



Brüsszel, 2025. december 5.
(OR. en)

16420/25

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

**TRANS 626
CODEC 2021
ENV 1336
MI 1011**

AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

Küldi: a Tanács Főtitkársága

Címzett: a delegációk

Előző dok. sz.: 15613/25 + 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

– Az eljárás eredménye

Tájékoztatás céljából mellékelten továbbítjuk a delegációknak a Közlekedési, Távközlési és Energiaügyi Tanács (Közlekedés) 2025. december 4-i ülésén a fenti javaslatra vonatkozóan kialakított általános megközelítés szövegét.

.

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

¹ HL C [...], [...], [...] o.

² HL C [...], [...], [...] o.

- (1) A műszaki vizsgálatra vonatkozó rendelkezések évtizedek óta az uniós jogszabályok részét képezik. Harmonizációjuk azonban fokozatosan zajlik. Az erre irányuló uniós jog legutóbb 2014-ben, az úgynevezett műszaki alkalmassági jogszabálycsomaggal³ módosult. A végrehajtás javítása érdekében a szóban forgó szabályok egymást követő felülvizsgálatai során a vizsgálandó járművek köre és a harmonizált szabályok hatálya fokozatosan bővült, beleértve a közúti ellenőrzésekre és a jármű-forgalmi engedélyekre vonatkozó szabályokat is. A felülvizsgálatok során a technológiai fejlődés figyelembevételére érdekében pontosításra és aktualizálásra kerültek a szükséges vizsgálati módszerek, eljárások és a kapcsolódó dokumentumok.
- (2) A 2014/45/EU irányelv minden egyes járműkategóriára vonatkozóan meghatározza a vizsgálatok minimális tartalmát és gyakoriságát, kivéve a motorkerékpárokat, amelyek esetében a tagállamok szélesebb mérlegelési jogkörrel rendelkeznek. Az említett irányelv meghatározza továbbá a műszaki vizsgálóállomások függetlenségére, a vizsgabiztosok képzésére, a vizsgálóberendezésekre és a műszaki vizsgálati bizonyítvány tartalmára vonatkozó minimumkövetelményeket. Az említett bizonyítványok érvényességét, valamint bármely más vizsgálati igazolást a tagállamoknak el kell ismerniük a valamely másik tagállamban már nyilvántartásba vett járművek forgalomban való szabad részvétele és újbóli nyilvántartásba vétele céljából.

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/45/EU irányelve (2014. április 3.) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 51. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), az Európai Parlament és a Tanács 2014/47/EU irányelve (2014. április 3.) az Unió területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről és a 2000/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 134. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>), valamint az Európai Parlament és a Tanács 2014/46/EU irányelve (2014. április 3.) a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló 1999/37/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 127., 2014.4.29., 129. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) A 2014/47/EU irányelv kiegészíti a 2014/45/EU irányelvet azzal, hogy előírja a tagállamok számára, hogy végezzenek közúti ellenőrzéseket a 3,5 tonna feletti nehéz haszongépjárműveken, beleértve az autóbuszokat, a tehergépkocsikat és pótkocsijaikat is, célul kitűzve, hogy évente az uniós járműállomány 5 %-át ellenőrizzék. Ezek az ellenőrzések magukban foglalják az elsődleges közúti ellenőrzéseket és – amennyiben az ellenőr szükségesnek ítéli – a részletes közúti műszaki ellenőrzéseket is. A részletes ellenőrzések során vizsgált tételek megegyeznek az időszakos műszaki vizsgálatok során vizsgált tétellekkel, és magukban foglalhatják a rakományrögzítés ellenőrzését is. Amennyiben a közúti ellenőrzés súlyos vagy veszélyes hiányosságot tár fel, az ellenőrzés helye szerinti tagállam köteles értesíteni a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamot a forgalomból kizárt jármű javításának kikényszerítése érdekében.
- (4) A gyors technológiai fejlődés következtében a járművek vizsgálatára vonatkozó jelenlegi szabályok némelyike elavulttá vált és módosításra szorul annak érdekében, hogy megfeleljen az újabb technológiáknak és járműveknek, többek között az elektromos járműveknek és a hibrid elektromos járműveknek. A vizsgálati keretnek ezenkívül jobban hozzá kell járulnia a közlekedésből származó kibocsátások csökkentéséhez, valamint a közlekedési ágazat digitalizációjának felgyorsításához és az abból adódó előnyök kiaknázásához. A keretet jobban hozzá kell igazítani a járműtechnológia, a járműállomány összetétele és a vizsgálati módszerek terén bekövetkezett fejlődéshez is.
- (5) A digitális átállás az Unió egyik prioritása. A járművek vizsgálatára vonatkozó jelenlegi szabályok aktualizálásával összefüggésben fontos továbbá az adminisztratív eljárások nagymértékű harmonizálása, egyszerűsítése és digitalizálása, valamint a szabad mozgást érintő meglévő akadályok felszámolása. Ilyen akadály többek között a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamokban végzett időszakos műszaki vizsgálatok el nem ismerése. Ez akadályozhatja a személyek Unión belüli szabad mozgását és azt, hogy élhessenek azzal a jogukkal, hogy a járművet jelenleg nyilvántartó tagállamtól eltérő tagállamban telepedjenek le.
- (5a) A vizsgálatoknak a járművek teljes életciklusa alatt viszonylag egyszerűnek, gyorsnak és olcsónak kell lenniük, ugyanakkor hatékonyan kell segíteniük az irányelvek célkitűzéseinek elérését.

