vagy hiányzik. (Egypontos fényforrás; LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes.)	X	X	
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X		X

”;

xxii. a táblázat 4.11. pontjában a táblázat első oszlopának címe helyébe a következő szöveg lép:

„Elektromos vezetékek (a nagyfeszültségű vezetékek kivételével)”;

xxia. a táblázatban a 4.12. pont helyébe a következő szöveg lép:

»

<p>4.12. Nem kötelező lámpák és fényvisszaverők, például alapvető külső lámpák (X)²</p> <p>Alapvető külső lámpák leírása: a rendszer bekapcsolja/lekapcsolja az alapvető világítóberendezéseket (például a jelzőfényeket).</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) A követelményekkel ¹ nem összhangban felszerelt lámpa/fényvisszaverő.	X		
		Elöl piros vagy hátul fehér színű lámpa/fényvisszaverő.		X	
		b) A követelményekkel ¹ nem összhangban működő lámpa. Az egyidejűleg működő fényszórók száma túllépi a legnagyobb megengedett fényerősséget. Elöl piros vagy hátul fehér színű lámpa/fényvisszaverő.	X		X
		c) A lámpa/fényvisszaverő nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X		X
		d) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.			X
		e) Sérült rendszer vagy alkatrészek.			X
		f) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.			X
		g) A vezetékek sérültek.			X
		h) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.			X
		i) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.		X	X
j) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.			X		

	k) Egyéb hiba.			
	Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.	X		
	Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
	Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			X

”;

xxiii. a táblázat 4.13. pontjában a táblázat első oszlopának címe helyébe a következő szöveg lép:

„Akkumulátor (vagy akkumulátorok, a nagyfeszültségű akkumulátorok kivételével)”;

xxiv. a szöveg a következő 4.14. és 4.15. ponttal egészül ki:

”

4.14. Nagyfeszültségű rendszerek					
4.14.1. Elektromos biztonság	Szemrevételezés, amelyet (amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak) elektronikus járműinterfész használatával egészítenek ki.	a) A jelzőműszer vagy a járműinterfész a rendszer működési hibáját mutatja.		X	
		b) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
4.14.2. Hajtóakkumulátor-kamra	Szemrevételezés.	a) Enyhén megrongálódott. Súlyosan megrongálódott.	X	X	
		b) A rögzítés hibás. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.		X	X
		c) Elzáródott szellőzőnyílás(ok).	X		
4.14.3 Újratölthető elektromosenergia-tároló rendszer (REESS), hajtóakkumulátor és akkumulátorkezelő rendszer Leírás: Újratölthető energiatároló rendszer (REESS): az elektromos meghajtás céljára elektromos energiát termelő, újratölthető energiatároló rendszer; A REESS állhat alrendszer(ek)ből, valamint a fizikai alátámasztáshoz, hőmérséklet-szabályozáshoz, elektronikus vezérléshez és burkolathoz szükséges kiegészítő rendszerekből.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus járműinterfész használatával egészítenek ki.	a) Szivárgás jelei. Szivárgás (cseppek jelenléte).		X	X
		b) Helytelen szoftver vagy hardver, vagy az üzemszerűségi kód nem aktív.		X	
4.14.4. Nagyfeszültségű elektromos vezetékek					
4.14.4.1. Nagyfeszültségű vezetékköteg és csatlakozó	Szemrevételezés, adott esetben a motortér és a csomagtér belsejére is kiterjedően, miközben a jármű akna fölött vagy emelőn van.	a) Enyhén megrongálódott. Súlyosan megrongálódott. Rövidzárlat kockázata.	X	X	X
		b) 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, csatlakozások szakadtak meg.	X	X	X

		c) Nyilvánvaló tűzveszély, szikraképződés.			X	
4.14.4.2. Fonott testkábel, beleértve a csatlakozóelemet	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Enyhén megrongálódott. Súlyosan megrongálódott.	X		X	
4.14.4.3. A földelés folytonossága (X) ²	Mérés ellenállásmérővel	A vizsgálat nem kivitelezhető. Túl magas az ellenállás (100 Ω (ohm) fölött).	X		X	
4.14.4.4 A töltőcsatlakozó fedele	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Megrongálódott. Hiányzik.	X		X	
4.14.4.5. Töltőcsatlakozó	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Megrongálódott. Kezdődő olvadás vagy az elektromos ívek nyoma. Idegen anyag, módosított vagy nedvesség.	X		X X	
4.14.4.6 Töltőkábel (ha van)	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Megrongálódott.	X			
4.14.5. Nagyfeszültségű elektromos és elektronikus berendezések (X) ²						
4.14.5.1. Nagyfeszültségű elektromos és elektronikus berendezések	Szemrevételezéssel és elektronikus járműinterfész alkalmazásával történő ellenőrzés.	a) Enyhén megrongálódott. Súlyosan megrongálódott.	X		X	
		b) A rögzítés hibás.			X	
		c) Szivárgás.			X	
4.14.5.2. Vontatómotor	Szemrevételezés. A rendszerek működőképés állapotának ellenőrzése az alkalmazandó interfész használatával (OBD vagy OBM). Egyenpotenciál mérése, amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik.	a) Az árnyékoló deformálódott, nem a megfelelő helyen van, sérült vagy korrodálódott.			X	
		b) A figyelmeztető jelölés hiányzik vagy olvashatatlan.			X	
		c) A vezetékkegység csatlakozása nincs megfelelően rögzítve vagy korrodálódott.			X	
		d) Az elektromos szigetelés sérült vagy megrongálódott, érintkezés esetén sérülést okozhat.			X	X
		e) A vontatómotor készenléte a hibakezelésre.			X	
		f) A típusjövahagyással rendelkező hardver és szoftver nem felel meg a követelményeknek ¹			X	

4.14.5.3. Elektronikus konverter, motor és inverter	Szemrevételezés. A rendszerek működőképes állapotának ellenőrzése az alkalmazandó interfész használatával (OBD vagy OBM). Egyenpotenciál mérése, amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik.	a) Nem teljesülnek a követelmények ¹ .		X		
		b) Nincs megfelelően felerősítve.		X		
		c) Sérült vagy korrodált alkatrészek. Sérülést okozhat vagy leeshet.	X		X	
		d) Az árnyékolók nincsenek a helyükön vagy sérültek.			X	
		e) Az elektromos szigetelés sérült vagy megrongálódott.			X	
		f) A konverter és az inverter rendszerek készenléte a hibakezelésre.			X	
		g) A típusjövahagyással rendelkező hardver és szoftver nem megfelelő verziója.			X	
4.14.6. Szigetelési ellenállás (X) ²						
4.14.6.1. A jármű töltőcsatlakozójának szigetelési ellenállása és a védőföldelés ellenállása	A szigetelési ellenállás leolvasása az elektronikus járműinterfész segítségével, amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak.	a) A szigetelési ellenállás nem felel meg a követelményeknek vagy a járműgyártó által előre meghatározott értékeknek.		X		
		b) A védőföldelés ellenállása nem felel meg a követelményeknek.		X		
4.14.6.2. A nagyfeszültségű rendszer és az alváz közötti szigetelési ellenállás	Szemrevételezés. A szigetelési ellenállás leolvasása az elektronikus járműinterfész segítségével, amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak.	a) A szigetelést figyelő rendszer működési hibát jelez.		X		
		b) A szigetelési ellenállás értéke nem felel meg a követelményeknek.		X		
4.14.7. Indításgátló rendszer						
4.14.7.1. Indításgátló rendszer (ha kötelező)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés és lehetőség szerint működtetéssel történő ellenőrzés. Funkcionális vizsgálat annak ellenőrzésével, hogy a jármű nem képes magától elmozdulni, ha a töltőkábel csatlakoztatva van és az ülésre nem nehezedik a járművezető súlya.	A kijelző működési hibája.	X			
4.15. Vészfékjel Leírás: erőteljes lassulás során működésbe lépnek a vészvillogók, és/vagy további világító felületek lépnek	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		

működésbe, és/vagy a hátul közlekedőket villogó féklámpák figyelmeztetik, például az ENSZ-EGB 48. sz. előírásának vagy az ENSZ-EGB 13. sz. előírásának megfelelően.	c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
	d) A vezetékek sérültek.		X		
	e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
	f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
	g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X		
	h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X

”.
”

xxv. a táblázatban az 5.1.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

5.1.3. Kerécsapágák	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, miközben a jármű akna fölött vagy emelőn van. Futómű-mozgató pad használható, a 3,5 tonna össztömeget meghaladó járműveknél ajánlott. 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 kerécsapágó holtjátéka túl nagy. Romlik az iránytartás; elroncsolódhat.	X	X
		b) A kerécsapágó túl szoros, berágódott. A csapágó túlhevülhet; elroncsolódhat.	X	X
		c) Kopás vagy sérülés hallható jelei.	X	

”.

xxvi. a táblázatban az 5.2.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

»

5.2.3. Gumiabroncsok	A teljes gumiabroncs szemrevételezéssel történő ellenőrzése a kerék forgatásával, amikor az nincs a földön és a jármű akna fölött vagy emelődön van, vagy a jármű előre-hátra görgetésével az akna fölött.	a) A gumiabroncs mérete, terhelhetősége, jóváhagyási jele vagy sebességkategóriája nem felel meg az alkotóelemeknek és önálló műszaki egységeknek a kibocsátásuk tekintetében történő típusjóváhagyásáról szóló (EU) 2024/1257 rendelet szerinti követelményeknek ¹ , ezáltal hátrányosan befolyásolja a közlekedésbiztonságot vagy a környezeti teljesítményt. 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 ¹ .		X	X
		f) A gumiabroncs más alkatrészekhez (rugalmas sárvédők) dörzsölődik. A gumiabroncs más alkatrészekhez dörzsölődik (nem befolyásolja a vezetés biztonságosságát).	X	X	
		g) Az utánvágott gumiabroncsok nem felelnek meg a követelményeknek ¹ . Ez érinti a szövet védőréteget.		X	X
		h) Az abroncs egyértelműen csökkent nyomású.	X		

<p>5.2.3.1 Abroncsnyomásra vonatkozó figyelmeztetés</p> <p>Leírás: a rendszer integrált érzékelőkkel és/vagy a kerékegyenesítés valószerűtlen értékei alapján észleli az abroncsnyomás csökkenését, például az (EU) 2019/2144 rendeletnek és az ENSZ-EGB 141. sz. előírásának megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű fizikai jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	<p>a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.</p>		<p>X</p>	
		<p>d) A vezetékek sérültek.</p>		<p>X</p>	
		<p>e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

”.

xxvii. a táblázatban az 5.3.2. és az 5.3.2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

5.3.2. Lengéscsillapítók, ideértve az elektronikus lengéscsillapítást is (ha van beszerelve)	A jármű szemrevételezése akna fölött vagy emelőn, vagy speciális készülék segítségével (amennyiben rendelkezésre áll), amely szemrevételezést – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus felület használatával egészítik ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
Leírás: a vezetési helyzettől függően a rendszer módosítja a lengéscsillapítók összenyomódásának és visszarugózásának szakaszát.		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		i) A lengéscsillapítók nem megfelelően vannak rögzítve az alvázra vagy a tengelyre A lengéscsillapító meglazult.	X	X	
		j) A sérült lengéscsillapító súlyos szivárgás vagy hibás működés jeleit mutatja.		X	
		5.3.2.1. A lengéscsillapítás hatékonyságának vizsgálata (X) ²	Használjunk speciális készüléket a bal és a jobb oldal közötti eltérés megállapítására, vagy végezzük el a vizsgálatot a járműre jellemző lengés vagy a jármű lengéscsillapítása alapján.	a) Jelentős eltérés van a bal és a jobb oldal között.	
		b) Nem éri el a megadott alsó határértéket.		X	

xxviii. a táblázatban az 5.3.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

5.3.5. Légrugózás, beleértve a magasságszabályozást is (ha van beszerelve)	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
Magasságszabályozás leírása: a rendszer megváltoztatja a jármű alváza és az út közötti távolságot.		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		i) Hallható szivárgás a rendszerben.		X	

xxviii. a táblázatban a 6.1.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

6.1.3. Üzemanyagtartály és üzemanyagcsövek (ideértve a fűtőanyagtartályt és -csöveket, valamint a hidrogénberendezést is)	A jármű szemrevételezése akna fölött vagy emelőn, szivárgásészlelő készülékek használata cseppfolyós gázzal/sűrített földgázzal/cseppfolyós földgázzal/hidrogénnel működő rendszerek esetében, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik és a szükséges adatok rendelkezésre állnak, elektronikus felület használatával egészítenek ki.	a) Rendkívüli tűzveszélyt előidéző, nem megfelelően rögzített tartály vagy cső.			X
Hidrogénberendezés leírása: a hidrogént a járműben tárolják és a jármű meghajtására használják belső égésű motor esetében égéssel, vagy kiegészítő villanymotorral felszerelt jármű esetében üzemanyagcellában történő átalakítással.		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 a következők miatt: – üzemanyag-szivárgás; – az üzemanyagtartály vagy a kipufogórendszer elégtelen védelme; – a motortér állapota.			X
		f) A cseppfolyós gázzal/sűrített földgázzal/cseppfolyós földgázzal vagy hidrogénnel működő rendszer nem felel meg a követelményeknek; a rendszer bármely része hibás ¹ .			X
		g) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		h) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		i) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		j) A vezetékek sérültek.		X	
		k) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		l) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		m) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		n) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.	X		

		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			X

”;

xxviii.c. a táblázat a következő 6.1.10. ponttal egészül ki:

”

<p>6.1.10. A kicsúszó csuklós egység stabilizálása (ha van beszerelve) (X)²</p> <p>Leírás: A csuklós egységet lengéscsillapítással stabilizálják, a jármű sebességétől, a lengéscsillapítók hengernyomásától, a kormányzási szögétől és a csuklós egység szögétől függően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X

”;

xxviid. a táblázatban a 7.1.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

<p>7.1.3. Biztonságiöv-feszítő és överő-korlátozó</p> <p>Leírás: Baleset esetén a biztonsági öv megfeszül, hogy az utasok egy bizonyos helyzetbe kerüljenek, és/vagy korlátozza az elektromosan vezérelt överőt, és ezáltal korlátozza a személyekre ható erőket, például az ENSZ-EGB 16. sz. előírásának vagy az ENSZ-EGB 94. sz. előírásának megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) A rendszer vagy valamely alkatrésze hiányzik vagy nem a járműhöz való.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy (adott esetben) működése/működésük valószerűtlen.		X		
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X		X	X

”.

xxviii. a táblázatban a 7.1.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

<p>7.1.5. Légzsák</p> <p>Leírás: Baleset esetén a felfújható légzsákok elnyelő hatásukkal csökkentik a sérülés kockázatát, például az ENSZ-EGB 12. sz. előírásának, az ENSZ-EGB 14. sz. előírásának, vagy az ENSZ-EGB 16. sz. előírásának megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) A rendszer vagy az alkatrészek (például az ülésfoglaltság-érzékelés) egyértelmű hiánya.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X		X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek egyértelműen nem működik/nem működnek (például nem a járműhöz való/valók).		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X		X

”.

xxviiiif. a táblázatban a 7.1.4. és a 7.1.6. pontot el kell hagyni;

xxix. a táblázatban a 7.8. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

7.8. Sebességmérő	Szemrevételezéssel, vagy a közúti vizsgálat során történő működtetéssel, vagy az elektronikus járműinterfész alkalmazásával, vagy ezek bármely kombinációval történő ellenőrzés.	a) Nem a követelményeknek ¹ megfelelően van felszerelve. Hiányzik (ha kötelező).	X		
		b) Hibásan működik. Egyáltalán nem működik.	X		
		c) Nincs kellő világítás. Egyáltalán nincs világítás.	X		

”.

xxx. a táblázatban a 7.9. pont helyébe a következő szöveg lép:

<p>7.9. Menetíró készülék (ha be van szerelve/kötelező)</p> <p>Leírás: a vezetési idő, szünetek, pihenőidők és a járművezető által egyéb munkavégzéssel töltött időszakok nyilvántartására szolgáló rendszer, például a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek*** megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	<p>a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész (például plomba, címke), vagy nem a követelményekkel¹ összhangban van felszerelve (például a címke érvényessége lejárt).</p>		X	
		<p>b) Sérült rendszer vagy alkatrészek (például olvashatatlan címke).</p>		X	
		<p>c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.</p>		X	
		<p>d) A vezetékek sérültek.</p>		X	
		<p>e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.</p>		X	
		<p>f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p>	X	X	X
		<p>g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen; például manipulálás történt, vagy a gumiabroncsok mérete nem felel meg a kalibrációs paramétereknek, vagy a beállított sebességhatár nem megfelelő (ha ellenőrizték).</p>		X	
		<p>h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p>	X	X	X

xxxa. a táblázatban a 7.10. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

<p>7.10. Sebesség-korlátozó berendezés (ha be van szerelve/kötelező)</p> <p>Leírás: Vezetés közben a rendszer megakadályozza a meghatározott sebességhatár túllépését. Abban az esetben releváns, ha kötelező; például az ENSZ-EGB 89. sz. előírásának és az (EU) 2019/2144 rendeletnek megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész (például plomba, címke), vagy nem a követelményekkel ¹ összhangban van felszerelve.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen; például manipulálás történt, vagy a gumiabroncsok mérete nem felel meg a kalibrációs paramétereknek, vagy a beállított sebességhatár nem megfelelő (ha ellenőrizték).		X		
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X

”;
;

xxxi. a táblázatban a 7.11. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

7.11. Kilométer-számláló, ha van	Szemrevételezés és/vagy elektronikus járműinterfész alkalmazása (OBD vagy OBM) Ha az ellenőrzés azt mutatja, hogy a kilométer-számlálót manipulálták, a vizsgabiztos ezt a jármű tulajdonosának szóló értesítésként feltünteti a műszaki vizsgálati bizonyítványon.	Egyértelműen nem működik.		X	
----------------------------------	--	---------------------------	--	---	--