- (6) A jelenlegi kibocsátásvizsgálati módszerek némelyike nem alkalmas a légszennyező anyagok kibocsátását csökkentő korszerű technológiával felszerelt és alacsony kibocsátási alapértékkel rendelkező járművek vizsgálatára. Emellett megfelelőbb vizsgálatokkal és ellenőrzésekkel tovább csökkenthető a szennyezőanyag-kibocsátás. A rendelkezésre álló legjobb, arányos és megfelelő vizsgálati módszerek alkalmazása segítené a tagállamokat abban, hogy szigorúbb levegőminőségi előírásokat tudjanak teljesíteni, nevezetesen az (EU) 2024/2881 európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁴ az emberi egészség védelme érdekében meghatározott határértékeket, különösen a finom szálló por és a nitrogén-oxidok (NO_x) tekintetében.
- (7) Az uniós utakon bekövetkező halálesetek és súlyos sérülések száma továbbra is elfogadhatatlanul magas: 2023-ban 20 400 ilyen haláleset történt. Ez azt jelenti, hogy a 2021–2030-as időszakra vonatkozó uniós közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretben⁵ meghatározott közúti közlekedésbiztonsági célok eléréséhez további intézkedésekre van szükség.
- (8) A motorkerékpárok műszaki alkalmasságának vizsgálata egyértelmű előnyökkel jár a közúti közlekedésbiztonság szempontjából. Ezt bizonyítja azon tagállamok száma is, amelyek már a motorkerékpárokra is kiterjesztették műszaki vizsgálati rendszereiket. A tagállamok mentesíthetik a 125 cm³-nél nagyobb lökettérfogatú vagy a 11 kW-nál nagyobb legnagyobb folyamatos névleges vagy hasznos teljesítményű motorkerékpárokat a kötelező időszakos műszaki vizsgálat alól, ha az adott tagállam rendelkezik olyan hatékony alternatív közúti közlekedésbiztonsági intézkedésekkel, mint a közúti ellenőrzések.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/2881 irányelve (2024. október 23.) a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról (átdolgozás) (HL L, 2024/2881., 2024.11.20., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁵ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) A tagállamoktól és az ágazati képviselőktől kapott visszajelzések szerint hatástalannak bizonyultak azok a jelenlegi jogszabályi követelmények, amelyek célja biztosítani, hogy az időszakos műszaki vizsgálatok elvégzéséhez szükséges műszaki adatok a műszaki vizsgálóállomások rendelkezésére álljanak. Ezért – az (EU) 2018/858 rendelet 61. cikkében és X. mellékletében meghatározott tájékoztatási követelményeket figyelembe véve – elő kell írni, hogy bizonyos minimális információkat díjmentesen és indokolatlan késedelem nélkül az illetékes hatóságok, illetve az egy vagy több tagállam hatóságai által az ilyen információkhoz való hozzáférés kezelésével megbízott, az adatok tekintetében illetékes központosított szervek rendelkezésére kell bocsátani, aminek nyomán biztosítottnak kell lennie, hogy a műszaki vizsgálóállomások is rendelkezzenek a szükséges hozzáféréssel.
- (10) Az M1 és N1 kategóriájú járművek esetében a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamnak el kell ismernie a valamely másik tagállam által hat hónapra kiállított ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványokat, feltéve, hogy a következő időszakos műszaki vizsgálatot a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamban végzik el. Ez azt jelenti, hogy a járműnek az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítvány érvényességi idején belül vissza kell térnie a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamba a következő időszakos műszaki vizsgálat elvégzése céljából. Ez hozzájárul majd a személyek szabad mozgásának megkönnyítéséhez, ugyanakkor pedig tiszteletben tartja azt az alapvető követelményt, hogy a járműveket általában a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamban kell vizsgálni. Annak biztosítása érdekében, hogy a jármű állapota mindenki számára ismert legyen, a vizsgálatot végző tagállamnak a MOVE-HUB platformon keresztül, rövid időn belül tájékoztatnia kell a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamot a vizsgálat eredményéről.
- (11) Ugyanezen okból a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam dönthet úgy, hogy elismeri a valamely másik tagállam által kiállított műszaki vizsgálati bizonyítványokat. Amennyiben így tesz, arról tájékoztatnia kell a többi tagállamot és a Bizottságot. A szóban forgó műszaki vizsgálati bizonyítványokat valamennyi tagállam köteles a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam által kiállított bizonyítványokkal egyenértékűnek tekinteni.

- (12) A használt járművek futásteljesítményével kapcsolatos csalások elleni küzdelem érdekében az időszakos műszaki vizsgálat része a kilométer-számláló állásainak rögzítése. A kilométer-számlálók manipulálása hatással lehet a közúti közlekedésbiztonságra, mivel a vásárlók félrevezető információkat kapnak a kopás és elhasználódás mértékével és ezáltal a karbantartási igényekkel kapcsolatban, és a járművön valószínűleg nem végezték el a szükséges karbantartást sem. Ennek az intézkedésnek a hatékonysága azonban csak korlátozott, mivel az M1 és N1 kategóriájú járművek első műszaki vizsgálatát a legtöbb tagállamban csak négy évvel az első nyilvántartásba vételt követően, sok tagállamban pedig ezt követően csak két évente végzik el. A számos tagállamban különböző járműkategóriákat illetően szerzett további tapasztalatokra építve a tagállamoknak biztosítaniuk kell legalább azt, hogy a kilométer-számlálók állását minden olyan esetben rögzítsék, amikor a járműgyártók által felhatalmazott márkaszervizek karbantartási vagy javítási munkát végeznek egy M1 vagy N1 kategóriájú járművön, továbbá hogy az állásokat egy nemzeti adatbázisban vagy járműnyilvántartásban rögzítsék. A márkaszervizek egy gyártó forgalmazási rendszerén belül működnek. Annak érdekében, hogy több adatpont álljon rendelkezésre a járművek korábbi kilométerszámláló-állásairól, a tagállamok más szolgáltatóknak is adhatnak rögzítési jogot ugyanehhez a nemzeti adatbázishoz vagy járműnyilvántartáshoz, különösen a független javító- vagy karbantartóműhelyeknek, de akár más, megbízható kilométerszámláló-állásokat biztosító szolgáltatóknak, például biztosítóknak vagy autókölcsönző vállalatoknak. A tagállamoknak ezeket az állásokat az illetékes hatóságok és a jármű-forgalmi engedély jogosultja, a korábbi kilométerszámláló-állásokat (az adatokat és/vagy az értékeléseket) pedig a vizsgabiztosok rendelkezésére kell bocsátaniuk.
- (12a) Emellett a tagállamoknak elő kell írniuk a gyártók vagy képviselőik számára, hogy háromhavonta továbbítsák a hálózatba kapcsolt járművek kilométer-számlálójának állásait. A tagállamok nem férnek hozzá közvetlenül ezekhez az adatokhoz, ezért azok minőségéért nem felelhetnek. Annak érdekében, hogy a fogyasztók még a jármű megvásárlása előtt felfedhessék a kilométer-számlálóval kapcsolatos csalást, a tagállamoknak – különösen a járművek értékesítésével összefüggésben – tájékoztatniuk kell a fogyasztókat arról is, hogy a korábbi kilométerszámláló-állások a jármű-forgalmi engedély jogosultja rendelkezésére állnak. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy ügyintézési díjat számítanak fel, ha a forgalmi engedély jogosultja rendelkezésére bocsátják a kilométer-számláló korábbi adatait. Annak érdekében, hogy a járműhasználatra vonatkozó statisztikák a nemzeti közigazgatási szervekre háruló további jelentéstételi teher nélkül is hozzáférhetőek legyenek, a tagállamoknak a kilométer-számláló állásait a nemzeti statisztikai hivatalok és a Bizottság (Eurostat) rendelkezésére kell bocsátaniuk.