”

xxxia. a táblázatban a 7.12. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

7.12. Elektronikus menetstabilizáló rendszer (ESC), ha be van szerelve/kötelező Leírás: a rendszer kritikus, dinamikus vezetési helyzetekben stabilizálja a járművet vagy a teljes járműszerelvényt, például az (EU) 2019/2144 rendelettel és az ENSZ-EGB 140. sz. előírásával összhangban.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) A rendszer vagy bármely alkatrésze (például keréksebesség-érzékelő) hiányzik.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek (például keréksebesség-érzékelők).		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	

”

		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.	X		
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			X

”.

xxxii. a táblázatban a 7.13. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

7.13. e-segélyhívó (ha be van szerelve, az uniós típusjóváahagyási jogszabályoknak megfelelően)	Módszer	Hibaokok	Kisebb	Komoly	Veszélyes	
<p>Automatikus e-segélyhívás</p> <p>Leírás: a rendszer automatikusan, járműfedélzeti érzékelők révén vagy manuálisan aktiválódik; továbbítja a minimálisan előírt adatokat (EN 15722) a mobil hírközlési hálózat segítségével, és a (segélyhívó) szám alapján audiokapcsolatot létesít a jármű utasai és a közbiztonsági válaszpont között, az (EU) 2015/758 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek** és az (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletnek*** megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p> <p>Régebbi, már nem üzemelő mobilhálózatokat használó e-segélyhívó rendszerek hibás működése nem értékelhető hiányosságként.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés (az e-segélyhívó hibajelzője) rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen. – hangjelzést kibocsátó alkatrészek esetén (például visszhangvizsgálat során nem felelnek meg).			X	

		h) Egyéb hiba (pl. a mobil hálózati kommunikációs eszköz, az elektronikus vezérlőegység vagy a GPS-jel hibája). Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.	X		
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.			X

”;
”;

xxxia. a táblázat a következő 7.14. ponttal egészül ki:

7.14. – Járműdiagnosztikai kapcsolat csatlakozója (OBD-port) (ha van beszerelve)	Módszer	Hibaokok	Kisebb	Komoly	Veszélyes
7.14.1. – Járműdiagnosztikai kapcsolat csatlakozója (OBD port)	Szemrevételezés, amelyet elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Az interfész nem hozzáférhető.		X	
		b) Egyértelműen nem működik.		X	
		c) Sérült rendszer vagy alkatrész.		X	
		d) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	

”;
”;

xxxiii. a táblázatban a 8.1. és a 8.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

		”			
8.1. Zaj					
8.1.1. Zajcsökkentő rendszer	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 ¹ engedélyezettnél magasabb zajszint.		X	
		b) A zajcsökkentő rendszer bármely része meglazult, sérült, helytelenül van felszerelve, hiányzik, vagy azt egyértelműen olyan módon alakították át, ami a zajszintet hátrányosan befolyásolja. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.		X	X
8.2. Kipufogógáz-kibocsátás					
8.2.1. Kipufogógáz-kibocsátást szabályozó berendezések	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki (fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD) vagy fedélzeti ellenőrző rendszer (OBM) kiolvasása).	a) A gyártó által felszerelt kibocsátáscsökkentő berendezés hiányzik, átalakították vagy egyértelműen meghibásodott.		X	
		b) Olyan szivárgások észlelhetők, amelyek befolyásolhatják a kibocsátásmérést.		X	
		c) A figyelmeztető berendezés hibásan működik, a figyelmeztető készülék vagy a visszajelző lámpa nem működik.		X	
		d) A hibajelző aktiválódik, a figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		e) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez.		X	
		f) A kipufogógázkibocsátás-szabályozó egységet a biztonságot és/vagy a környezetet érintő módon átalakították.		X	
		g) A kibocsátással összefüggő bármely más szabályozó egységet a biztonságot és/vagy a környezetet érintő módon átalakították.		X	
		h) Olyan, a jármű gyártója által nem engedélyezett és a homologizáció során jóvá nem hagyott elektronikus eszközök vannak a járműben, amelyek módosítják a motorba vagy a kibocsátáscsökkentő egység(ek)be érkező vagy onnan kimenő jeleket.		X	
		i) A fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD) vagy fedélzeti ellenőrző rendszer (OBM) kiolvasása jelentős mértékű működési hibára utal.		X	

8.2.2. Kipufogógáz-kibocsátás mérése – külső gyújtású motorok	<p>Vizsgálati eljárások:</p> <p>A típusjövahagyáskor részecskeszám-határértékkel rendelkező járművek esetében; Euro VI, Euro 6c kibocsátási osztályú és újabb járművek, vagy első alkalommal 2019. augusztus 31. után nyilvántartásba vett M1 és N1 kategóriájú járművek, illetve első alkalommal 2013. december 31. után nyilvántartásba vett M2, M3, N2 és N3 kategóriájú járművek:</p> <p>Részecskeszám-mérés a 8.2.2.1. pontban foglaltaknak megfelelően.</p> <p>Valamennyi jármű esetében:</p> <p>Gáz-halmazállapotú kibocsátások vizsgálata a 8.2.2.2. pontban foglaltaknak megfelelően.</p> <p>A végrehajtási jogi aktusokkal összhangban meghatározandó járművek esetében</p> <p>NO_x-mérés a 8.2.2.3. pontban foglaltaknak megfelelően.</p>				
8.2.2.1. Részecskeszám-mérés	<p>A jármű előkészítése:</p> <p>– [a végrehajtási jogi aktusokkal összhangban meghatározandó]</p> <p>A mérőműszer előkészítése:</p> <p>– A részecskeszámot mérő műszert legalább a gyártó által megadott bemelegedési ideig kell működtetni,</p> <p>– A műszer [végrehajtási jogi aktusokkal összhangban meghatározandó] tesztelése az önellenőrző eszközökön keresztül, a műszer üzemeltetés közbeni megfelelő működésének ellenőrzésére (működési hiba esetén a műszer figyelmeztető jelzést vagy üzenetet ad);</p> <p>Minden vizsgálat előtt ellenőrizni kell a mintavevő rendszer jó állapotát, így ellenőrizni kell azt is, nem sérült-e a mintavevő tömlő és szonda.</p> <p>Vizsgálati eljárás:</p> <p>– A részecskeszámláló szoftvere automatikusan irányítja a műszer kezelőjét a vizsgálati eljárás során,</p>	A mérési eredmény meghaladja a végrehajtási jogi aktusokkal összhangban meghatározandó határértékeket.		X	

	<p>– A szondát legalább 0,20 m mélyre kell a kipufogórendszer kimenetébe helyezni. Indokolt kivételek esetén, ha a mintavétel ezen a mélységen nem lehetséges, a szondát legalább 0,05 m mélyre kell helyezni. A mintavevő szonda nem érintkezhet a kipufogócső falaival,</p> <p>– Ha a kipufogórendszer egynél több kimenettel rendelkezik, a vizsgálatot valamennyin el kell végezni. Ebben az esetben a különböző kipufogórendszer-nyílásokon mért legnagyobb részecskeszám-koncentrációt kell a jármű részecskeszám-koncentrációjának tekinteni,</p> <p>– A jármű [a végrehajtási jogi aktusokban meghatározottaknak megfelelően] működik. Ha a jármű motorját nem statikus körülmények között indítják el, a vizsgálatot végző személynek ki kell kapcsolnia a start-stop rendszert. Hibrid és hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek esetében a termikus motort be kell kapcsolni,</p> <p>A vizsgálati eljárás befejezése után a műszer jelenti (és tárolja) a jármű részecskeszám-koncentrációját és egy »PASS« (megfelelt) vagy »FAIL« (nem felelt meg) üzenetet jelez:</p> <p>– Ha a vizsgálati eredmény kisebb a határértéknél vagy megegyezik azzal, a műszer »PASS« üzenetet jelez.</p> <p>– Ha a vizsgálati eredmény nagyobb a határértéknél, a műszer »FAIL« üzenetet jelez.</p>				
8.2.2.2. Gáz-halmazállapotú kibocsátás	A mérés a követelményeknek ¹ megfelelő kipufogógáz-elemző készülék segítségével történik.	a) A gáz-halmazállapotú kibocsátás meghaladja a gyártó által meghatározott szintet;		X	

	A mérések a kétütemű motorokra nem vonatkoznak.	<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> <ul style="list-style-type: none"> – 4,5 %, vagy – 3,5 % <p>az első nyilvántartásba vételnek vagy forgalomba helyezésnek a követelményekben¹ meghatározott időpontja szerint</p> <p>ii. korszerű kibocsátáscsökkentő rendszerrel felszerelt jármű esetében:</p> <ul style="list-style-type: none"> — alapjáraton: 0,5 % — emelt üresjáratú fordulatszámon: 0,3 % vagy — alapjáraton: 0,3 % ⁽⁷⁾ — emelt üresjáratú fordulatszámon: 0,2 % vagy — alapjáraton: 0,2 % ⁽⁸⁾ — emelt üresjáratú fordulatszámon: 0,1 % <p>az első nyilvántartásba vételnek vagy forgalomba helyezésnek a követelményekben¹ meghatározott időpontja szerint</p>		X	
		c) A lambdaérték kívül esik az $1 \pm 0,03$ tartományon vagy nem felel meg a gyártó előírásainak;		X	

8.2.2.3. NO _x -mérés	A jármű előkészítése, a mérőműszer előkészítése, a mintavevő rendszer ellenőrzése és a vizsgálati eljárás végrehajtási jogi aktusokban részletesebben meghatározandó, a külső gyújtású motorok környezetének tükrözése és a gáz-halmazállapotú kibocsátások vizsgálatára szolgáló meglévő módszerek figyelembevétele érdekében.	A mérési eredmény meghaladja a végrehajtási jogi aktusokkal összhangban meghatározandó határt.		X	
8.2.3. Kipufogógáz-kibocsátás mérése – kompressziós gyújtású motorok	<p>Vizsgálati eljárások:</p> <p>Legalább Euro 5b, Euro VI kibocsátási osztályú és újabb járművek, vagy első alkalommal 2012. december 31. után nyilvántartásba vett M1 és N1 kategóriájú járművek, valamint első alkalommal 2013. december 31. után nyilvántartásba vett M2, M3, N2 és N3 kategóriájú járművek esetében: Részecskeszám-mérés a 8.2.3.1. pontban foglaltaknak megfelelően.</p> <p>Legfeljebb Euro 5a és Euro V kibocsátási osztályú járművek esetében: Opacitásmérés a 8.2.3.2. pontban foglaltaknak megfelelően. A részecskeszűrővel felszerelt járművek vagy első alkalommal 2007. július 2. után nyilvántartásba vett M1 kategóriájú járművek, valamint első alkalommal 2010. augusztus 31. után nyilvántartásba vett N1 kategóriájú járművek, továbbá első alkalommal 2008. szeptember 30. után nyilvántartásba vett M2, M3, N2 és N3 kategóriájú járművek esetében a tagállamok az opacitás mérése helyett a 8.2.3.1. pont szerinti részecskeszámmérést is alkalmazhatnak.</p> <p>A végrehajtási jogi aktusokkal összhangban meghatározandó járművek esetében NO_x-mérés a 8.2.3.3. pontban foglaltaknak megfelelően.</p>				
8.2.3.1. Részecskeszámmérés	<p>A jármű előkészítése: A vizsgálat kezdetén a jármű motorja:</p> <ul style="list-style-type: none"> – forró, azaz a motor hűtőközegének hőmérséklete 60 °C fölötti, de lehetőleg 70 °C fölötti, – kondicionált, amit egy ideig alacsony alapjáraton történő működtetéssel és/vagy álló helyzetből induló, legfeljebb 2 000 ford./perc fordulatszámig történő gyorsításokkal, illetve vezetéssel lehet elérni. Az ajánlott teljes kondicionálási idő legalább 300 másodperc. <p>A vizsgálat alatt a jármű nem végezhet aktív részecskeszűrő-regenerálást. A motor hűtőközegének 60 °C alatti hőmérséklete mellett lehetséges gyors megfelelési vizsgálat elvégzése is. Azonban ha a jármű nem felel meg a vizsgálaton, akkor a vizsgálatot meg kell ismételni, és a járműnek teljesítenie kell a motor hűtőközegének hőmérsékletére és kondicionálására vonatkozó követelményeket.</p>	<p>A mérési eredmény meghaladja a 250 000 (1/cm³) értéket.</p> <p>A részecskeszűrővel felszerelt, legfeljebb Euro 5a és Euro V kibocsátási osztályú járművek esetében a tagállamok legfeljebb 1 000 000 (1/cm³) határértéket alkalmazhatnak</p>		X	

<p>(A 2023. március 20-án elfogadott (EU) 2023/688 bizottsági ajánlás 3., 4. és 5. szakaszában meghatározott) mérőműszer előkészítése:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a műszert legalább a gyártó által megadott bemelegedési ideig kell működtetni, - a műszerek önellenőrzése a 2023. március 20-án módosított (EU) 2023/688 bizottsági ajánlás 5. szakaszában meghatározottak szerint, a műszer üzemeltetés közbeni megfelelő működésének ellenőrzésére (működési hiba esetén a műszer figyelmeztető jelzést vagy üzenetet ad); <p>Minden vizsgálat előtt ellenőrizni kell a mintavevő rendszer jó állapotát, így ellenőrizni kell azt is, nem sérült-e a mintavevő tömlő és szonda.</p> <p>Vizsgálati eljárás:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a részecskeszámláló szoftvere automatikusan irányítja a műszer kezelőjét a vizsgálati eljárás során, - a szondát legalább 0,20 m mélyre kell a kipufogórendszer kimenetébe helyezni. Indokolt kivételek esetén, ha a mintavétel ezen a mélységben nem lehetséges, a szondát legalább 0,05 m mélyre kell helyezni. A mintavevő szonda nem érintkezhet a kipufogócső falaival, - ha a kipufogórendszer egynél több kimenettel rendelkezik, a vizsgálatot valamennyin el kell végezni. Ebben az esetben a különböző kipufogórendszer-nyílásokon mért legnagyobb részecskeszám-koncentrációt kell a jármű részecskeszám-koncentrációjának tekinteni, - a jármű alacsony alappjára működik. Ha a jármű motorját nem statikus körülmények között indítják el, a vizsgálatot végző személynek ki kell kapcsolnia a start-stop rendszert. Hibrid és hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek esetében a termikus motort be kell kapcsolni, - Miután a szondát behelyezték a kipufogócsőbe, a következő lépéseket kell követni: <ol style="list-style-type: none"> 1. Legalább 15 másodperces stabilizációs időszak, amikor a motor alappjári fordulatszámon jár. Opcionálisan a 2-3. stabilizációs időszak előtt legfeljebb 2 000 ford./perc fordulatszámig gyorsítást végeznek; 2. a stabilizációs időszak után meg kell mérni a részecskeszám-kibocsátás koncentrációját. A vizsgálat időtartama legalább 15 másodperc (a mérés teljes időtartama). A vizsgálati eredmény a mérés időtartamának átlagos részecskeszám-koncentrációja. Ha a mért részecskeszám-koncentráció több, 				
--	--	--	--	--

	<p>mint kétszerese a határértéknek, a mérést azonnal be lehet fejezni, nem kell megvárni a 15 másodperc leteltét. A vizsgálati eredményt jelenteni kell.</p> <p>A vizsgálati eljárás befejezése után a műszer jelenti (és tárolja) a jármű átlagos részecskeszám-koncentrációját és egy »PASS« (megfelelt) vagy »FAIL« (nem felelt meg) üzenetet jelez:</p> <p>– Ha a vizsgálati eredmény kisebb a határértéknél vagy megegyezik azzal, a műszer »PASS« üzenetet jelez.</p> <p>– Ha a vizsgálati eredmény nagyobb a határértéknél, a műszer »FAIL« üzenetet jelez.</p>				
<p>8.2.3.2. Opacitás</p> <p>Az 1980. január 1. előtt nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek mentesülnek e követelmény alól.</p>	<p>A kipufogógáz opacitásának mérése (terhelés nélkül, az alapjáratról a leszabályozott fordulatszámig tartó) szabadgyorsítás mellett, miközben a sebességváltó üres állásban van, a tengelykapcsoló pedíg ki van nyomva, vagy – amennyiben elő van írva a típusjóváahagyásról szóló rendeleteknek megfelelően – a fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD) kiolvasásával történik, a gyártó ajánlásaival, illetve egyéb követelményekkel összhangban.</p> <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>a) A követelményekben¹ meghatározott dátum után első alkalommal nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek esetében.</p> <p>az opacitás meghaladja a gyártó által a járművön elhelyezett adattáblán szereplő értéket;</p>		X	

	<p>2. Előkészítési követelmények:</p> <p>i. A motor eléri az üzemi hőmérsékletet, például az olajsztmérő pálcá 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> <p>Vizsgálati eljárás:</p> <p>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.</p> <p>Az egyes szabadgyorsítási ciklusok elindításakor a gázpedált folyamatosan és gyorsan (kevesebb, mint egy másodperc alatt), de nem túl hevesen teljesen be kell nyomni úgy, hogy a befecskendezőszivattyú a lehető legnagyobb mértékű üzemanyag-ellátást biztosítsa.</p>	<p>b) Ha ez az adat nem áll rendelkezésre vagy a követelmények¹ nem teszik lehetővé referenciaértékek használatát, a határérték</p> <ul style="list-style-type: none"> — szívómotorok esetében: 2,5 m⁻¹, — turbótöltéses motorok esetében: 3,0 m⁻¹, vagy — a követelményekben¹ azonosított járművek esetében, illetve a követelményekben¹ meghatározott dátum után első alkalommal nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek esetében: <p>1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾ vagy 0,7 m⁻¹ ⁽⁸⁾</p>			
--	---	--	--	--	--