- (13) Bár az elektromos járművek – köztük a hibrid elektromos járművek – már évek óta forgalomban vannak, és számuk folyamatosan növekszik, nincsenek harmonizált szabályok e járművek nagyfeszültségű rendszereinek műszaki vizsgálatára vonatkozóan, aminek következtében a tagállamok eltérő vizsgálati protokollokat dolgoznak ki. Annak érdekében, hogy az ilyen járművek a teljes hasznos élettartamuk alatt biztonságosan működjenek, és elkerülhetőek legyenek az egymásnak ellentmondó tagállami vizsgálati gyakorlatok, a releváns megvizsgálendő tételeket bele kell foglalni a vizsgálatok tartalmára és ajánlott módszereire vonatkozó minimumkövetelményekbe.
- (13a) Az elektromos és hibrid elektromos járművek, többek között az új, fejlett elektronikus rendszerek helyes vizsgálatának biztosítása érdekében fontos, hogy a vizsgabiztosok megfelelő képzést kapjanak mind az alap-, mind a továbbképzésük során. Annak érdekében, hogy el lehessen végezni a járművek és rendszerek különböző új típusainak vizsgálatát, lehetővé kell tenni, hogy a tagállamok olyan vizsgabiztosoknak is engedélyt adjanak, akik csak bizonyos járműtípusok vizsgálatára vagy csak bizonyos vizsgálati típusok elvégzésére specializálódtak. Azon tagállamoknak, amelyek élni kívánnak e lehetőséggel, biztosítaniuk kell, hogy az ilyen vizsgabiztosoknak kiadott tanúsítványok világosan tartalmazzák azt, hogy a vizsgabiztosok milyen korlátozások mellett végezhetnek műszaki vizsgálatokat.

- (14) A korszerű járművek jelenleg számos új, fejlett elektronikus rendszerrel rendelkeznek, amelyek fokozzák a biztonságukat, és segítik a járművezetőt. Ezek a rendszerek a típusjóváahagyás szempontjából lehetnek kötelezőek vagy nem kötelezőek, az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁶ függően, amely számos fejlett gépjárművezetés-támogató rendszer telepítését írja elő a balesetek elkerülése, valamint a halálesetek és a súlyos sérülések visszaszorítása érdekében. A várt előnyök azonban nem érhetők el, ha a szóban forgó rendszerek idővel romlanak vagy ha manipulálják e rendszereket. Ezért annak garantálása érdekében, hogy az említett új elektronikus rendszerektől a biztonság terén várt előnyök megvalósuljanak, e rendszerekre is ki kell terjeszteni az időszakos műszaki vizsgálatokat és a közúti ellenőrzéseket. Az automatizált járművek biztonságos működésének és az elektronikus biztonsági rendszerek teljes hasznos élettartamuk alatt történő vizsgálatának biztosítása érdekében a 2014/45/EU és a 2014/47/EU irányelv vonatkozó mellékleteiben a vizsgálatok tartalmára és ajánlott módszereire vonatkozóan meghatározott minimumkövetelményeknek ki kell terjedniük a releváns megvizsgálendő tételekre.
- (15) Noha a közúti közlekedés jelentős mértékben hozzájárul a káros légszennyező anyagok – különösen az NO_x és a finom részecskék – kibocsátásához, a kipufogógáz-kibocsátásra vonatkozó jelenlegi vizsgálati módszerek nincsenek a legújabb járművekhez és technológiákhoz igazítva. Az (EU) 2023/688 bizottsági ajánlás⁷ volt az első lépés a műszaki vizsgálat során végzett részecskeszámmérés harmonizálásában. A népegészségügy, a környezetvédelem és a méltányos verseny érdekében az időszakos műszaki vizsgálatok és a közúti ellenőrzések során vizsgálandó, a 2014/45/EU és a 2014/47/EU irányelv mellékleteiben meghatározott releváns tételeknek mostantól magukban kell foglalniuk a részecskeszámmérést és az NO_x-mérést is.

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2144 rendelete (2019. november 27.) a gépjárműveknek és pótkocsijainak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváahagyásáról, az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 325., 2019.12.16., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁷ A Bizottság (EU) 2023/688 ajánlása (2023. március 20.) a kompressziós gyújtású motorral felszerelt járművek időszakos műszaki vizsgálata során végzett részecskeszámmérésekről (HL L 90., 2023.3.28., 46. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15a) Mielőtt a kompressziós gyújtású motorral felszerelt járműveket kibocsátásvizsgálat hatálya alá lehetne vonni, a Bizottságnak a módszerek megfelelőségét megerősítő tanulmányok alapján, végrehajtási jogi aktusok útján meg kell határozni azokat a követelményeket, amelyeknek a járművek előkészítése meg kell, hogy feleljen a kompressziós gyújtású motorral felszerelt járművek által kibocsátott NOx időszakos műszaki vizsgálat keretében történő mérése során, valamint azt, hogy a vizsgálatnak mely Euro-előírásokra kell vonatkoznia. A kompressziós gyújtású motorral felszerelt járművek által kibocsátott NOx-nak a közúti ellenőrzés során történő mérése könnyebben elvégezhető, mivel a járműveket a vizsgálatra kiválasztják, és motorjuk már meleg. Amennyiben erre a nyomon követésre a tervek szerint egy műszaki vizsgálatot végző műszaki vizsgálóállomáson kerül sor, e nyomon követés a végrehajtási jogi aktusok szerinti megfelelő kibocsátásvizsgálati módszerek alkalmazásától függ.
- (15b) A külső gyújtású motorral felszerelt járművek esetében a Bizottságnak végrehajtási jogi aktusok révén meg kell határozni a részecskeszámmérések módszereit és a vonatkozó határértékeket: e mérések csak ezt követően lehetnek a kibocsátási vizsgálatok részei. A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján meghatározhatja a külső gyújtású motorral felszerelt járművek által kibocsátott NOx mérésének módszerét, határértékeit és azt, hogy a mérésnek mely Euro-előírásokra kell vonatkoznia.
- (15c) A gépjárművek és pótkocsijaik jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló (EU) 2018/858 rendelettel, valamint az általános termékbiztonságról szóló (EU) 2023/988 rendelettel összhangban végzett járművisszahívási akciók feltétele a járműtulajdonosok vagy a járművek forgalmi engedélyének jogosultjai általi eredményes nyomon követés. A műszaki vizsgálatok megkönnyíthetik a járművisszahívási akciókat, amennyiben az akció alapjául szolgáló hiányosság komoly kockázatot jelent a járműben tartózkodó személyek vagy egyéb úthasználók biztonságára vagy egészségére, illetve a környezetre. Ezért a visszahívási akciókat és a műszaki vizsgálatokat össze kell kapcsolni. E kapcsolat révén a tagállamok lehetőséget kapnak annak meghatározására, hogy egy bizonyos visszahívási akcióra műszaki vizsgálatnak kell-e vonatkoznia, valamint arra, hogy a visszahívási akciót előidéző hiányosságot súlyos vagy veszélyes hiányosságnaként sorolják be. A hiányosság besorolása hatással lehet a műszaki vizsgálat kimenetelére, és azt eredményezheti, hogy a jármű nem megy át a vizsgálaton mindaddig, amíg a hiányosságot meg nem szüntetik, és ezt a megszüntetést a következő műszaki vizsgálat nem igazolja.

- (15d) A visszahívási akciók és a műszaki vizsgálatok közötti kapcsolat létrehozásának feltétele a gyártóktól az illetékes hatóságok, majd onnan a műszaki vizsgálóállomások felé történő megbízható és naprakész információáramlás. E kapcsolat nem érintheti az azt biztosító szabályokat, hogy a járműtulajdonos vagy a jármű forgalmi engedélyének jogosultja megfelelő tájékoztatást kapjon a visszahívási akcióról, és lehetőséget kapjon arra, hogy a járművet ellenőrzés és javítás céljából bemutassa; továbbá nem változtatja meg és nem ruhazza át a hatóságokra a gyártóknak és az ellátási lánc más gazdasági szereplőinek arra irányuló felelősségét, hogy megfelelő korrekciós intézkedéseket hozzanak – többek között visszahívják a járműveket –, ha egy jármű, rendszer, alkatrész vagy önálló műszaki egység komoly kockázatot jelent a járműben tartózkodó személyek vagy egyéb úthasználók biztonságára vagy egészségére, illetve a környezetre.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) A tervezett időszakos műszaki vizsgálatok mellett a járműveket akkor is műszaki vizsgálatnak kell alávetni, ha a jármű biztonsági vagy környezetvédelmi rendszereit vagy alkatrészeit jelentősen átalakították vagy módosították. Ide tartoznak azok az esetek, amikor a járműkategória vagy a kibocsátási szintek megváltoznak, például részecskeszűrő beszerelését követően, vagy amikor a járművet alternatív üzemanyaggal való működésre alakítják át, vagy ha megváltoztatják a vezetési rendszert. Ez nem akadályozza vagy korlátozza az adott tagállamban nyilvántartásba vett, átalakított vagy módosított járművek jóváhagyására vonatkozó nemzeti szabályozást.
- (19) A digitális átállás megkönnyítése és a műszaki vizsgálóállomások költségeinek csökkentése érdekében a műszaki vizsgálati bizonyítványokat szabványosított elektronikus formátumban kell kiállítani. Kérésre a műszaki vizsgálati bizonyítvány nyomtatott változatát is a járművet vizsgálatra bemutató személy rendelkezésére kell bocsátani. A tagállamok kötelesek mindkét formátumot elfogadni, ha járműtulajdonos-váltás esetén a jármű tulajdonjoga megváltozik, vagy ha a járművet egy másik tagállamban újból nyilvántartásba veszik. Ez alkalmazandó a részletes közúti műszaki ellenőrzés során készített jegyzőkönyvekre is.