	<p>Az egyes szabadgyorsítási ciklusok alatt a gázpedál felengedése előtt a motornak el kell érnie a leszabályozási fordulatszámot vagy a gyártó által meghatározott fordulatszámot, illetve ha ez az adat nem áll rendelkezésre, a leszabályozási fordulatszám kétharmadát. Ez például a motorfordulatszám figyelemmel kíséréssel vagy a gázpedál benyomása és felengedése között kellő időt – M2, M3, N2 és N3 kategóriájú járművek esetében lehetőleg legalább két másodpercet – hagyva biztosítható.</p> <p>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.</p> <p>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 szabadgyorsítási ciklus, illetőleg a tisztítási ciklusok után jelentős mértékben a határértékek alatt maradnak.</p>				
--	---	--	--	--	--

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
8.2.3.3. NO _x -mérés	<p>A jármű előkészítése:</p> <p>–10 °C alatti körülmények esetén: Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p> <p>Ha a külső hőmérséklet legalább –10°C:</p> <p>A vizsgálat előtt el kell végezni a jármű kipufogógáz-utókezelő rendszerének bemelegítését, amíg olyan körülmények nem alakulnak ki, amelyek lehetővé teszik az NO_x-kibocsátásnak a jármű NO_x-kibocsátás-csökkentő rendszerével történő hatékony csökkentését. A NO_x-kibocsátás-csökkentő rendszer kondicionálását végrehajtási jogi aktusok útján részletesebben meg kell határozni.</p> <p>A vizsgálat alatt a jármű nem végezhet aktív részecskeszűrő-regenerálást.</p> <p>A mérőműszer előkészítése:</p> <p>– az NO_x-kibocsátást mérő eszközt legalább a gyártó által megadott bemelegedési ideig kell működtetni,</p> <p>– A végrehajtási jogi aktusokkal összhangban meghatározandó műszer önellenőrzései, a műszer üzemeltetés közbeni megfelelő működésének figyelemmel kísérésére és működési hiba esetén figyelmeztető jelzés kiváltására;</p> <p>Minden vizsgálat előtt ellenőrizni kell a mintavevő rendszer jó állapotát, így ellenőrizni kell azt is, nem sérült-e a mintavevő tömlő és szonda.</p> <p>Vizsgálati eljárás:</p>	<p>A mérési eredmény meghaladja a 40 ppm-et vagy az elektronikus interfész működési hibát jelez.</p>		X	

	<p>– az NO_x-elemző műszer szoftvere automatikusan irányítja a műszer kezelőjét a vizsgálati eljárás során,</p> <p>– a szondát legalább 0,20 m mélyre kell a kipufogórendszer kimenetébe helyezni. Indokolt kivételek esetén, ha a mintavétel ezen a mélységen nem lehetséges, a szondát legalább 0,05 m mélyre kell helyezni. A mintavevő szonda nem érintkezhet a kipufogócső falaival,</p> <p>– ha a kipufogórendszer egynél több kimenettel rendelkezik, a vizsgálatot valamennyin el kell végezni. Ebben az esetben a különböző kipufogórendszer-nyílásokon mért legnagyobb NO_x-koncentrációt kell a jármű NO_x-koncentrációjának tekinteni;</p> <p>– A jármű alacsony alapljáraton működik;</p> <p>– Miután a szondát behelyezték a kipufogócsőbe, a következő lépéseket kell követni:</p> <p>Legalább 15 másodperces stabilizációs időszak, amikor a motor alapljárati fordulatszámon jár. A stabilizációs időszak után meg kell mérni az NO_x-kibocsátás koncentrációját. A vizsgálat időtartama legalább 15 másodperc (a mérés teljes időtartama). A vizsgálati eredmény a mérés időtartamának átlagos NO_x-koncentrációja.</p> <p>A vizsgálati eljárás befejezése után a műszer jelenti (és tárolja) a jármű átlagos NO_x-koncentrációját és egy »PASS« (megfelelt) vagy »FAIL« (nem felelt meg) üzenetet jelez:</p> <p>– Ha a vizsgálati eredmény kisebb a határértéknél vagy megegyezik azzal, a műszer »PASS« üzenetet jelez.</p> <p>– Ha a vizsgálati eredmény nagyobb a határértéknél, a műszer »FAIL« üzenetet jelez.</p>				
--	--	--	--	--	--

».
,

xxxiv. a táblázatban a 8.4.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

8.4.1. Folyadékszivárgások	Szemrevételezés.	Bármilyen túlzott folyadékszivárgás – a víz kivételével –, amely károsíthatja a környezetet vagy veszélyeztetheti a többi úthasználó biztonságát. Nagyon súlyos kockázatot jelentő, tartós cseppképződés.		X	X
----------------------------	------------------	--	--	---	---

”.

xxxiva. a táblázatban a 9.11.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

9.11.1. Ajtók, rámpák, emelőpadok és süllyesztő-emelőrendszerek, ha az ENSZ-EGB 107. sz. előírása szerint vannak felszerelve	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés(ek) rendszerhibát jelez(nek).		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X		X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy (adott esetben) működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X		X
		i) Nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	

”
,

xxxivb. a táblázat a következő 9.13. ponttal egészül ki:

»

9.13. Riasztórendszer és tűzfajtó rendszer	Módszer	Hibaokok	Kisebb	Komoly	Veszélyes
9.13.1. Riasztórendszer (ha van beszerelve, az uniós típusjóváahagyási jogszabályoknak megfelelően)	Szemrevételezés és (adott esetben) működtetéssel és/vagy elektronikus interfész használatával történő ellenőrzés	a) Egyáltalán nem működőképes, nem működik megfelelően.		X	
		b) A rendszer az elektronikus interfészen keresztül hibát jelez.		X	
		c) Hiányzik		X	
		d) Nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	
9.13.2. Tűzfajtó rendszer (ha van beszerelve, az uniós típusjóváahagyási jogszabályoknak megfelelően)	Szemrevételezés és/vagy elektronikus járműinterfész alkalmazása	a) Hiányzik, aktiválva van.		X	
		b) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez.		X	
		c) Nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	
		d) A jelölő anyag tartálya, a hajtógáztartály, az oltóanyag tartálya nincs nyomás alatt, üres.		X	
		e) A tartály vizsgálatának és cseréjének határideje lejárt.		X	

»
;

xxxv. a táblázat a következő 10. ponttal egészül ki:

»

10. ADAS ÉS EGYÉB, BIZTONSÁGGAL KAPCSOLATOS RENDSZEREK						
<p>10.1. Intelligens sebességszabályozó (ha a típusjóváahagyás alapján szükséges vagy ha van beszerelve)</p> <p>Az intelligens sebességszabályozó leírása: olyan rendszer, amely segíti a járművezetőt az útviszonyoknak megfelelő sebesség tartásában azáltal, hogy helyzethez igazított és megfelelő visszajelzést ad, például az (EU) 2019/2144 rendeletnek és az (EU) 2021/1958 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletnek***** megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek, vagy nyilvánvalóan hibásan beállított érzékelők.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X		
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
<p>10.2. Aktív fejtámla (ha van beszerelve) (X)²</p> <p>Leírás: a rendszer hátulról történő ütközés esetén csökkenti az ostorcsapás-sérülés veszélyét azáltal, hogy a fejtámla pozícióját a fej felé mozdítva megváltoztatja.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		

		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy (adott esetben) működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X	X	X
10.3. Aktív motorháztető (ha van beszerelve) (X) ² Leírás: a motorháztető automatikus felemelésével a rendszer megnöveli a gyűrődési zónát gyalogost is érintő baleset esetén.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek (például elavult/elavultak), vagy (adott esetben) működése/működésük valószerűtlen.		X	

		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
10.4. Automatikus rögzítési funkció (ha van beszerelve) (X) ² Leírás: megállás után a rendszer az üzemi fék és/vagy rögzítőfék használatával önállóan megtartja a járművet, és indításkor automatikusan kioldja a fékeket.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
10.5. Automatikus vészfékrendszer (ha a típusjóváhagyás alapján szükséges vagy ha van beszerelve) Leírás: a rendszer önállóan kezdi meg a fékezést a más úthasználóval	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek, vagy nyilvánvalóan hibásan beállított érzékelők.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	

<p>vagy akadálylial való ütközés elkerülése vagy az elkerülhetetlen ütközés következményeinek csökkentése érdekében.</p>		d) A vezetékék sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen (például a hangjelzést kibocsátó alkatrészek esetében).		X		
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
<p>10.6. Rásegítővel ellátott kormányberendezések (ha be vannak szerelve)</p> <p>Kormányrásegítés Leírás: a vezetési helyzettől függően a kormányzási szög a járművezető beavatkozása nélkül, automatikusan módosul. Abban az esetben releváns, ha a kormányzásba történő beavatkozásra 15 km/h-t meghaladó sebességnél kerül sor, például az ENSZ-EGB 79. sz. előírásának megfelelően.</p> <p>Sáv váltási asszisztens Leírás: sáv váltáskor a rendszer figyelmezteti a járművezetőt a másik sávban található járművekre, és visszakormányozza a járművet.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékék sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen (például a hangjelzést kibocsátó alkatrészek esetében).		X		

<p>Sávtartó asszisztens Leírás: a rendszer figyelmezteti a járművezetőt, ha a jármű nem szándékosan elhagyja sávját, és visszakormányozza a járművet, például az (EU) 2019/2144 rendeletnek és az (EU) 2021/646 bizottsági végrehajtási rendeletnek* megfelelően.</p> <p>Automatikus sávtartó rendszer (ALKS) Leírás: a járművezető által aktivált rendszer, amely a járművet a sávjában tartja a jármű oldal- és hosszirányú mozgásának hosszabb ideig történő irányításával, anélkül, hogy ehhez a járművezető részéről további beavatkozásra volna szükség (például az ENSZ-EGB 157. sz. előírásának megfelelően).</p>		<p>h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.</p> <p>Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.</p> <p>Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p>	X	X	X
<p>10.7. Ütközés előtti biztonsági rendszer (ha van beszerelve) (X)²</p> <p>Leírás: kritikus vezetési helyzetben a járművet úgy készíti fel az ütközésre, hogy csökkenjen az utasok és/vagy más úthasználók sérülésének kockázata.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	<p>a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.</p> <p>b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.</p> <p>c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.</p> <p>d) A vezetékek sérültek.</p> <p>e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.</p> <p>f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.</p> <p>Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.</p> <p>Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p> <p>g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen (például az elektromos ablakemelők esetében).</p>		X	X

		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
10.8. Borulásvédelem (aktív) (ha van beszerelve) (X) ² Leírás: borulás közvetlen veszélye esetén a támasztóelemek biztosítják a túlélést lehetővé tevő teret, például az (EU) 2019/2144 rendelettel és az ENSZ-EGB 21. sz. előírásával összhangban.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
10.9. Indítástámogatás (ha van beszerelve) (X) ² Leírás: az indítás elősegítése, például a felemelhető tengely megemelésével, a féknyomás rövid ideig tartó alkalmazásával vagy a rögzítőfék automatikus kioldásával.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
		a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X			

		<p>f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.</p> <p>Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.</p> <p>Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p>	X	X	X
		<p>g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.</p>		X	
		<p>h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.</p> <p>Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.</p> <p>Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p>	X	X	X
<p>10.10. Differenciálzár deaktiválása (ha van beszerelve) (X)²</p> <p>Leírás: ha a rendszer működésbe lép, a differenciálzárak a paramétereiktől függően (például kerék megcsúszása, kormányzási szög, sebesség) kioldódnak.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		<p>f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.</p> <p>Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.</p> <p>Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p>	X	X	X
		<p>g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.</p> <p>Ez befolyásolja a kormányzást.</p>		X	X

		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
10.11. Kanyarodási fékrásegítés (ha van beszerelve) (X) ² Leírás: kanyarodáskor egy vagy több keréken szakaszos fékezésre kerül sor.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X
h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X		
10.12. Aktív oldaldőlés-stabilizálás (ha van beszerelve) (X) ² Leírás: a megfelelő működtetők segítségével a rendszer olyan dőlést	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	

vált ki, amely az aktuális vezetési helyzettől függően ellensúlyozza a jármű oldaldőlését.		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
10.13. Akusztikus járműfigyelmeztető rendszer (ha a típusjövahagyás alapján szükséges) Leírás: alacsony sebességnél a rendszer specifikus külső hangot generál, hogy figyelmeztesse például a gyalogosokat.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	

		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
10.14. Kanyarodási asszisztens (holttérfigyelő rendszer) (ha a típusjövőhagyás alapján szükséges) Leírás: olyan rendszer, amely tájékoztatja a járművezetőt a forgalom valamely résztvevőjével (például kerékpárral) való esetleges ütközésről (például az ENSZ-EGB 151. sz. előírásának megfelelően).	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
10.15. Tolatóradar (ha a típusjövőhagyás alapján szükséges) Leírás: elsősorban a tolatás közbeni ütközés elkerülésére szolgáló rendszer, amely tolatáskor a járművezető számára jelzi a jármű	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
		a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	

mögötti embereket és tárgyakat, például az (EU) 2019/2144 rendeletnek és az ENSZ-EGB 158. sz. előírásának megfelelően.		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
10.16. A járművezető fáradtságára és éberségének csökkenésére figyelmeztető rendszer (ha a típusjóváahagyás alapján szükséges) Leírás: olyan rendszer, amely a jármű rendszereinek elemzése révén figyeli a járművezető éberségét, és szükség esetén figyelmezteti a járművezetőt, például az (EU) 2019/2144 rendeletnek és az (EU) 2021/1341 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletnek***** megfelelően.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	

		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	
10.17. A járművezető figyelmének elterelődésére figyelmeztető fejlett rendszer (ha a típusjóváhagyás alapján szükséges) Leírás: olyan rendszer, amely segíti a járművezetőt abban, hogy folyamatosan figyelemmel kísérje a forgalmi helyzetet, és amely figyelmezteti a járművezetőt, ha valami eltereli a figyelmét, például az (EU) 2019/2144 rendeletnek és az (EU) 2023/2590 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletnek***** megfelelően.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X		
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	
10.18. Eseményadat-rögzítő (ha a típusjóváhagyás alapján szükséges) Leírás: olyan rendszer, amelynek célja kizárólag az, hogy röviddel ütközés előtt, ütközéskor és közvetlenül az ütközést követően az	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		

<p>ütközés szempontjából kritikus adatokat és információkat rögzítse és tárolja, például az (EU) 2019/2144 rendeletnek, az (EU) 2022/545 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletnek***** és az ENSZ-EGB 160. sz. előírásának megfelelően.</p>		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.	X			
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen (például az adatok nem hozzáférhető).		X		
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.	X			
<p>10.19. Automatizált vezetési rendszer (ha van beszerelve) (X)²</p> <p>Leírás: olyan rendszerek, amelyek képesek a teljesen automatizált jármű teljes dinamikus vezetési feladatának tartós ellátására, például az (EU) 2019/2144 rendeletnek és az (EU) 2022/1426 bizottsági végrehajtási rendeletnek***** megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen (például az ember–gép interfész, HMI esetében).		X		
h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X		
<p>10.20. A járművezető készenlétét figyelő rendszerek (automatizált vezetés) (ha van beszerelve) (X)²</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		

<p>Leírás: Olyan rendszer, amely értékeli, hogy a járművezető szükség esetén bizonyos helyzetekben képes-e átvenni az önvezető jármű vezetési funkcióját, például az (EU) 2019/2144 rendeletnek és az ENSZ-EGB 157. sz. előírásának megfelelően.</p>	<p>– elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen (például az ember-gép interfész, HMI esetében).		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X

<p>10.21. Adaptív sebességszabályozó (ha van beszerelve) (X)²</p> <p>Az adaptív sebességszabályozó leírása: A rendszer a preferált sebességtől és a jármű előtt lévő járműtől való távolságtól függően fenntartja a jármű sebességét.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X

* A Bizottság (EU) 2021/646 végrehajtási rendelete (2021. április 19.) az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárműveknek a vészhelyzeti sávtartó rendszer (ELKS) tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó egységes eljárások és műszaki előírások tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról (HL L 133., 2021.4.20., 31. o. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/646/oj).

** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/758 rendelete (2015. április 29.) a 112-es egységes európai segélyhívó szolgáltatáson alapuló fedélzeti e-segélyhívó rendszer kiépítésével összefüggő típus-jóváhagyási követelményekről és a 2007/46/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 77. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

*** A Bizottság (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló rendelete (2016. szeptember 12.) a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer vonatkozásában a gépjárművek, valamint a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó alkatrészek és önálló műszaki egységek EK-típusjóváhagyására vonatkozó részletes műszaki követelmények és vizsgálati eljárások meghatározásáról, valamint a mentességek és az alkalmazandó szabványok tekintetében az (EU) 2015/758 európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről és módosításáról (HL L 12., 2017.1.17., 44. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

**** Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

*****A Bizottság (EU) 2021/1958 felhatalmazáson alapuló rendelete (2021. június 23.) az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárműveknek az intelligens sebességszabályozó rendszerei tekintetében történő típusjóváhagyására, valamint e rendszerek önálló műszaki egységként történő típusjóváhagyására vonatkozó egyedi vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozó részletes szabályok megállapítása tekintetében történő kiegészítéséről, valamint az említett rendelet II. mellékletének módosításáról (HL L 409., 2021.11.17., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1958/oj).

***** A Bizottság (EU) 2021/1341 felhatalmazáson alapuló rendelete (2021. április 23.) az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárműveknek a járművezető fáradtságára és éberségének csökkenésére figyelmeztető rendszerei tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó egyedi vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozó részletes szabályok megállapítása tekintetében történő kiegészítéséről, valamint az említett rendelet II. mellékletének módosításáról (HL L 292., 2021.8.16., 4. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1341/oj).