- (20) Biztosítani kell, hogy az ezen irányelv végrehajtása céljából végzett személyesadat-kezelés megfeleljen az Unió adatvédelmi keretének, különösen az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁸. Az alapértelmezett adatvédelem elvével összhangban a műszaki vizsgálati bizonyítványok hitelesítéséhez olyan hitelesítési technikákat kell alkalmazni, amelyek nem teszik szükségessé az egyedi bizonyítványokon szereplő személyes adatok továbbítását.
- (21) Abban az esetben, ha a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban feltárt egy vagy több jelentős hiányosság miatt egy jármű nem megy át az időszakos műszaki vizsgálaton, a hiányosságok megfelelő nyomon követésének biztosítása érdekében a vizsgálat eredményéről és a következő vizsgálat határidejéről értesíteni kell a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamot, továbbá rögzíteni kell azt a járműnyilvántartásban. A következő vizsgálatra legkésőbb két hónappal az első vizsgálat után kell sort keríteni, és a két tagállam valamelyikében kell elvégezni. Ezenkívül, ha egy jármű egy vagy több veszélyes hiányosság miatt nem ment át az időszakos műszaki vizsgálaton, a közúti biztonságot vagy a környezetet fenyegető közvetlen kockázatok elkerülése érdekében a tagállam vagy az illetékes hatóság dönthet úgy, hogy a szóban forgó jármű nem használható a közúti forgalomban, és kérheti a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamot, hogy függesse fel a jármű közúti forgalomban való használatára vonatkozó engedélyt mindaddig, amíg sor nem kerül a hiányosságok kijavítására, és ezt egy következő műszaki vizsgálat nem tanúsítja. A felfüggesztés tényét rögzíteni kell a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam járműnyilvántartásában.
- (22) A jármű kibocsátáscsökkentő rendszerébe, nagyfeszültségű rendszerébe – beleértve az akkumulátorfelügyeleti rendszert is –, kipufogódobjába, illetve a biztonsággal kapcsolatos rendszereibe való illetéktelen beavatkozás, illetve ezek manipulálása súlyos vagy veszélyes hiányosságokat okozhat, és hatékony, arányos, visszatartó erejű és megkülönböztetéstől mentes szankciókkal büntetendő. Az ilyen illetéktelen beavatkozás vagy manipulálás magában foglalhatja többek között a jármű rendszereinek és alkatrészeinek a gyártó által eredetileg meghatározott funkció megváltoztatására, illetve a jogszabályok vagy műszaki követelmények megkerülésére irányuló szándékos deaktiválását, módosítását vagy elállítását.

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 119., 2016.5.4., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) A 2014/45/EU és a 2014/47/EU irányelvben meghatározott jelenlegi, az irányelvek végrehajtása során történő tagállami együttműködést előíró követelmények nem teszik lehetővé a tagállamok számára, hogy határokon átnyúló helyzetekben ellenőrizzék a járművek jogi státuszát és műszaki állapotát. A nagyobb hatékonyság biztosítása érdekében a tagállamoknak a határokon átnyúló helyzetekben is támogatniuk kell egymást az irányelvek szisztematikusabb végrehajtásában. Ezért szabályokat kell megállapítani az információcserére és a járműadatok cseréjére vonatkozóan annak érdekében, hogy a tagállamok betekinthessenek egymás járműnyilvántartásaiba és műszaki vizsgálati adatbázisaiba, így a műszaki vizsgálati bizonyítványok és a közúti műszaki ellenőrzésről szóló jegyzőkönyvek tartalmába is. Ennek az információcserének ki kell terjednie az (EU) 2018/858 rendelet alapján kiállított megfelelőségi nyilatkozatra is. A tagállamok az említett rendeletben meghatározott adatcsere-szabályoknak megfelelően biztosíthatják az adatokhoz való hozzáférést.
- (24) Az Unióban nyilvántartásba vett járművekre vonatkozó információcsere céljából a Bizottság kifejlesztette az üzenetváltásra szolgáló MOVE-HUB platformot, amely összekapcsolja a tagállamok nemzeti elektronikus nyilvántartásait⁹. A platform jelenleg a közúti fuvarozási vállalkozások európai nyilvántartása (ERRU), a vezetői engedélyek nyilvántartásai (RESPER), a hivatásos gépjárművezetői képzésre vonatkozó nyilvántartások (ProDriveNet), a tachográfkártyák nyilvántartásai (TACHOnet) és a közúti műszaki ellenőrzések során azonosított hiányosságokról szóló értesítések (RSI) összekapcsolására szolgál¹⁰.

⁹ A Bizottság (EU) 2016/480 végrehajtási rendelete (2016. április 1.) a közúti fuvarozó vállalkozásokról vezetett nemzeti elektronikus nyilvántartások összekapcsolására vonatkozó közös szabályok megállapításáról és az 1213/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 87., 2016.4.2., 4. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

¹⁰ A Bizottság (EU) 2017/2205 végrehajtási rendelete (2017. november 29.) a közúti műszaki ellenőrzés során azonosított, súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező haszongépjárművekről történő értesítési eljárások részletes szabályairól (HL L 314., 2017.11.30., 3. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

- (25) A MOVE-HUB funkcióit ki kell terjeszteni annak érdekében, hogy a 2014/45/EU és a 2014/47/EU irányelv alkalmazásában lehetővé váljon az információk és a járműadatok szükséges cseréje. A tagállamoknak ezért össze kell kapcsolniuk a műszaki vizsgálati bizonyítványokkal, az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványokkal és a kilométerszámláló-állásokkal kapcsolatos információkat tartalmazó elektronikus rendszereiket a MOVE-HUB platformmal az üzenetváltás céljából. A tagállamok továbbra is használhatják saját alkalmazásaikat vagy harmadik felek alkalmazásait, többek között az Európai Gépjármű és Vezetői Engedély Információs Rendszert (EUCARIS) a MOVE-HUB elektronikus rendszerhez való csatlakozáshoz. A MOVE-HUB platformon keresztül történő információ- és adatcserének a 2014/45/EU irányelv 16. cikke és a 2014/47/EU irányelv 18a. cikke szerint a megfelelő végrehajtási jogi aktusok elfogadását követő két éven belül működőképesnek kell lennie.
- (26) Az Unión belül vagy kívül bekövetkező súlyos események által okozott válságok jelentős mértékben megzavarhatják az uniós műszaki vizsgálati rendszer működését. Válság idején a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy meghosszabbítsák a műszaki vizsgálati bizonyítványok – köztük az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványok – érvényességét. A Bizottság engedélyével a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy hat hónappal meghosszabbítsák a lejáró műszaki vizsgálati bizonyítványok és ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványok érvényességi idejét. Amennyiben a válság továbbra is fennáll, lehetővé kell tenni az érvényesség további meghosszabbítását.
- (27) Az N1 kategóriájú könnyű haszongépjárműveket intenzívebben használják, mint a magángépjárműveket, mégpedig sok esetben sűrűn lakott területeken. Tekintettel az Unióban forgalomban lévő N1 kategóriájú könnyű haszongépjárművek megnövekedett számára, annak előmozdítása érdekében, hogy a kereskedelmi szereplők Unió-szerte egyenlő versenyfeltételek mellett működhessenek, továbbá hogy javuljon biztonsági és környezeti teljesítményük, az N1 kategóriájú könnyű haszongépjárműveket is alá kell vetni közúti műszaki ellenőrzéseknek.