***** A Bizottság (EU) 2023/2590 felhatalmazáson alapuló rendelete (2023. július 13.) az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek egyes gépjárműveknek a járművezető figyelmének elterelődésére figyelmeztető fejlett rendszer tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó egyedi vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozó részletes szabályok megállapítása tekintetében történő kiegészítéséről, valamint az említett rendelet módosításáról (HL L 2023/2590, 2023.11.22., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2590/oj).

***** A Bizottság (EU) 2022/545 felhatalmazáson alapuló rendelete (2022. január 26.) az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárműveknek az eseményadat-rögzítők tekintetében történő típusjóváhagyására, valamint e rendszerek önálló műszaki egységként történő típusjóváhagyására vonatkozó egyedi vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozó részletes szabályok megállapítása tekintetében történő kiegészítéséről, valamint az említett rendelet II. mellékletének módosításáról (HL L 107., 2022.4.6., 18. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj).

***** A Bizottság (EU) 2022/1426 végrehajtási rendelete (2022. augusztus 5.) az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a teljesen automatizált járművek automatizált vezetési rendszerének (ADS) típusjóváhagyására vonatkozó egységes eljárások és műszaki előírások tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról (HL L 221., 2022.8.26., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj).

”

2. A III. melléklet a következőképpen módosul:

a) a „Létesítmények és berendezések” című I. szakasz első bekezdése a következőképpen módosul:

i. a (10) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(10) A 2014/32/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti kipufogógáz-elemző (négyféle gáz tekintetében)*;

* Az Európai Parlament és a Tanács 2014/32/EU irányelve (2014. február 26.) a mérőműszerek forgalmazására vonatkozó tagállami jogszabályok harmonizálásáról (HL L 96., 2014.3.29., 149. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/32/oj>).”;

ii. a (15) pont helyébe az alábbi szöveg lép, és a szakasz új (16)–(18) ponttal egészül ki:

„(15) A cseppfolyósított szénhidrogéngáz (LPG)/sűrített földgáz (CNG)/cseppfolyós földgáz (LNG) és a hidrogén szivárgását ellenőrző készülék, amennyiben ilyen üzemű járművet vizsgálnak;

(16) A kompressziós gyújtású motorok részecskeszám-kibocsátásának mérésére szolgáló, megfelelő pontosságú készülék;

(17) A kompressziós gyújtású motorok nitrogén-oxid-kibocsátásának (NO_x-kibocsátás) mérésére szolgáló, megfelelő pontosságú készülék; A készüléknek a 6. cikk (2) bekezdésében meghatározott dátumra működőképesnek kell lennie a műszaki vizsgálóállomáson;

(18) A külső gyújtású motorok nitrogén-oxid-kibocsátásának (NO_x-kibocsátás) mérésére szolgáló, megfelelő pontosságú készülék, valamint az ilyen motorok részecskeszám-kibocsátásának mérésére szolgáló, megfelelő pontosságú készülék. Ezeknek a készüléknek a 6. cikk (2) bekezdésében meghatározott dátumra működőképesnek kell lennie a műszaki vizsgálóállomáson.”;

b) a II. szakasz I. táblázatának helyébe a következő szöveg lép:

„I. táblázat (*)

A műszaki vizsgálat elvégzése céljából minimálisan előírt berendezések

Járművek		Kategória		Előírt berendezések az I. szakaszban felsorolt tételek szerint																	
	Maximális tömeg			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1. Motorkerékpárok			1																		
		L1e	P	x								x	x		x	x	x				
		L1e	E	x											x	x	x				
		L3e, L4e	P	x								x	x		x	x	x				
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x				
		L3e, L4e	E	x											x	x	x				
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L2e	E	x	x										x	x	x				
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L5e	E	x	x										x	x	x				

		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L6e	E	x	x										x	x	x				
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L7e	E	x	x										x	x	x				
2. Személygépjárművek																					

Járművek		Kategória		Előírt berendezések az I. szakaszban felsorolt tételek szerint																		
	Maximális tömeg			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
	3 500 kg-ig	M ₁ , M ₂	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x		x	
	3 500 kg-ig	M ₁ , M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x		
	3 500 kg-ig	M ₁ , M ₂	E	x	x		x								x	x	x					
	> 3 500 kg	M ₁ , M ₂ , M ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x		x	
	> 3 500 kg	M ₁ , M ₂ , M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x		
	> 3 500 kg	M ₁ , M ₂ , M ₃	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x					
3. Teher-gépjárművek																						
	3 500 kg-ig	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x		x	
	3 500 kg-ig	N ₁	E	x	x		x								x	x	x					
	3 500 kg-ig	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x		
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x		
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x					

4. Az N kategóriából származtatott különleges gépjárművek, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b és T4.3b																					
	3 500 kg-ig	N _i	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x	x	x
	3 500 kg-ig	N _i	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x	
	3 500 kg-ig	N _i	E	x	x		x								x	x	x				

Járművek		Kategória		Előírt berendezések az I. szakaszban felsorolt tételek szerint																		
	Maximális tömeg			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b és T4.3b	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b és T4.3b	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x			x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b és T4.3b	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x					
5. Pótkocsik	750 kg-ig	O ₁		x													x					
	> 750–3 500 kg	O ₂		x	x		x										x					
	> 3 500 kg	O ₃ , O ₄		x	x	x			x	x	x						x					

*Az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó jármű-kategóriák csak útmutatóként szerepelnek.

¹ P... benzinüzemű (külső gyújtás); D... dízelüzemű (kompressziós gyújtás); E...elektromos (akkumulátoros elektromos jármű)².

3. A IV. melléklet a következőképpen módosul:

a) a (2) pont a) pontjának i. és ii. alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„i. jármű-technológia:

- fékrendszerek,
- kormányrendszerek,
- látómező,
- világítás beépítése, világítóberendezések és elektronikus alkatrészek,
- tengelyek, kerekek és gumiabroncsok,
- alváz és felépítmény,
- környezetterhelés és kibocsátások,
- alternatív meghajtás (nagyfeszültségű, hibrid, hidrogénrendszerek),
- különleges járművekre vonatkozó további követelmények,

ii. vizsgálati módszerek (beleértve a nagyfeszültségű rendszerekkel felszerelt járművek ellenőrzéséhez szükséges képzést);”

b) a (3) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(3) *Szakértelem tanúsítása*

A járművek közlekedésre való alkalmasságának vizsgálatára jogosult vizsgabiztos részére kiállított tanúsításnak vagy ezzel egyenértékű dokumentumnak legalább a következő adatokat kell tartalmaznia:

- a vizsgabiztos személyazonossága (családi és utónév),
- jármű-kategóriák, amelyek közlekedésre való alkalmasságának vizsgálatára a vizsgabiztos jogosult,
- a bizonyos területekre specializálódott vizsgabiztosok esetében azon járműtípusokra és/vagy vizsgálatokra vonatkozó korlátozás, amelyek elvégzésére a vizsgabiztos engedéllyel rendelkezik,
- az engedélyt kiállító hatóság neve,
- a kiállítás időpontja.”

[II.] MELLÉKLET

A 2014/47/EU irányelv II., III., IV. és V. melléklete a következőképpen módosul:

4. A II. melléklet a következőképpen módosul:

a) az 1. pont szövege a következő (10) alponttal egészül ki:

„(10) ADAS és egyéb, biztonsággal kapcsolatos rendszerek.”;

b) a 3. pont a következőképpen módosul:

i. a címsor helyébe a következő szöveg lép:

„3. A VIZSGÁLATOK TARTALMA ÉS MÓDSZEREI, HIBAOKOK, A JÁRMŰVEK HIÁNYOSSÁGAINAK ÉRTÉKELÉSE”;

ii. a táblázatban az 1.1.3.–1.1.6. pontok helyébe a következő szöveg lép:

”

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 fékezés a fékpedál/fékkar olyan lenyomását jelenti, amely lehetővé teszi, hogy a fékegységekre a levegő teljes mértékben áramoljon/a folyadéknyomás teljes mértékben hasson.	a) A figyelmeztető berendezés működésbe lépése után (vagy ha a nyomásmérő a veszélyzónában van) nincs legalább négy fékezéshez elegendő légnyomás/vákuum; legalább két fékezés a figyelmeztető berendezés működésbe lépése után (vagy ha a nyomásmérő a veszélyzónában van).		X	X
		b) A fék biztonságos működéséhez szükséges légnyomás/vákuum felépülési ideje túl hosszú a követelményekhez képest ¹ .		X	
		c) Nem működik a többkörös védőszelep vagy nyomáscsökkentő szelep.		X	
		d) Levegővesztés miatt érezhető nyomásesés vagy hallható levegőszivárgás tapasztalható. Levegővesztés miatt kritikus nyomásesés tapasztalható.		X	X
		e) Külső sérülés, amely valószínűsíthetően befolyásolja a fékrendszer működését. A biztonsági fék működése nem kielégítő.		X	X
1.1.4. Alacsony nyomásra figyelmeztető berendezés.	Funkcionális ellenőrzés.	A figyelmeztető berendezés üzemzavara vagy hibája. Az alacsony nyomás nem állapítható meg.	X		X
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) A működés nem kielégítő.		X	

<p>1.1.6. Rögztítőkék-kezelőszerv, rögztítőkék, rögztítőkék-reteszoló kilincsmű, elektromosan működtetett rögztítőkék, beleértve a négykerék-rögztítőkék is</p> <p>Az elektromosan működtetett rögztítőkék leírása: a rögztítőkék-funkció aktiválása vagy áttétele elektronikus vagy elektromechanikus úton történik.</p> <p>A négykerék-rögztítőkék leírása: a rendszer mind a négy keréken a legnagyobb féknyomást alkalmazza a kerékfékhengereken.</p>	<p>Az alkatrészek fékrendszer működése közbeni szemrevételezése, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) A reteszelés nem tart megfelelően.		X		
		b) A rögztítőkék-tengely vagy a reteszelőmechanizmus kopott.	X		X	
		Túlzott kopás.			X	
		c) Túl nagy a kar elmozdulási úthossza a kezelőkar helytelen beállítása miatt.			X	
		d) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.			X	
		e) Sérült rendszer vagy alkatrész.			X	
		f) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.			X	
		g) A vezetékek sérültek.			X	
		h) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.			X	
		i) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez.	X		X	
		Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.				
Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.						
Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.				X		
j) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.			X			
k) Egyéb hiba.			X			
Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.	X					
Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.			X			
Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.				X		

”
”

iii. a táblázatban az 1.1.13. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

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, vagy egyértelműen nem megfelelő típusú.			X
		d) Az elektromos vezetékezés kopásjelzője szét van kapcsolva vagy sérült.	X		

”.

iv. a táblázatban az 1.1.18. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

1.1.18. Fékpofahézag-állítók és -jelzők	Az alkatrészek szemrevételezése a fékrendszer működése közben, amennyiben lehetséges.	a) A hézagállító sérült, szorul, rendellenes az úthossza, túlságosan kopott vagy helytelenül van beállítva.		X	
		b) A hézagállító sérült.		X	
		c) A hézagállító helytelenül van beszerelve vagy kicserélve.		X	

”.

v. a táblázatban az 1.1.19. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

<p>1.1.19. Tartósfék-rendszer (ha be van szerelve vagy kötelező)</p> <p>Leírás: kiegészítő fékrendszer, amely jelentős teljesítménycsökkenés nélkül képes hosszabb ideig fenntartani a fékezést, például az ENSZ-EGB 13. sz. előírásának és az (EU) 2019/2144 rendeletnek megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés (ha lehetséges, aktivált és nem aktivált paranccsal), amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész (például laza csatlakozás vagy rögzítés).		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X

”.

vi. a táblázatban az 1.1.23. pont helyébe a következő 1.1.23–1.1.25 pontok lépnek:

»						
1.1.23. Ráfutófék	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) Nem működik megfelelően, például a vonórúd mozgása meghaladja a teljes ráfutási út 2/3-át.		X		
		b) A pótkocsi-vészfékező kábel hibás vagy hiányzik.		X		
1.1.24. A pótkocsi stabilizálása (ha van beszerelve) (X) ² Leírás: a pótkocsi üzemi fékekkel történő szelektív fékezésével a teljes járműszerelvénnyel stabilizálódik.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X		

		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
1.1.25. Autóbuszok megállófékje (ha be van szerelve) (X) ²	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X

”;
”

vii. a táblázatban az 1.2.1. és az 1.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

»					
1.2.1. Teljesítmény	Fékpadon vagy ennek hiányában közúton végzett vizsgálat során fokozatosan történő fékezés a maximális fékerő eléréséig. Lehetőség szerint biztosítani kell, hogy a mechanikus üzemi fékek vizsgálatára a regeneratív fékezés vagy egyéb folyamatos fékezés általi interferencia, illetve azok egyidejű használatának hiányában kerüljön sor.	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 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, illetőleg közúti vizsgálat esetén az üzemi fékpedálnál/karnál vagy kormánykeréknél túlzott rezgés keletkezik.		X	
1.2.2. Hatásosság (E)	Vizsgálat fékpadon, a tényleges tömeg mellett, vagy, amennyiben ez műszaki okokból nem megoldható, közúton, adattárolós lassulásmérő berendezés használatával (i).	Nem éri el az alábbi minimális értékeket (2): M ₁ , M ₂ és M ₃ kategória: 50 % (3) N ₁ kategória: 45 % N ₂ és N ₃ kategória: 43 % (4) O ₃ és O ₄ kategória: 40 % (5) T kategória: 40 %.		X	

		A jármű a fenti értékek kevesebb, mint 50 %-át éri el.			X
--	--	--	--	--	---

”
”

viii. a táblázatban az 1.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

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.		X	
		A fékerő hiánya egy vagy több keréken.			X
	Lehetőség szerint biztosítani kell, hogy a mechanikus üzemi fékek vizsgálatára a regeneratív fékezés vagy egyéb folyamatos fékezés általi interferencia, illetve azok egyidejű használatának hiányában kerüljön sor.	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.		X	
		Tengelykormányzás esetén a fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen levő másik keréken mért maximális fékerő 50 %-a.			X
		c) A fékerő nem növelhető fokozatosan (a fék rángat).		X	

”
”

ix. a táblázatban az 1.4.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

1.4.1. Működési jellemzők (E)	A fék működtetése fékpadon vagy közúton végzett vizsgálat során.	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
-------------------------------	--	--	--	---	---

”.

x. a táblázatban az 1.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

1.5. A tartósfék-rendszer működési jellemzői	Szemrevételezés és – amennyiben lehetséges – a rendszer üzemképességének ellenőrzése, azaz közúton végzett vizsgálat.	a) A hibajelző hibát jelez.		X	
		b) A rendszer nem működik.		X	

”.

xi. a táblázatban az 1.6. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

<p>1.6. Blokkolásgátló fékrendszer (ABS)</p> <p>Leírás: a rendszer a kerékfékerő szelektív csökkentésével automatikusan megakadályozza a kerékblokkolást fékezés közben, például az ENSZ-EGB 13. sz. előírásának és az (EU) 2019/2144 rendeletnek megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek (például keréksebesség-érzékelő).		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X		
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X

”.

xia. a táblázatban az 1.7. pont helyébe a következő szöveg lép:

»

1.7. Elektronikus fékezőrendszer Leírás: fékpedál-érzékelő és/vagy nyomásérzékelő rögzíti a fékezési parancsot, és minden kerékre kiszámítja az optimális fékerőt, hogy valamennyi kerékfék optimálisan lépjen működésbe.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával vagy közúti vizsgálattal egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X		
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
1.7.1. Elektromos regeneratív fék	Az elektromos regeneratív fékezés kijelzőjének szemrevételezése, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – az elektronikus járműinterfész használatával vagy közúti vizsgálattal egészítenek ki.	a) A figyelmeztető berendezés hibát jelez.		X		
		b) A rendszer nem lassítja észrevehetően a járművet (kivéve, ha az akkumulátor tele van), vagy a töltésjelzőn (ha van ilyen beszerelve) a regenerálás aktiválásakor nem jelenik meg az »on charge« (töltés folyamatban) üzenet.		X		
		c) A járműinterfész a rendszer működési hibáját jelzi.		X		
		d) A járműinterfész a rendszer működési hibáját jelzi.		X		

»,
,

xib. a táblázatban a 2.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

<p>2.2.2. Kormányoszlop/ököraszarv-kormány és kormánylengés-csillapítók, beleértve az elektronikus lengéscsillapítókat is</p>	<p>Toljuk, illetve húzzuk a kormánykereket a kormányoszloppal egy vonalban, toljuk a kormánykereket különböző irányokba a kormányoszlophoz képest derékszögben.</p>	<p>a) A kormánykerék közepének játéka tengelyirányban túl nagy.</p>	<p>X</p>	
<p>Az elektronikus lengéscsillapítás leírása: A kormánylengés-csillapítás elektronikusan vezérelt.</p>	<p>A holtjáték, valamint a rugalmas csatlakozófejek vagy kardáncsuklós csatlakozások szemrevételezéssel történő ellenőrzése, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	<p>b) A kormányoszlop tetejének az oszlop tengelyétől sugárirányban való játéka túl nagy.</p>	<p>X</p>	
		<p>c) A rugalmas csatlakozófej túlzottan elhasználódott.</p>	<p>X</p>	
		<p>d) A rögzítés hibás. A szétválás nagyon komoly veszélye áll fenn.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>e) Nem biztonságos átalakítás³.</p>		<p>X</p>
		<p>f) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.</p>	<p>X</p>	
		<p>g) Sérült rendszer vagy alkatrészek.</p>	<p>X</p>	
		<p>h) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.</p>	<p>X</p>	
		<p>i) A vezetékek sérültek.</p>	<p>X</p>	
		<p>j) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.</p>	<p>X</p>	
		<p>k) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.</p>	<p>X</p>	

	Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
	Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			X
	l) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen:		X	
	Ez befolyásolja a kormányzást.			X
	m) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.	X		
	Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
	Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			X

”.

xii. a táblázatban a 2.6. pont helyébe a következő 2.6–2.8. pont lép:

»						
<p>2.6. Elektronikus kormányrészegítő (EPS), ideértve az aktív szervokormányzást is</p> <p>Leírás: a kormányzást segítő erőt villanymotor állítja elő.</p> <p>Az aktív szervokormányzás leírása: a vezetési helyzettől függően a rendszer megváltoztatja a kormányzás áttételi arányát.</p>	<p>Szemrevételezés és a kormánykerék elfordulási szöge, valamint a kerekek elfordulási szöge közötti kiegyenlítettség ellenőrzése járó és álló motor mellett, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a)	Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b)	Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c)	Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d)	A vezetékek sérültek.		X	
		e)	A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f)	A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
		g)	A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek (például a szervokormány nem működik), vagy működése/működésük valószerűtlen (például kiegyenlítetlenség a kormánykerék és a kerekek elfordulási szöge között). Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X
		h)	Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
<p>2.7. Elektronikus összerék-kormányzás (ha van beszerelve)</p> <p>Leírás: két tengely kormányozható, 3°-nál nagyobb kormányzási szöggel valamennyi kormányzott keréken, például az ENSZ-EGB 79. sz. előírásának és az (EU) 2019/2144</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a)	Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b)	Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c)	Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d)	A vezetékek sérültek.		X	

rendeletnek megfelelően.		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
2.8. Elektronikus vezérlésű elülső és utánfutó vontatott tengely (ha van beszerelve) (X) ² Leírás: a kormányzott tengelyek kiegészítő tengelyek, elektronikusan vezérelt kormányzással. A kormányzási erőt hidraulikus szivattyú vagy a kerekekre ható oldalirányú erő generálja.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X		X

		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			X
--	--	---	--	--	---

”
;

xiia. a táblázatban a 3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

<p>3.1. Látómező, beleértve a kamera-monitor-rendszeren (ha van ilyen beszerelve) keresztül megjelenített közvetett látómezőt</p> <p>A kamera-monitor-rendszer leírása: az a rendszer, amely a közvetett látómező legalább egy részét kamerából és monitorból álló kombináció segítségével jeleníti meg (például az ENSZ-EGB 46. sz. előírásának megfelelően).</p>	<p>Szemrevételezés a vezetőülésből, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Akadály a vezető látómezőjében, amely lényegesen befolyásolja a kilátást előre vagy oldalra (az ablaktörlő törlési tartományán kívül). Befolyás az ablaktörlő törlési tartományán belüli kilátásra, vagy a külső tükrök nem láthatók.	X		
		b) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		c) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		d) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		e) A vezetékek sérültek.		X	
		f) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		g) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
		h) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		i) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X

”
;

xiv. a táblázatban a 4.1.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

<p>4.1.5. Automatikusan és kézi magasságállító eszközök (ha kötelező)</p> <p>Automatikusan magasságállító eszköz leírása: a terheléstől és (opcionálisan) az emelkedési szögétől függően a rendszer szabályozza a fényszóró függőleges beállítását, például az ENSZ-EGB 121. sz. előírásának megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X		
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
		i) A kézi vezérlésű készülék nem működtethető a vezetőülésemből.		X		

”;

xv. a táblázatban a 4.2.1. és a 4.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

22					
4.2.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás vagy hiányzik. Többpontos fényforrások (LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes); az oldalsó fényforrások egyike hibás. Egypontos fényforrások: LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes. Több oldalsó fényforrás közül kettő vagy több hibás.	X	X	
		b) A fényforrás 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 ¹ .		X	
		A hátsó helyzetjelző és oldalsó szélességjelző lámpák felkapcsolt fényszóró mellett kikapcsolhatók.		X	
		b) A vezérlőegység működése hibás.		X	
4.2.2.1. Automatikus világítás (ha kötelező) Leírás: a környezeti fényerőtől függően a rendszer automatikusan be- és kikapcsolja a távolsági fényszórót.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	

		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X

”.

xvi. a táblázatban a 4.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

4.3.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	<p>a) A fényforrás hibás vagy hiányzik.</p> <p>Többpontos fényforrások; LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes).</p> <p>Egy pontos fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes.</p> <p>Egyetlen fényforrás sem működik.</p>	X	X	X
		<p>b) A búra enyhén hibás (nem befolyásolja a fénykibocsátást.)</p> <p>A búra nagymértékben hibás (befolyásolja a fénykibocsátást).</p>	X	X	
		<p>c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve.</p> <p>Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.</p>	X	X	

”
;

xvii. a táblázatban a 4.4.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
4.4.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás vagy hiányzik. Többpontos fényforrások (LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes). Egypontos fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes. Egy fényforrás sem működőképes.	X	X	X
		b) A búra enyhén hibás (nem befolyásolja a fénykibocsátást). A búra nagymértékben hibás (befolyásolja a fénykibocsátást).	X	X	
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X	X	

”.

xviii. a táblázatban a 4.5.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

4.5.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás vagy hiányzik. Többpontos fényforrás; LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes. Egypontos fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes.	X		
		b) A búra enyhén hibás (nem befolyásolja a fénykibocsátást). A búra nagymértékben hibás (befolyásolja a fénykibocsátást).	X		X
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy kiesik, vagy vakítja a szembe közlekedőket.	X		X

”;

xix. a táblázatban a 4.6.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

4.6.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A fényforrás hibás vagy hiányzik. Többpontos fényforrások (LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes). Egypontos fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes.	X		X
		b) A búra hibás.	X		
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X		X

”.

xx. a táblázatban a 4.7.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

4.7.1. Állapot és üzemképesség	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	a) A lámpa közvetlenül vagy fehér fénnel hátrafelé világít.	X		
		b) A fényforrás hibás vagy hiányzik. (Többpontos fényforrás; LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes). A fényforrás hibás vagy hiányzik. (Egypontos fényforrás; LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes.)	X		X
		c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.	X		X

”.

xxi. a táblázat 4.11. pontjában az első oszlop címének helyébe a következő szöveg lép:

„Elektromos vezetékek (a nagyfeszültségű vezetékek kivételével)”;

xxia. a táblázatban a 4.12. pont helyébe a következő szöveg lép:

»					
<p>4.12. Nem kötelező lámpák és fényvisszaverők, például alapvető külső lámpák (X)²</p> <p>Alapvető külső lámpák leírása: a rendszer bekapcsolja/lekapcsolja az alapvető világítóberendezéseket (például a jelzőfényeket).</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) A követelményekkel ¹ nem összhangban felszerelt lámpa/fényvisszaverő.	X		
		Elöl piros vagy hátul fehér színű lámpa/fényvisszaverő.		X	
		b) A követelményekkel ¹ nem összhangban működő lámpa. Az egyidejűleg működő fényszórók száma túllépi a legnagyobb megengedett fényerősséget. Elöl piros vagy hátul fehér színű lámpa/fényvisszaverő.	X		X
		c) A lámpa/fényvisszaverő nincs biztonságosan rögzítve.	X		X
		Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.			X
		d) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.			X
		e) Sérült rendszer vagy alkatrészek.			X
		f) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.			X
g) A vezetékek sérültek.			X		
h) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.			X		

	i) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
	j) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
	k) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X

”;
”;

xxii. a táblázat 4.13. pontjában az első oszlop címének helyébe a következő szöveg lép:

„Akkumulátor (vagy akkumulátorok, a nagyfeszültségű akkumulátorok kivételével)”;

xxiii. a szöveg a következő 4.14. és 4.15. ponttal egészül ki:

22					
4.14. Nagyfeszültségű rendszerek					
4.14.1. Elektromos biztonság	Szemrevételezés, amelyet (amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak) elektronikus járműinterfész használatával egészítenek ki.	a) A jelzőműszer vagy a járműinterfész a rendszer működési hibáját mutatja.		X	
		b) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
4.14.2. Hajtóakkumulátor-kamra	Szemrevételezés.	a) Enyhén megrongálódott. Súlyosan megrongálódott.	X	X	
		b) A rögzítés hibás. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.		X	X
		c) Elzáródott szellőzőnyílás(ok).	X		
4.14.3 Újratölthető elektromosenergia-tároló rendszer (REESS), hajtóakkumulátor és akkumulátorkezelő rendszer Leírás: Újratölthető energiatároló rendszer (REESS): az elektromos meghajtás céljára elektromos energiát termelő, újratölthető energiatároló rendszer; A REESS állhat alrendszer(ek)ből, valamint a fizikai alátámasztáshoz, hőmérséklet-szabályozáshoz, elektronikus vezérléshez és burkolathoz szükséges kiegészítő rendszerekből.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus járműinterfész használatával egészítenek ki.	a) Szivárgás jelei. Szivárgás (cseppek jelenléte).		X	X
		b) Helytelen szoftver vagy hardver, vagy az üzemi kód nem aktív.		X	
4.14.4. Nagyfeszültségű elektromos vezetékek					
4.14.4.1. Nagyfeszültségű vezetékköteg és csatlakozó	Szemrevételezés, adott esetben a motortér és a csomagtér belsejére is kiterjedően, miközben a jármű akna fölött vagy emelőn van.	a) Enyhén megrongálódott. Súlyosan megrongálódott. Rövidzárlat kockázata.	X	X	X
		b) 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, csatlakozások szakadtak meg.	X	X	X

		c) Nyilvánvaló tűzveszély, szikraképződés.			X	
4.14.4.2. Fonott testkábel, beleértve a csatlakozóelemet	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Enyhén megrongálódott. Súlyosan megrongálódott.	X		X	
4.14.4.3. A földelés folytonossága (X) ²	Mérés ellenállásmérővel	A vizsgálat nem kivitelezhető. Túl magas az ellenállás (100 Ω (ohm) fölött).	X		X	
4.14.4.4 A töltőcsatlakozó fedele	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Megrongálódott. Hiányzik.	X		X	
4.14.4.5. Töltőcsatlakozó	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Megrongálódott. Kezdődő olvadás vagy az elektromos ívek nyoma. Idegen anyag, módosított vagy nedvesség.	X		X X	
4.14.4.6 Töltőkábel (ha van)	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	Megrongálódott.	X			
4.14.5. Nagyfeszültségű elektromos és elektronikus berendezések (X) ²						
4.14.5.1. Nagyfeszültségű elektromos és elektronikus berendezések	Szemrevételezéssel és elektronikus járműinterfész alkalmazásával történő ellenőrzés.	a) Enyhén megrongálódott. Súlyosan megrongálódott.	X		X	
		b) A rögzítés hibás.			X	
		c) Szivárgás.			X	
4.14.5.2. Vontatómotor	Szemrevételezés. A rendszerek működőképés állapotának ellenőrzése az alkalmazandó interfész használatával (OBD vagy OBM). Egyenpotenciál mérése, amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik.	a) Az árnyékoló deformálódott, nem a megfelelő helyen van, sérült vagy korrodálódott.			X	
		b) A figyelmeztető jelölés hiányzik vagy olvashatatlan.			X	
		c) A vezetékköteg csatlakozása nincs megfelelően rögzítve vagy korrodálódott.			X	
		d) Az elektromos szigetelés sérült vagy megrongálódott, érintkezés esetén sérülést okozhat.			X	X
		e) A vontatómotor készenléte a hibakezelésre.			X	
		f) A típusjövahagyással rendelkező hardver és szoftver nem felel meg a követelményeknek ¹			X	

4.14.5.3. Elektronikus konverter, motor és inverter	Szemrevételezés. A rendszerek működőképes állapotának ellenőrzése az alkalmazandó interfész használatával (OBD vagy OBM). Egyenpotenciál mérése, amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik.	a) Nem teljesülnek a követelmények ¹ .		X		
		b) Nincs megfelelően felerősítve.		X		
		c) Sérült vagy korrodált alkatrészek. Sérülést okozhat vagy leeshet.	X		X	
		d) Az árnyékolók nincsenek a helyükön vagy sérültek.			X	
		e) Az elektromos szigetelés sérült vagy megrongálódott.			X	
		f) A konverter és az inverter rendszerek készenléte a hibakezelésre.			X	
		g) A típusjövahagyással rendelkező hardver és szoftver nem megfelelő verziója.			X	
4.14.6. Szigetelési ellenállás (X) ²						
4.14.6.1. A jármű töltőcsatlakozójának szigetelési ellenállása és a védőföldelés ellenállása	A szigetelési ellenállás leolvasása az elektronikus járműinterfész segítségével, amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak.	a) A szigetelési ellenállás nem felel meg a követelményeknek vagy a járműgyártó által előre meghatározott értékeknek.		X		
		b) A védőföldelés ellenállása nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X		
4.14.6.2. A nagyfeszültségű rendszer és az alváz közötti szigetelési ellenállás	Szemrevételezés. A szigetelési ellenállás leolvasása az elektronikus járműinterfész segítségével, amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak.	a) A szigetelést figyelő rendszer működési hibát jelez.		X		
		b) A szigetelési ellenállás értéke nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X		
4.14.7. Indításgátló rendszer						
4.14.7.1. Indításgátló rendszer (ha kötelező)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés és lehetőség szerint működtetéssel történő ellenőrzés. Funkcionális vizsgálat annak ellenőrzésével, hogy a jármű nem képes magától elmozdulni, ha a töltőkábel csatlakoztatva van és az ülésre nem nehezedik a járművezető súlya.	A kijelző működési hibája.	X			
4.15. Vészfékjel Leírás: erőteljes lassulás során működésbe lépnek a vészvillogók, és/vagy további	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		

világító felületek lépnek működésbe, és/vagy a hátul közlekedőket villogó féklámpák figyelmeztetik, például az ENSZ-EGB 48. sz. előírásának vagy az ENSZ-EGB 13. sz. előírásának megfelelően.	c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
	d) A vezetékek sérültek.		X	
	e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
	f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
	g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
	h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X

”.
”

xxiv. a táblázatban az 5.1.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

5.1.3. Kerécsapágy ak (+E)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, ha rendelkezésre áll, futómű-mozgató paddal. Fordítsuk el a kereket, vagy fejtünk ki oldalirányú erőt minden egyes kerékre, és jegyezzük fel, milyen hosszú a keréknek a tengelycsomkhoz viszonyított úthossza felfelé.	a) A kerécsapágy holtjátéka túl nagy. Romlik az iránytartás; elroncsolódhat.	X	X
		b) A kerécsapágy túl szoros, berágódott. A csapágy túlhevülhet; elroncsolódhat.	X	X
		c) Kopás vagy sérülés hallható jelei.	X	

”.

a táblázatban az 5.2.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

<p>5.2.3. Gumiabroncsok</p>	<p>A teljes gumiabroncs szemrevételezéssel történő ellenőrzése a kerék forgatásával, amikor az nincs a földön és a jármű akna fölött vagy emelől van, vagy a jármű előre-hátra görgetésével az akna fölött.</p>	<p>a) A gumiabroncsméret, a terhelhetőség, a jóváhagyási jel vagy a sebességindex nem felel meg a követelményeknek¹, ezáltal hátrányosan befolyásolja a közlekedésbiztonságot.</p> <p>A mindenkori használathoz elégtelen terhelhetőség vagy sebességindex; az abroncs a jármű rögzített alkatrészeihez dörzsölődik, ezáltal romlik a vezetés biztonsága.</p>		<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>b) Egyazon tengelyen vagy ikerkeréken különböző méretű gumiabroncsok találhatóak.</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Egyazon tengelyen különböző szerkezetű (radiál/diagonál) gumiabroncsok találhatóak.</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Bármilyen komoly sérülés vagy vágás a gumiabroncson.</p> <p>A szövetváz kilátszik vagy sérült.</p>		<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>e) A futófelület-kopásjelző láthatóvá válik.</p> <p>A futófelület bordázatának mélysége nem felel meg a követelményeknek¹.</p>		<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>f) A gumiabroncs más alkatrészekhez (rugalmas sárvédők) dörzsölődik.</p> <p>A gumiabroncs más alkatrészekhez dörzsölődik (nem befolyásolja a vezetés biztonságosságát).</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
		<p>g) Az utánvágott gumiabroncsok nem felelnek meg a követelményeknek¹.</p> <p>Ez érinti a szövet védőréteget.</p>		<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>h) Az abroncs egyértelműen csökkent nyomású.</p>	<p>X</p>		

<p>5.2.3.1. Abroncsnyomásra vonatkozó figyelmeztetés</p> <p>Leírás: a rendszer integrált érzékelőkkel és/vagy a keréksebesség valószerűtlen értékei alapján észleli az abroncsnyomás csökkenését, például az (EU) 2019/2144 rendeletnek és az ENSZ-EGB 141. sz. előírásának megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű fizikai jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	<p>a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.</p>		<p>X</p>	
		<p>d) A vezetékek sérültek.</p>		<p>X</p>	
		<p>e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

”.

xxivb. a táblázatban az 5.3.2. és az 5.3.2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

»					
5.3.2. Lengéscsillapítók, ideértve az elektronikus lengéscsillapítást is (ha van beszerelve)	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		i) A lengéscsillapítók nem megfelelően vannak rögzítve az alvázra vagy a tengelyre A lengéscsillapító meglazult.	X	X	
		j) A sérült lengéscsillapító súlyos szivárgás vagy hibás működés jeleit mutatja.		X	
5.3.2.1. A lengéscsillapítás hatékonyságának vizsgálata (X) ²	Használjunk speciális készüléket a bal és a jobb oldal közötti eltérés megállapítására, vagy végezzük el a vizsgálatot a járműre jellemző lengés vagy a jármű lengéscsillapítása alapján.	a) Jelentős eltérés van a bal és a jobb oldal között.		X	
		b) Nem éri el a megadott alsó határértéket.		X	
» ;					

xxivc. a táblázatban az 5.3.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

5.3.5. Légrugózás, beleértve a magasságszabályozást is (ha van beszerelve)	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
Magasságszabályozás leírása: a rendszer megváltoztatja a jármű alváza és az út közötti távolságot.		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		i) Hallható szivárgás a rendszerben.		X	

xxivd. a táblázatban a 6.1.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

<p>6.1.3. Üzemanyagtartály és üzemanyagcsövek (ideértve a fűtőanyagtartályt és -csöveket, valamint a hidrogénberendezést is)</p> <p>Hidrogénberendezés leírása: a hidrogént a járműben tárolják és a jármű meghajtására használják belső égésű motor esetében égéssel, vagy kiegészítő villanymotorral felszerelt jármű esetében üzemanyagcellában történő átalakítással.</p>	<p>A jármű szemrevételezése akna fölött vagy emelőn, szivárgásészlelő készülékek használata cseppfolyós gázzal/sűrített földgázzal/cseppfolyós földgázzal/hidrogénnel működő rendszerek esetében, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik és a szükséges adatok rendelkezésre állnak, elektronikus felület használatával egészítenek ki.</p>	<p>a) Rendkívüli tűzveszélyt előidéző, nem megfelelően rögzített tartály vagy cső.</p>			X
		<p>b) Az üzemanyag szivárog, vagy a tartállyapka hiányzik, illetve rendeltetésének nem felel meg. Tűzveszély; nagymértékű veszélyesanyag-szivárgás.</p>		X	X
		<p>c) Kidörzsölődött csövek. Sérült csövek.</p>	X	X	
		<p>d) Az üzemanyag-elzárócsap (ha kötelező) helytelenül működik.</p>		X	
		<p>e) Tűzveszély a következők miatt: – üzemanyag-szivárgás; – az üzemanyagtartály vagy a kipufogórendszer elégtelen védelme; – a motortér állapota.</p>			X
		<p>f) A cseppfolyós gázzal/sűrített földgázzal/cseppfolyós földgázzal vagy hidrogénnel működő rendszer nem felel meg a követelményeknek; a rendszer bármely része hibás¹.</p>			X
		<p>g) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.</p>		X	
		<p>h) Sérült rendszer vagy alkatrészek.</p>		X	
		<p>i) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.</p>		X	
		<p>j) A vezetékek sérültek.</p>		X	
		<p>k) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.</p>		X	
		<p>l) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p>	X	X	X
		<p>m) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.</p>		X	
		<p>n) Egyéb hiba.</p>			

		Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.	X		
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			X

”.

xxive. a táblázat a következő 6.1.10. ponttal egészül ki:

<p>6.1.10. A kicsúszó csuklós egység stabilizálása (ha van beszerelve) (X)²</p> <p>Leírás: A csuklós egységet lengéscsillapítással stabilizálják, a jármű sebességétől, a lengéscsillapítók hengernyomásától, a kormányzási szögétől és a csuklós egység szögétől függően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószínűtlen.		X		
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X

”.

xxivf. a táblázatban a 7.1.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

<p>7.1.3. Biztonságiöv-feszítő és överő-korlátozó</p> <p>Leírás: Baleset esetén a biztonsági öv megfeszül, hogy az utasok egy bizonyos helyzetbe kerüljenek, és/vagy korlátozza az elektromosan vezérelt överőt, és ezáltal korlátozza a személyekre ható erőket, például az ENSZ-EGB 16. sz. előírásának vagy az ENSZ-EGB 94. sz. előírásának megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) A rendszer vagy valamely alkatrésze hiányzik vagy nem a járműhöz való.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy (adott esetben) működése/működésük valószerűtlen.		X		
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X		X	X

”.

xxv. a táblázatban a 7.1.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

”						
7.1.5. Légzsák	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) A rendszer vagy az alkatrészek (például az ülésfoglaltság-érzékelés) egyértelmű hiánya.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek egyértelműen nem működik/nem működnek (például nem a járműhöz való/valók).		X		
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X		X	X
”.						

xxva. a táblázatban a 7.1.4. és a 7.1.6. pontot el kell hagyni;

xxvi. a táblázatban a 7.8. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

7.8. Sebességmérő	Szemrevételezéssel, vagy a közúti vizsgálat során történő működtetéssel, vagy az elektronikus járműinterfész alkalmazásával, vagy ezek bármely kombinációval történő ellenőrzés.	a) Nem a követelményeknek ¹ megfelelően van felszerelve. Hiányzik (ha kötelező).	X	X	
		b) Hibásan működik. Egyáltalán nem működik.	X	X	
		c) Nincs kellő világítás. Egyáltalán nincs világítás.	X	X	

”.

xxvii. a táblázatban a 7.9. pont helyébe a következő szöveg lép:

<p>7.9. Menetiró készülék (ha be van szerelve/kötelező)</p> <p>Leírás: a vezetési idő, szünetek, pihenőidők és a járművezető által egyéb munkavégzéssel töltött időszakok nyilvántartására szolgáló rendszer, például a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek**** megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	<p>a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész (például plomba, címke), vagy nem a követelményekkel¹ összhangban van felszerelve (például a címke érvényessége lejárt).</p>		X	
		<p>b) Sérült rendszer vagy alkatrészek (például olvashatatlan címke).</p>		X	
		<p>c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.</p>		X	
		<p>d) A vezetékek sérültek.</p>		X	
		<p>e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.</p>		X	
		<p>f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p>	X	X	X
		<p>g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen; például manipulálás történt, vagy a gumiabroncsok mérete nem felel meg a kalibrációs paramétereknek, vagy a beállított sebességhatár nem megfelelő (ha ellenőrizték).</p>		X	
		<p>h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p>	X	X	X

xxviii. a táblázatban a 7.10. pont helyébe a következő szöveg lép:

”

<p>7.10. Sebesség-korlátozó berendezés (ha be van szerelve/kötelező) (+E)</p> <p>Leírás: Vezetés közben a rendszer megakadályozza a meghatározott sebességhatár túllépését. Abban az esetben releváns, ha kötelező; például az ENSZ-EGB 89. sz. előírásának és az (EU) 2019/2144 rendeletnek megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész (például plomba, címke), vagy nem a követelményekkel ¹ összhangban van felszerelve.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen; például manipulálás történt, vagy a gumiabroncsok mérete nem felel meg a kalibrációs paramétereknek, vagy a beállított sebességhatár nem megfelelő (ha ellenőrizték).		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X

”;
;

xxviii. a táblázatban a 7.11. pont helyébe a következő szöveg lép:

»

7.11. Kilométer-számláló, ha van	Szemrevételezés és/vagy elektronikus járműinterfész alkalmazása (OBD vagy OBM) Ha az ellenőrzés azt mutatja, hogy a kilométer-számlálót manipulálták, a vizsgabiztos ezt a jármű tulajdonosának szóló értesítésként feltünteti a műszaki vizsgálati bizonyítványon.	Egyértelműen nem működik.		X	
----------------------------------	--	---------------------------	--	---	--

».

xxix. a táblázatban a 7.12. pont helyébe a következő szöveg lép:

»

7.12. Elektronikus menetstabilizáló rendszer (ESC), ha van beszerelve/kötelező (X) ¹ Leírás: a rendszer kritikus, dinamikus vezetési helyzetekben stabilizálja a járművet vagy a teljes járműszerelvényt, például az (EU) 2019/2144 rendelettel és az ENSZ-EGB 140. sz. előírásával összhangban.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) A rendszer vagy bármely alkatrésze (például keréksebesség-érzékelő) hiányzik.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek (például keréksebesség-érzékelők).		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	

		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.	X		
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			X

”.

xxixa. a táblázat a következő 7.13. ponttal egészül ki:

”

7.13. e-segélyhívó (ha be van szerelve, az uniós típusjóváahagyási jogszabályoknak megfelelően)	Módszer	Hibaokok	Kisebb	Komoly	Veszélyes	
automatikus e-segélyhívás Leírás: a rendszer automatikusan, járműfedélzeti érzékelők révén vagy manuálisan aktiválódik; továbbítja a minimálisan előírt adatokat (EN 15722) a mobil hírközlési hálózat segítségével, és a (segélyhívó) szám alapján audiokapcsolatot létesít a jármű utasai és a közbiztonsági válaszpont között, az (EU) 2015/758 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek** és az (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletnek*** megfelelően.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki. Régebbi, már nem üzemelő mobilhálózatokat (2G/3G) használó e-segélyhívó rendszerek hibás működése nem értékelhető hiányosságként.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés (az e-segélyhívó hibajelzője) rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen. – hangjelzést kibocsátó alkatrészek esetén (például visszhangvizsgálat során nem felelnek meg).			X	

		h) Egyéb hiba (pl. a mobil hálózati kommunikációs eszköz, az elektronikus vezérlőegység vagy a GPS-jel hibája). Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.	X		
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.			X

”;
”;

xxxixb. a táblázat a következő 7.14. ponttal egészül ki:

7.14. – Járműdiagnosztikai kapcsolat csatlakozója (OBD-port) (ha van beszerelve)	Módszer	Hibaokok	Kisebb	Komoly	Veszélyes
7.14.1. – Járműdiagnosztikai kapcsolat csatlakozója (OBD port)	Szemrevételezés, amelyet elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Az interfész nem hozzáférhető.		X	
		b) Egyértelműen nem működik.		X	
		c) Sérült rendszer vagy alkatrész.		X	
		d) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	

”;
”;

xxx. a táblázatban a 8.1. és a 8.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

8.1. Zaj

8.1.1. Zajcsökkentő 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 ¹ engedélyezettnél magasabb zajszint.		X	
		b) A zajcsökkentő rendszer bármely része meglazult, sérült, helytelenül van felszerelve, hiányzik vagy egyértelműen olyan módon alakították át, ami a zajszintet hátrányosan befolyásolja. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.		X	X
	További lehetőség a távérzékelő berendezéssel történő és szabványos vizsgálati módszerekkel utólag ellenőrzött mérés.	c) A távérzékelő berendezéssel mért érték jelentős meg nem felelésre utal.		X	

8.2. Kipufogógáz-kibocsátás

8.2.1. Kipufogógáz-kibocsátást szabályozó berendezések	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki (fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD) vagy fedélzeti ellenőrző rendszer (OBM) kiolvasása).	a) A gyártó által felszerelt kibocsátáscsökkentő berendezés hiányzik, átalakították vagy egyértelműen meghibásodott.		X	
		b) Olyan szivárgások észlelhetők, amelyek befolyásolhatják a kibocsátásmérést.		X	
		c) A figyelmeztető berendezés hibásan működik, a figyelmeztető készülék vagy a visszajelző lámpa nem működik.		X	
		d) A hibajelző aktiválódik, a figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		e) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez.		X	
		f) A kipufogógáz-kibocsátás-szabályozó egységet a biztonságot és/vagy a környezetet érintő módon átalakították.		X	
		g) A kibocsátással összefüggő bármely más szabályozó egységet a biztonságot és/vagy a környezetet érintő módon átalakították.		X	

		h) Olyan, a jármű gyártója által nem engedélyezett és a homologizáció során jóvá nem hagyott elektronikus eszközök vannak a járműben, amelyek módosítják a motorba vagy a kibocsátáscsökkentő egység(ek)be érkező vagy onnan kimenő jeleket.		X	
		i) Elégtelen reagensmennyiség (adott esetben).		X	
		j) A fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD) vagy a fedélzeti ellenőrző rendszer (OBM) kiolvasása jelentős működési hibát jelez.		X	
Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
8.2.2. Kipufogógáz-kibocsátás mérése – külső gyújtású motorok	<p>Vizsgálati eljárások:</p> <p>A típusjóváahagyáskor részecskeszám-határértékkel rendelkező járművek esetében; Euro VI, Euro 6c kibocsátási osztályú és újabb járművek, vagy első alkalommal 2019. augusztus 31. után nyilvántartásba vett M1 és N1 kategóriájú járművek, illetve első alkalommal 2013. december 31. után nyilvántartásba vett M2, M3, N2 és N3 kategóriájú járművek:</p> <p>Részecskeszám-mérés a 8.2.2.1. pontban foglaltaknak megfelelően.</p> <p>Valamennyi jármű esetében:</p> <p>Gáz-halmazállapotú kibocsátások vizsgálata a 8.2.2.2. pontban foglaltaknak megfelelően.</p> <p>A végrehajtási jogi aktusokkal összhangban meghatározandó járművek esetében:</p> <p>NO_x-mérés a 8.2.2.3. pontban foglaltaknak megfelelően.</p>				
8.2.2.1. Részecskeszám-mérés (E)	<p>A jármű előkészítése:</p> <p>– [a végrehajtási jogi aktusokkal összhangban meghatározandó]</p> <p>A mérőműszer előkészítése:</p> <p>– A részecskeszámot mérő műszert legalább a gyártó által megadott bemelegedési ideig kell működtetni;</p>	A mérési eredmény meghaladja a végrehajtási jogi aktusokkal összhangban meghatározandó határértékeket.		X	

– a műszer [végrehajtási jogi aktusokkal összhangban meghatározandó] tesztelése az önellenőrző eszközökön keresztül, a műszer üzemeltetés közbeni megfelelő működésének ellenőrzésére (működési hiba esetén a műszer figyelmeztető jelzést vagy üzenetet ad);

Minden vizsgálat előtt ellenőrizni kell a mintavevő rendszer jó állapotát, így ellenőrizni kell azt is, nem sérült-e a mintavevő tömlő és szonda.

Vizsgálati eljárás:

– A részecskeszámláló szoftvere automatikusan irányítja a műszer kezelőjét a vizsgálati eljárás során;

– A szondát legalább 0,20 m mélyre kell a kipufogórendszer kimenetébe helyezni. Indokolt kivételek esetén, ha a mintavétel ezen a mélységben nem lehetséges, a szondát legalább 0,05 m mélyre kell helyezni. A mintavevő szonda nem érintkezhet a kipufogócső falaival,

– Ha a kipufogórendszer egynél több kimenettel rendelkezik, a vizsgálatot valamennyin el kell végezni. Ebben az esetben a különböző kipufogórendszer-nyílásokon mért legnagyobb részecskeszám-koncentrációt kell a jármű részecskeszám-koncentrációjának tekinteni,

– A jármű [a végrehajtási jogi aktusokban meghatározottaknak megfelelően] működik. Ha a jármű motorját nem statikus körülmények között indítják el, a vizsgálatot végző személynek ki kell kapcsolnia a start-stop rendszert. Hibrid és hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek esetében a termikus motort be kell kapcsolni,

A vizsgálati eljárás befejezése után a műszer jelenti (és tárolja) a jármű részecskeszám-koncentrációját és egy »PASS« (megfelelt) vagy »FAIL« (nem felelt meg) üzenetet jelez:

– Ha a vizsgálati eredmény kisebb a határértéknél vagy megegyezik azzal, a műszer »PASS« üzenetet jelez.

– Ha a vizsgálati eredmény nagyobb a határértéknél, a műszer »FAIL« üzenetet jelez.

8.2.2.2. Gáz-halmazállapotú kibocsátás (E)	<p>A mérés a követelményeknek¹ megfelelő kipufogógáz-elemző készülék segítségével történik.</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: – 4,5 %, vagy – 3,5 % az első alkalommal való nyilvántartásba vételnek vagy forgalomba helyezésnek a követelményekben¹ meghatározott időpontja szerint.</p> <p>ii. korszerű kibocsátáscsökkentő rendszerrel felszerelt jármű esetében: — alapjáraton: 0,5 % — emelt üresjáratú fordulatszámon: 0,3 % vagy — alapjáraton: 0,3 % ⁽⁷⁾ — emelt üresjáratú fordulatszámon: 0,2 % vagy — alapjáraton: 0,2 % ⁽⁸⁾ — emelt üresjáratú fordulatszámon: 0,1 % a nyilvántartásba vételnek vagy a forgalomba helyezésnek a követelményekben¹ meghatározott időpontja szerint.</p> <p>c) A lambdaérték kívül esik az $1 \pm 0,03$ tartományon vagy nem felel meg a gyártó előírásainak.</p>	X	X	
8.2.2.3. NO _x -mérés (E)	<p>A jármű előkészítése, a mérőműszer előkészítése, a mintavevő rendszer ellenőrzése és a vizsgálati eljárás végrehajtási jogi aktusokban részletesebben meghatározandó, a külső gyújtású motorok környezetének tükrözése és a gáz-halmazállapotú kibocsátások mérésére szolgáló meglévő módszerek figyelembevétele érdekében.</p> <p>Alternatív megoldásként távérzékelő berendezéssel végzett és az e táblázat 8.2.2. pontja vagy a 2014/45/EU irányelv I. melléklete 3. pontjának 8.2.2. alpontja szerinti szabványos vizsgálati módszerekkel megerősített mérés.</p>	a) A mérési eredmény meghaladja a végrehajtási jogi aktusokkal összhangban meghatározandó határt.	X	X	

		b) A fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD) vagy a fedélzeti ellenőrző rendszer (OBM) kiolvasása jelentős működési hibát jelez.		X	
--	--	---	--	---	--

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
8.2.3. Kipufogógáz-kibocsátás mérése kompressziós gyújtású motorok	<p>Vizsgálati eljárások:</p> <p>Legalább Euro 5b, Euro VI kibocsátási osztályú és újabb járművek, vagy első alkalommal 2012. december 31. után nyilvántartásba vett M1 és N1 kategóriájú járművek, valamint első alkalommal 2013. december 31. után nyilvántartásba vett M2, M3, N2 és N3 kategóriájú járművek esetében: Részecskeszám-mérés a 8.2.3.1. pontban foglaltaknak megfelelően.</p> <p>Legfeljebb Euro 5a és Euro V kibocsátási osztályú járművek esetében: Opacitásmérés a 8.2.3.2. pontban foglaltaknak megfelelően. Részecskeszűrővel felszerelt járművek vagy első alkalommal 2007. július 2. után nyilvántartásba vett M1 kategóriájú járművek, valamint első alkalommal 2010. augusztus 31. után nyilvántartásba vett N1 kategóriájú járművek, továbbá első alkalommal 2014. január 1-je után nyilvántartásba vett M2, M3, N2 és N3 kategóriájú járművek esetében a tagállamok az opacitás mérése helyett a 8.2.3.1. pont szerinti részecskeszám-mérést is alkalmazhatnak.</p> <p>Legalább Euro 6d-TEMP és Euro VI kibocsátási osztályú és újabb járművek, vagy első alkalommal 2019. augusztus 31. után nyilvántartásba vett M1 és N1 kategóriájú járművek, valamint első alkalommal 2014. január 1. után nyilvántartásba vett M2, M3, N2 és N3 kategóriájú járművek esetében: NO_x-mérés a 8.2.3.3. pontban foglaltaknak megfelelően.</p>				
8.2.3.1. Részecskeszám-mérés (E)	<p>A jármű előkészítése: A vizsgálat kezdetén a jármű motorja:</p> <ul style="list-style-type: none"> – forró, azaz a motor hűtőközegének hőmérséklete 60 °C fölötti, de lehetőleg 70 °C fölötti, – kondicionált, amit egy ideig alacsony alapláraton történő működtetéssel és/vagy álló helyzetből induló, legfeljebb 2 000 ford./perc fordulatszámig történő gyorsításokkal, illetve vezetéssel lehet elérni. Az ajánlott teljes kondicionálási idő legalább 300 másodperc. <p>A vizsgálat alatt a jármű nem végezhet aktív részecskeszűrő-regenerálást. A motor hűtőközegének 60 °C alatti hőmérséklete mellett lehetséges gyors megfelelési vizsgálat elvégzése is.</p>	<p>A mérési eredmény meghaladja a 250 000 (1/cm³) értéket.</p> <p>A részecskeszűrővel felszerelt, legfeljebb Euro 5a és Euro V kibocsátási osztályú járművek esetében a tagállamok legfeljebb 1 000 000 (1/cm³) határértéket alkalmazhatnak</p>		X	

<p>Azonban ha a jármű nem felel meg a vizsgálaton, akkor a vizsgálatot meg kell ismételni, és a járműnek teljesítenie kell a motor hűtőközegének hőmérsékletére és kondicionálására vonatkozó követelményeket. (A 2023. március 20-án elfogadott (EU) 2023/688 bizottsági ajánlás 3., 4. és 5. szakaszában meghatározott) mérőműszer előkészítése:</p> <ul style="list-style-type: none"> – a műszert legalább a gyártó által megadott bemelegedési ideig kell működtetni, – a műszerek önellenőrzése a 2023. március 20-án módosított (EU) 2023/688 bizottsági ajánlás 5. szakaszában meghatározottak szerint, a műszer üzemeltetés közbeni megfelelő működésének ellenőrzésére (működési hiba esetén a műszer figyelmeztető jelzést vagy üzenetet ad); <p>Minden vizsgálat előtt ellenőrizni kell a mintavevő rendszer jó állapotát, így ellenőrizni kell azt is, nem sérült-e a mintavevő tömlő és szonda.</p> <p>Vizsgálati eljárás:</p> <ul style="list-style-type: none"> – A részecskeszámláló szoftvere automatikusan irányítja a műszer kezelőjét a vizsgálati eljárás során; – A szondát legalább 0,20 m mélyre kell a kipufogórendszer kimenetébe helyezni. Indokolt kivételek esetén, ha a mintavétel ezen a mélységben nem lehetséges, a szondát legalább 0,05 m mélyre kell helyezni. A mintavevő szonda nem érintkezhet a kipufogócső falaival, – Ha a kipufogórendszer egynél több kimenettel rendelkezik, a vizsgálatot valamennyin el kell végezni. Ebben az esetben a különböző kipufogórendszer-nyílásokon mért legnagyobb részecskeszám-koncentrációt kell a jármű részecskeszám-koncentrációjának tekinteni, – a jármű alacsony alapljáraton működik. Ha a jármű motorját nem statikus körülmények között indítják el, a vizsgálatot végző személynek ki kell kapcsolnia a start-stop rendszert. Hibrid és hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek esetében a termikus motort be kell kapcsolni, – Miután a szondát behelyezték a kipufogócsőbe, a következő lépéseket kell követni: <p>3. Legalább 15 másodperces stabilizációs időszak, amikor a motor alapljárati fordulatszámon jár. Opcionálisan a 2–</p>				
--	--	--	--	--

	<p>3. stabilizációs időszak előtt legfeljebb 2 000 ford./perc fordulatszámig gyorsítást végeznek;</p> <p>4. a stabilizációs időszak után meg kell mérni a részecskeszám-kibocsátás koncentrációját. A vizsgálat időtartama legalább 15 másodperc (a mérés teljes időtartama). A vizsgálati eredmény a mérés időtartamának átlagos részecskeszám-koncentrációja. Ha a mért részecskeszám-koncentráció több, mint kétszerese a határértéknek, a mérést azonnal be lehet fejezni, nem kell megvárni a 15 másodperc leteltét. A vizsgálati eredményt jelenteni kell.</p> <p>A vizsgálati eljárás befejezése után a műszer jelenti (és tárolja) a jármű átlagos részecskeszám-koncentrációját és egy »PASS« (megfelelt) vagy »FAIL« (nem felelt meg) üzenetet jelez:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ha a vizsgálati eredmény kisebb a határértéknél vagy megegyezik azzal, a műszer »PASS« üzenetet jelez. – Ha a vizsgálati eredmény nagyobb a határértéknél, a műszer »FAIL« üzenetet jelez. 			
<p>8.2.3.2. Opacitás</p> <p>Az 1980. január 1. előtt nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek mentesülnek e követelmény alól.</p>	<p>A kipufogógáz opacitásának mérése (terhelés nélkül, az alapjáratától a leszabályozott fordulatszámig tartó) szabadgyorsítás mellett, miközben a sebességváltó üres állásban van, a tengelykapcsoló pedig ki van nyomva, vagy – amennyiben elő van írva a típusjóváhagyásról szóló rendeleteknek megfelelően – a fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD) kiolvasásával történik, a gyártó ajánlásaival, illetve egyéb követelményekkel összhangban.</p> <p>A jármű előkészítése:</p> <p>1. A járművek előkészítés nélkül is vizsgálhatók, bár biztonsági okokból ellenőrizni kell, hogy a motor melege, és megfelelő műszaki állapotban van-e.</p>	<p>a) A követelményekben¹ meghatározott dátum után első alkalommal nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek esetében. az opacitás meghaladja a gyártó által a járművön elhelyezett adattáblán szereplő értéket;</p>	<p>X</p>	

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
	<p>2. Előkészítési követelmények:</p> <p>i. A motor eléri az üzemi hőmérsékletet, például az olajsztmérő 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>	<p>b) Ha ez az adat nem áll rendelkezésre vagy a követelmények¹ nem teszik lehetővé referenciaértékek használatát, a határérték</p> <ul style="list-style-type: none"> — szívómotorok esetében: 2,5 m⁻¹, — turbótöltéses motorok esetében: 3,0 m⁻¹, vagy — a követelményekben¹ azonosított járművek esetében, illetve a követelményekben¹ meghatározott dátum után első alkalommal nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek esetében: <p>1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾ vagy 0,7 m⁻¹ ⁽⁸⁾</p>			
	<p>Vizsgálati eljárás:</p> <p>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.</p> <p>Az egyes szabadgyorsítási ciklusok elindításakor a gázpedált folyamatosan és gyorsan (kevesebb, mint egy másodperc alatt), de nem túl hevesen teljesen be kell nyomni úgy, hogy a befecskendezőszivattyú a lehető legnagyobb mértékű üzemanyag-ellátást biztosítsa.</p>				

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
	<p>Az egyes szabadgyorsítási ciklusok alatt a gázpedál felengedése előtt a motornak el kell érnie a leszabályozási fordulatszámot vagy a gyártó által meghatározott fordulatszámot, illetve ha ez az adat nem áll rendelkezésre, a leszabályozási fordulatszám kétharmadát. Ez például a motorfordulatszám figyelemmel kíséréssel vagy a gázpedál benyomása és felengedése között kellő időt – M_2, M_3, N_2 és N_3 kategóriájú járművek esetében lehetőleg legalább két másodpercet – hagyva biztosítható.</p> <p>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.</p> <p>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 megfelelően minősíthetik azokat a járműveket, amelyek mért értékei háromnál kevesebb szabadgyorsítási ciklus, illetőleg a tisztítási ciklusok után jelentős mértékben a határértékek alatt maradnak.</p> <p>Alternatív megoldásként távérzékelő berendezéssel végzett és az e táblázat 8.2.3. pontja vagy a 2014/45/EU irányelv I. melléklete 3. pontjának 8.2.3. alpontja szerinti szabványos vizsgálati módszerekkel megerősített mérés.</p>				

Ellenőrzött tétel	Módszer	Hibaokok	A hiányosságok értékelése		
			Kisebb	Komoly	Veszélyes
8.2.3.3. NO _x -mérés (E)	<p>A jármű előkészítése:</p> <p>–10 °C alatti körülmények esetén: Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p> <p>Ha a külső hőmérséklet legalább –10°C:</p> <p>A vizsgálat előtt el kell végezni a jármű kipufogógáz-utókezelő rendszerének bemelegítését, amíg olyan körülmények nem alakulnak ki, amelyek lehetővé teszik az NO_x-kibocsátásnak a jármű NO_x-kibocsátás-csökkentő rendszerével történő hatékony csökkentését. Amennyiben lehetséges, a jármű vizsgálatra kész állapotát a műszerfalon található jelzőlámpa ellenőrzésével vagy a járműinterfész alkalmazásával (fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD) vagy fedélzeti ellenőrző rendszer (OBM) kiolvasása) kell megállapítani.</p> <p>A vizsgálat alatt a jármű nem végezhet aktív részecskeszűrő-regenerálást.</p> <p>A mérőműszer előkészítése:</p> <p>– az NO_x-kibocsátást mérő eszközt legalább a gyártó által megadott bemelegedési ideig kell működtetni,</p> <p>– A végrehajtási jogi aktusokkal összhangban meghatározandó műszer önellenőrzései, a műszer üzemeltetés közbeni megfelelő működésének figyelemmel kísérésére és működési hiba esetén figyelmeztető jelzés kiváltására;</p>	<p>A mérési eredmény meghaladja a 40 ppm-et vagy az elektronikus interfész működési hibát jelez.</p>		X	

	<p>Minden vizsgálat előtt ellenőrizni kell a mintavevő rendszer jó állapotát, így ellenőrizni kell azt is, nem sérült-e a mintavevő tömlő és szonda.</p> <p>Vizsgálati eljárás:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Az NO_x-elemző készülék szoftvere automatikusan irányítja a műszer kezelőjét a vizsgálati eljárás során; – a szondát legalább 0,20 m mélyre kell a kipufogórendszer kimenetébe helyezni. Indokolt kivételek esetén, ha a mintavétel ezen a mélységben nem lehetséges, a szondát legalább 0,05 m mélyre kell helyezni. A mintavevő szonda nem érintkezhet a kipufogócső falaival; – ha a kipufogórendszer egynél több kimenettel rendelkezik, a vizsgálatot valamennyin el kell végezni. Ebben az esetben a különböző kipufogórendszer-nyílásokon mért legnagyobb NO_x-koncentrációt kell a jármű NO_x-koncentrációjának tekinteni; – A jármű alacsony alapljáraton működik; – Miután a szondát behelyezték a kipufogócsőbe, a következő lépéseket kell követni: <p>Legalább 15 másodperces stabilizációs időszak, amikor a motor alapljárati fordulatszámon jár.</p> <p>A stabilizációs időszak után meg kell mérni az NO_x-kibocsátás koncentrációját. A vizsgálat időtartama legalább 15 másodperc (a mérés teljes időtartama). A vizsgálati eredmény a mérés időtartamának átlagos NO_x-koncentrációja.</p> <p>A vizsgálati eljárás befejezése után a műszer jelenti (és tárolja) a jármű átlagos NO_x-koncentrációját és egy »PASS« (megfelelt) vagy »FAIL« (nem felelt meg) üzenetet jelez:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ha a vizsgálati eredmény kisebb a határértéknél vagy megegyezik azzal, a műszer »PASS« üzenetet jelez. – Ha a vizsgálati eredmény nagyobb a határértéknél, a műszer »FAIL« üzenetet jelez. 				
--	--	--	--	--	--

	<p>Alternatív megoldásként távérzékelő berendezéssel végzett és az e táblázat 8.2.3. pontja vagy a 2014/45/EU irányelv I. melléklete 3. pontjának 8.2.3. alpontja szerinti szabványos vizsgálati módszerekkel megerősített mérés.</p>				
--	---	--	--	--	--

xxxi. a táblázatban a 8.4.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

8.4.1. Folyadékszivárgások	Szemrevételezés.	Bármilyen túlzott folyadékszivárgás – a víz kivételével –, amely károsíthatja a környezetet vagy veszélyeztetheti a többi úthasználó biztonságát. Nagyon súlyos kockázatot jelentő, tartós cseppképződés.		X	X
----------------------------	------------------	--	--	---	---

xxxia. a táblázatban a 9.11.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

9.11.1. Ajtók, rámpák, emelőpadok és süllyesztő-emelőrendszerek, ha az ENSZ-EGB 107. sz. előírása szerint vannak felszerelve	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés(ek) rendszerhibát jelez(nek).		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy (adott esetben) működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X	X	X
		i) Nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	

xxxib. a táblázat a következő 9.13. ponttal egészül ki:

”

9.13. Riasztórendszer és tűzfajtó rendszer	Módszer	Hibaokok	Kisebb	Komoly	Veszélyes
9.13.1. Riasztórendszer (ha van beszerelve, az uniós típusjóváahagyási jogszabályoknak megfelelően)	Szemrevételezés és (adott esetben) működtetéssel és/vagy elektronikus interfész használatával történő ellenőrzés	a) Egyáltalán nem működőképes, nem működik megfelelően.		X	
		b) A rendszer az elektronikus interfészen keresztül hibát jelez.		X	
		c) Hiányzik		X	
		d) Nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	
9.13.2. Tűzfajtó rendszer (ha van beszerelve, az uniós típusjóváahagyási jogszabályoknak megfelelően)	Szemrevételezés és/vagy elektronikus járműinterfész alkalmazása	a) Hiányzik, aktiválva van.		X	
		b) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez.		X	
		c) Nem felel meg a követelményeknek ¹ .		X	
		d) A jelölő anyag tartálya, a hajtógáztartály, az oltóanyag tartálya nincs nyomás alatt, üres.		X	
		e) A tartály vizsgálatának és cseréjének határideje lejárt.		X	

”;

xxxii. a táblázat a következő 10. ponttal egészül ki:

”

10. ADAS ÉS EGYÉB, BIZTONSÁGGAL KAPCSOLATOS RENDSZEREK					
<p>10.1. Intelligens sebességszabályozó (ha a típusjóváahagyás alapján szükséges vagy ha van beszerelve)</p> <p>Az intelligens sebességszabályozó leírása: olyan rendszer, amely segíti a járművezetőt az útviszonyoknak megfelelő sebesség tartásában azáltal, hogy helyzethez igazított és megfelelő visszajelzést ad, például az (EU) 2019/2144 rendeletnek és az (EU) 2021/1958 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletnek***** megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek, vagy nyilvánvalóan hibásan beállított érzékelők.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
<p>10.2. Aktív fejtámla (ha van beszerelve) (X)²</p> <p>Leírás: a rendszer hátulról történő ütközés esetén csökkenti az ostorcsapás-sérülés veszélyét azáltal, hogy a fejtámla pozícióját a fej felé mozdítva megváltoztatja.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	

		<p>f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.</p> <p>Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.</p> <p>Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.</p>	X	X	X
		<p>g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy (adott esetben) működése/működésük valószerűtlen.</p>		X	
		<p>h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.</p> <p>Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.</p> <p>Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.</p>	X	X	X
<p>10.3. Aktív motorháztető (ha van beszerelve) (X)²</p> <p>Leírás: a motorháztető automatikus felemelésével a rendszer megnöveli a gyűrődési zónát gyalogost is érintő baleset esetén.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	<p>a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.</p>		X	
		<p>b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.</p>		X	
		<p>c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.</p>		X	
		<p>d) A vezetékek sérültek.</p>		X	
		<p>e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.</p>		X	
		<p>f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.</p> <p>Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.</p> <p>Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p>	X	X	X
		<p>g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek (például elavult/elavultak), vagy (adott esetben) működése/működésük valószerűtlen.</p>		X	

		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X		
10.4. Automatikus rögzítési funkció (ha van beszerelve) (X) ² Leírás: megállás után a rendszer az üzemi fék és/vagy rögzítőfék használatával önállóan megtartja a járművet, és indításkor automatikusan kioldja a fékeket.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.			X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.			X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.			X		
		d) A vezetékek sérültek.			X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.			X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X		X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.			X		
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X		X
10.5. Automatikus vészfékrendszer (ha a típusjóváhagyás alapján szükséges vagy ha van beszerelve) Leírás: a rendszer önállóan kezdi meg a fékezést a más úthasználóval vagy akadállyal való ütközés	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.			X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek, vagy nyilvánvalóan hibásan beállított érzékelők.			X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.			X		

elkerülése vagy az elkerülhetetlen ütközés következményeinek csökkentése érdekében.		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen (például a hangjelzést kibocsátó alkatrészek esetében).		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		10.6. Rásegítővel ellátott kormányberendezések (ha be vannak szerelve) Kormányrásegítés Leírás: a vezetési helyzettől függően a kormányzási szög a járművezető beavatkozása nélkül, automatikusan módosul. Abban az esetben releváns, ha a kormányzásba történő beavatkozásra 15 km/h-t meghaladó sebességnél kerül sor, például az ENSZ-EGB 79. sz. előírásának megfelelően. Sávváltási asszisztens Leírás: sávváltáskor a rendszer figyelmezteti a járművezetőt a másik sávban található járművekre, és visszakormányozza a járművet.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.	
b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X			
c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X			
d) A vezetékek sérültek.		X			
e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X			
f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X		X	
g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen (például a hangjelzést kibocsátó alkatrészek esetében).		X			

<p>Sávtartó asszisztens Leírás: a rendszer figyelmezteti a járművezetőt, ha a jármű nem szándékosan elhagyja sávját, és visszakormányozza a járművet, például az (EU) 2019/2144 rendeletnek és az (EU) 2021/646 bizottsági végrehajtási rendeletnek* megfelelően.</p> <p>Automatikus sávtartó rendszer (ALKS) Leírás: a járművezető által aktivált rendszer, amely a járművet a sávjában tartja a jármű oldal- és hosszirányú mozgásának hosszabb ideig történő irányításával, anélkül, hogy ehhez a járművezető részéről további beavatkozásra volna szükség (például az ENSZ-EGB 157. sz. előírásának megfelelően).</p>		<p>h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.</p> <p>Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.</p> <p>Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p>	X	X	X
<p>10.7. Ütközés előtti biztonsági rendszer (ha van beszerelve) (X)²</p> <p>Leírás: kritikus vezetési helyzetben a járművet úgy készíti fel az ütközésre, hogy csökkenjen az utasok és/vagy más úthasználók sérülésének kockázata.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	<p>a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.</p> <p>b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.</p> <p>c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.</p> <p>d) A vezetékek sérültek.</p> <p>e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.</p> <p>f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.</p> <p>Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.</p> <p>Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p> <p>g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen (például az elektromos ablakemelők esetében).</p>	X	X	X

		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
10.8. Borulásvédelem (aktív) (ha van beszerelve) (X) ² Leírás: borulás közvetlen veszélye esetén a támasztóelemek biztosítják a túlélést lehetővé tevő teret, például az (EU) 2019/2144 rendelettel és az ENSZ-EGB 21. sz. előírásával összhangban.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
10.9. Indítástámogatás (ha van beszerelve) (X) ² Leírás: az indítás elősegítése, például a felemelhető tengely megemelésével, a féknyomás rövid	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	

ideig tartó alkalmazásával vagy a rögzítőfék automatikus kioldásával.		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
10.10. Differenciálzár deaktiválása (ha van beszerelve) (X) ² Leírás: ha a rendszer működésbe lép, a differenciálzárak a paramétereiktől függően (például kerék megcsúszása, kormányzási szög, sebesség) kioldódnak.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X

		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
10.11. Kanyarodási fékrásegítés (ha van beszerelve) (X) ² Leírás: kanyarodáskor egy vagy több keréken szakaszos fékezésre kerül sor.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen. Ez befolyásolja a kormányzást.		X	X

		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
10.12. Aktív oldaldőlés-stabilizálás (ha van beszerelve) (X) ² Leírás: a megfelelő működtetők segítségével a rendszer olyan dőlést vált ki, amely az aktuális vezetési helyzettől függően ellensúlyozza a jármű oldaldőlését.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
10.13. Akusztikus jármű-felügyeleti rendszer (ha a típusjövahagyás alapján szükséges) Leírás: alacsony sebességnél a rendszer specifikus külső hangot	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	

generál, hogy figyelmeztesse például a gyalogosokat.		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
10.14. Kanyarodási asszisztens (holtérfigyelő rendszer) (ha a típusjóváahagyás alapján szükséges) Leírás: olyan rendszer, amely tájékoztatja a járművezetőt a forgalom valamely résztvevőjével (például kerékpárral) való esetleges ütközésről (például az ENSZ-EGB 151. sz. előírásának megfelelően).	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	

		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	
10.15. Tolatóradar (ha a típusjóváahagyás alapján szükséges) Leírás: elsősorban a tolatás közbeni ütközés elkerülésére szolgáló rendszer, amely tolatáskor a járművezető számára jelzi a jármű mögötti embereket és tárgyakat, például az (EU) 2019/2144 rendeletnek és az ENSZ-EGB 158. sz. előírásának megfelelően.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X		
10.16. A járművezető fáradtságára és éberségének csökkenésére figyelmeztető rendszer (ha a típusjóváahagyás alapján szükséges) Leírás: olyan rendszer, amely a jármű rendszereinek elemzése révén	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		

<p>figyeli a járművezető éberségét, és szükség esetén figyelmezteti a járművezetőt, például az (EU) 2019/2144 rendeletnek és az (EU) 2021/1341 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletnek***** megfelelően.</p>		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
<p>10.17. A járművezető figyelmének elterelődésére figyelmeztető fejlett rendszer (ha a típusjóváhagyás alapján szükséges)</p> <p>Leírás: olyan rendszer, amely segíti a járművezetőt abban, hogy folyamatosan figyelemmel kísérje a forgalmi helyzetet, és amely figyelmezteti a járművezetőt, ha valami eltereli a figyelmét, például az (EU) 2019/2144 rendeletnek és az (EU) 2023/2590 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletnek***** megfelelően.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	

		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X
10.18. Eseményadat-rögzítő (ha a típusjövahagyás alapján szükséges) Leírás: olyan rendszer, amelynek célja kizárólag az, hogy röviddel ütközés előtt, ütközéskor és közvetlenül az ütközést követően az ütközés szempontjából kritikus adatokat és információkat rögzítse és tárolja, például az (EU) 2019/2144 rendeletnek, az (EU) 2022/545 felhatalmazáson alapuló biztonsági rendeletnek***** és az ENSZ-EGB 160. sz. előírásának megfelelően.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.	X		
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen (például az adatok nem hozzáférhetők).		X	
h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.	X				
10.19. Automatizált vezetési rendszer (ha van beszerelve) (X) ² Leírás: olyan rendszerek, amelyek képesek a teljesen automatizált jármű teljes dinamikus vezetési feladatának tartós ellátására, például az (EU) 2019/2144 rendeletnek és az (EU) 2022/1426 bizottsági	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	

végrehajtási rendeletnek***** megfelelően.		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
10.20. A járművezető készenlétét figyelő rendszerek (automatizált vezetés) (ha van beszerelve) (X) ² Leírás: Olyan rendszer, amely értékeli, hogy a járművezető szükség esetén bizonyos helyzetekben képes-e átvenni az önvezető jármű vezetési funkcióját, például az (EU) 2019/2144 rendeletnek és az ENSZ-EGB 157. sz. előírásának megfelelően.	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X	
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X	
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X	
		d) A vezetékek sérültek.		X	
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X	
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X	X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen (például az ember–gép interfész, HMI esetében).		X	

		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.	X		
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			X

<p>10.21. Adaptív sebességszabályozó (ha van beszerelve) (X)²</p> <p>Az adaptív sebességszabályozó leírása: A rendszer a preferált sebességtől és a jármű előtt lévő járműtől való távolságtól függően fenntartja a jármű sebességét.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával egészítenek ki.</p>	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		
		c) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.		X		
		d) A vezetékek sérültek.		X		
		e) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.		X		
		f) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X		
h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.	X		X	X		

”

* A Bizottság (EU) 2021/646 végrehajtási rendelete (2021. április 19.) az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárműveknek a vészhelyzeti sávtartó rendszer (ELKS) tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó egységes eljárások és műszaki előírások tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról (HL L 133., 2021.4.20., 31. o. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/646/oj).

** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/758 rendelete (2015. április 29.) a 112-es egységes európai segélyhívó szolgáltatáson alapuló fedélzeti e-segélyhívó rendszer kiépítésével összefüggő típus-jóváhagyási követelményekről és a 2007/46/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 77. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

*** A Bizottság (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló rendelete (2016. szeptember 12.) a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer vonatkozásában a gépjárművek, valamint a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó alkatrészek és önálló műszaki egységek EK-típusjóváhagyására vonatkozó részletes műszaki követelmények és vizsgálati eljárások meghatározásáról, valamint a mentességek és az alkalmazandó szabványok tekintetében az (EU) 2015/758 európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről és módosításáról (HL L 12., 2017.1.17., 44. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

**** Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

*****A Bizottság (EU) 2021/1958 felhatalmazáson alapuló rendelete (2021. június 23.) az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárműveknek az intelligens sebességszabályozó rendszerei tekintetében történő típusjóváhagyására, valamint e rendszerek önálló műszaki egységként történő típusjóváhagyására vonatkozó egyedi vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozó részletes szabályok megállapítása tekintetében történő kiegészítéséről, valamint az említett rendelet II. mellékletének módosításáról (HL L 409., 2021.11.17., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1958/oj).

***** A Bizottság (EU) 2021/1341 felhatalmazáson alapuló rendelete (2021. április 23.) az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárműveknek a járművezető fáradtságára és éberségének csökkenésére figyelmeztető rendszerei tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó egyedi vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozó részletes szabályok megállapítása tekintetében történő kiegészítéséről, valamint az említett rendelet II. mellékletének módosításáról (HL L 292., 2021.8.16., 4. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1341/oj).

***** A Bizottság (EU) 2023/2590 felhatalmazáson alapuló rendelete (2023. július 13.) az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek egyes gépjárműveknek a járművezető figyelmének elterelődésére figyelmeztető fejlett rendszer tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó egyedi vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozó részletes szabályok megállapítása tekintetében történő kiegészítéséről, valamint az említett rendelet módosításáról (HL L 2023/2590, 2023.11.22., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2590/oj).

***** A Bizottság (EU) 2022/545 felhatalmazáson alapuló rendelete (2022. január 26.) az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárműveknek az eseményadat-rögzítők tekintetében történő típusjóváhagyására, valamint e rendszerek önálló műszaki egységként történő típusjóváhagyására vonatkozó egyedi vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozó részletes szabályok megállapítása tekintetében történő kiegészítéséről, valamint az említett rendelet II. mellékletének módosításáról (HL L 107., 2022.4.6., 18. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj).

***** A Bizottság (EU) 2022/1426 végrehajtási rendelete (2022. augusztus 5.) az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a teljesen automatizált járművek automatizált vezetési rendszerének (ADS) típusjóváhagyására vonatkozó egységes eljárások és műszaki előírások tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról (HL L 221., 2022.8.26., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj).

5. A III. melléklet a következőképpen módosul:

A II. fejezet 3. szakaszának első mondata helyébe a következő szöveg lép:

„A rakomány rögzítésének vizsgálatokor a szállítmány elfogadhatóságának megítélése céljából alkalmazandó szabályokat az 1. táblázat tartalmazza.”

6. A IV. melléklet a következőképpen módosul:

a) a nyomtatvány elülső oldalán a 6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6. Járműkategória^(a)

- a) N1 (3,5 t-ig);
- b) N2 (3,5 t-tól és 12 t-ig);
- c) N3 (12 t felett);
- d) O3 (3,5 t-tól és 10 t-ig);
- e) O4 (10 t felett);
- f) M2 (9 ülés felett(b), 5 t-ig);
- g) M3 (9 ülés felett(b), 5 t felett);
- h) T1b
- i) T2b
- j) T3b
- k) T4.1b
- l) T4.2b

- m) T4.3b □
 - n) egyéb jármű-kategóriák:
(kérjük, pontosítsa).”;
- b) a (10) pont a következőképpen módosul:
- i. a (10) pont helyébe a következő szöveg lép:
„(10) ADAS és egyéb, biztonsággal kapcsolatos rendszerek^(f).”;
 - ii. a szöveg a következő (11) ponttal egészül ki:
„(11) Rakományrögzítés^(f)”;
- c) a nyomtatvány hátoldala a következőképpen módosul:
- i. a szöveg a következő 4.14. ponttal egészül ki:
 - „4.14. Nagyfeszültségű rendszerek
 - 4.14.1. Elektromos biztonság
 - 4.14.2. A hajtóakkumulátor fedele
 - 4.14.3. Meghajtó akkumulátor
 - 4.14.4. Nagyfeszültségű elektromos vezetékek

4.14.5. Nagyfeszültségű elektromos és elektronikus berendezések

4.14.6. Szigetelési ellenállás

4.14.7. Indításgátló rendszer”;

ii. a 8.2.1–8.2.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„8.2.1. Kipufogógáz-kibocsátást szabályozó berendezések

8.2.2. Kipufogógáz-kibocsátás mérése – külső gyújtású motorok

8.2.2.1. Részecskeszám-mérés

8.2.2.2. Gázkibocsátás

8.2.2.3. NO_x-mérés

8.2.3. Kipufogógáz-kibocsátás mérése – kompressziós gyújtású motorok

8.2.3.1. Részecskeszám-mérés

8.2.3.2. Opacitás

8.2.3.3. NO_x-mérés”;

iii. a szöveg a következő 10. ponttal egészül ki:

„10. ADAS és egyéb, a 2014/47/EU irányelv II. melléklete szerinti elektronikus biztonsági rendszerek”.

7. Az V. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„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 elkészíti mindkét alábbi táblázatot:

- a) évente egy összefoglaló táblázat;
- b) a részletesen ellenőrzött járművek nyilvántartás szerinti országainak mindegyike esetében külön táblázatot, amely az egyes jármű-kategóriák szerinti bontásban ismerteti az ellenőrzött és feltárt hiányosságokat.

Összefoglaló táblázat
valamennyi (elsődleges és részletes) ellenőrzésről

Jelentéstevő tagállam:

Jelentéstételi időszak

[X] év

Járműkategória: A nyilvántartásba vétel helye szerinti ország	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b és T4.3b		Egyéb kategóriák (opcionális)		Össze sen		
	Ellenőrzött járművek száma (1)	Nem megfelelt járművek száma (2)	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	
Belgium																					
Bulgária																					
Cseh Köztársaság																					
Dánia																					
Németország																					
Észtország																					
Írország																					
Görögország																					
Spanyolország																					
Franciaország																					
Horvátország																					
Olaszország																					
Ciprus																					
Lettország																					
Litvánia																					

Járműkategória: A nyilvántartásba vétel helye szerinti ország	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b és T4.3b		Egyéb kategóriák (opcionális)		Össze sen	
	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma
Luxemburg																				
Magyarország																				
Málta																				
Hollandia																				
Ausztria																				
Lengyelország																				
Portugália																				
Románia																				
Szlovénia																				
Szlovákia																				
Finnország																				
Svédország																				
Albánia																				
Andorra																				
Örményország																				
Azerbajdzsán																				

Járműkategória: A nyilvántartásba vétel helye szerinti ország	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b és T4.3b		Egyéb kategóriák (opcionális)		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	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelő járművek száma
Belarusz																				
Bosznia-Hercegovina																				
Grúzia																				
Kazahsztán																				
Liechtenstein																				
Monaco																				
Montenegró																				
Észak-Macedónia																				
Norvégia																				
Moldovai Köztársaság																				
Oroszországi Föderáció																				
San Marino																				
Szerbia																				
Svájc																				
Tádzsikisztán																				
Törökország																				
Türkmenisztán																				

Járműkategória: A nyilvántartásba vétel helye szerinti ország	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b és T4.3b		Egyéb kategóriák (opcionális)		Össze sen	
	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma
Ukrajna																				
Egyesült Királyság																				
Üzbegisztán																				
Egyéb harmadik országok (kérjük, pontossítsa)																				

(1) Az ellenőrzött járművek teljes száma (az elsődleges és a részletesebb ellenőrzések során), beleértve a hiányosságokkal nem rendelkező, valamint a kisebb, súlyos vagy veszélyes hiányosságokat mutató járműveket is.

(2) A IV. mellékletben foglaltak alapján nem megfelelt, súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező járművek.

A részletes ellenőrzés eredménye

Jelentéstevő tagállam:

A jelentéstevő tagállam neve

Nyilvántartás helye szerinti ország: IDŐSZAK:

[X] év

A jármű nyilvántartásának helye szerinti ország neve

Járműkategória:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b és T4.3b		Egyéb kategóriák (opcionális)		Összesen		
	Ellenőrzött járművek száma (1)	Nem megfelelő járművek száma (2)	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	

Hiba leírása

	Ellenőrzve	Nem felelt meg	Ellenőrzve	Nem felelt meg	Ellenőrzve	Nem felelt meg	Ellenőrzve	Nem felelt meg	Ellenőrzve	Nem felelt meg	Ellenőrzve	Nem felelt meg	Ellenőrzve	Nem felelt meg	Ellenőrzve	Nem felelt meg	Ellenőrzve	Nem felelt meg	Ellenőrzve	Nem felelt meg	
0. azonosító adatok																					
1. fékberendezések																					
2. kormányberendezés																					
3. kilátási viszonyok																					
4. Világítóberendezések és az elektromos rendszer részei																					
5. tengelyek, kerekek, gumibroncsok, felfüggesztés																					
6. alváz és az alváza erősített részek																					

Járműkategória:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b és T4.3b		Egyéb kategóriák (opcionális)		Össze sen	
	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt járművek száma	Ellenőrzött járművek száma	Nem megfelelt 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	Ellenőrizve	Nem felelt meg
7. egyéb berendezések, ezen belül menetíró készülék és sebességkorlátozó berendezés																				
8. környezetterhelés, ezen belül kibocsátások és tüzelőanyag-és/vagy olajszivárgás																				
9. kiegészítő vizsgálatok az M ₂ /M ₃ kategóriájú járművek esetén																				
10. elektromos biztonsági rendszerek																				
11. rakományrögzítés																				
Hibák összesen																				

(1) Az ellenőrzött járművek teljes száma (az elsődleges és a részletesebb ellenőrzések során), beleértve a hiányosságokkal nem rendelkező, valamint a kisebb, súlyos vagy veszélyes hiányosságokat mutató járműveket is.

(2) A IV. mellékletben foglaltak alapján nem megfelelt, súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező járművek.