- (28) A közúti műszaki ellenőrzések esetében a nagy kibocsátású járművek azonosítása szempontjából eredményes intézkedésnek minősül, ha távérzékelő berendezéssel nagy számú jármű kipufogógáz-kibocsátását vizsgálják meg. Az egyes tagállamokban szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy ezáltal az észlelési arány a kötelező vizsgálati módszerekhez képest jelentősen megnő. A távérzékelő berendezések szisztematikusan alkalmazhatók a járműállomány nagy részének valós közúti körülmények közötti vizsgálata céljából. A járművek kibocsátása dinamikus, és bizonyos körülmények között – például hidegindítás során – gyakrabban fordulnak elő kibocsátási csúcsok. Egyetlen álló távérzékelési eszközzel végzett mérés sikeresen jelezhet egy hibás vagy manipulált, nagy kibocsátású járművet. A határértékek mért átlépésének mértékétől függően több álló távérzékelési eszközzel végzett mérésre lehet szükség annak megerősítéséhez, hogy egy jármű nagy kibocsátású-e. Tekintettel arra, hogy az ilyen hibák és átalakítások az emberi egészségre és a környezetre nézve kockázatot jelentő, túlzott mértékű kibocsátást okoznak, szükséges a kijavításuk, és mindennemű manipulálást szankcionálni kell.
- (28a) A távérzékelés nem helyettesítheti a közúti műszaki ellenőrzést, de alkalmazható a további közúti műszaki ellenőrzésre kiválasztandó járművek azonosítására. A távérzékeléssel végzett mérések ellenőrzésére sor kerülhet közvetlenül a távérzékeléssel végzett mérés után közúti műszaki ellenőrzés keretében vagy műszaki vizsgálóállomáson. Tekintettel arra, hogy a távérzékelés a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamtól függetlenül azonosítja a nagy kibocsátású járműveket, a járművet azonosító tagállamnak és a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamnak együtt kell működnie a megfelelő nyomon követés biztosítása érdekében, a nagy kibocsátású járművekre vonatkozó harmonizált értékek alapján.

- (28b) A közúton vagy egy műszaki vizsgaállomáson végzett ellenőrzésnek a 2014/47/EU irányelv II. mellékletének 8.1. és 8.2. alpontjában, illetve a 2014/45/EU irányelv I. mellékletének 8.1. és 8.2. alpontjában meghatározott vizsgálati módszereket kell követnie. Ez például azt jelenti, hogy ha feltételezhető, hogy egy Euro 5b besorolású vagy annál újabb motorral felszerelt dízelüzemű személygépkocsi vagy N1 kategóriájú könnyű haszongépjármű, vagy egy Euro VI besorolású nehéz haszongépjármű vagy autóbusz a jóváhagyásakor érvényes jogi határértéket meghaladó finom részecskét bocsát ki, akkor a kibocsátását a vonatkozó melléklet 8.2.3.1. pontjában foglaltaknak megfelelő részecskeszámméréssel kell ellenőrizni. Részecskeszűrővel nem rendelkező dízelüzemű járművek esetében a kibocsátás ellenőrzése opacitásméréssel történik. A dízelüzemű járművek NO_x-kibocsátásának ellenőrzése a vonatkozó melléklet 8.2.3.3. pontjával összhangban lévő új mérési módszert követi. Az L kategóriájú járművek kipufogógáz-kibocsátásának ellenőrzési módszerét a tagállamoknak kell meghatározniuk. A zajkibocsátást zajszintmérővel kell ellenőrizni.
- (29) [...]
- (30) A 2014/47/EU irányelv meghatározza az Unióban évente közúti ellenőrzésnek alávetendő nehéz haszongépjárművek minimális arányát, de tagállami szinten nem határoz meg célértéket, aminek következtében nehéz biztosítani e minimális arány érvényesítését. Annak biztosítása érdekében, hogy a haszongépjárművek közúti műszaki ellenőrzése Unió-szerte hozzájáruljon a közúti közlekedésbiztonság javításához és a légszennyezés csökkentéséhez, minden tagállam köteles évente annyi elsődleges közúti műszaki ellenőrzést végezni, amennyi az összes nehéz haszongépjármű legalább 5 %-ának felel meg. A tagállamoknak emellett az elsődleges közúti műszaki ellenőrzés alá vont összes nehéz haszongépjármű 10 %-ának megfelelő számú N1 kategóriájú könnyű haszongépjármű elsődleges közúti műszaki ellenőrzését kell elvégezniük.
- (31) A digitális átalakulás előmozdítása és a közlekedési ágazat költségeinek csökkentése érdekében a tagállamoknak elő kell írniuk illetékes hatóságaik számára, hogy fogadják el a közúti műszaki ellenőrzéseket alátámasztó elektronikus bizonyítékokat.

- (32) A rakomány rögzítése alapvető fontosságú a közúti közlekedésbiztonság szempontjából. A rakományrögzítés szemrevételezésen alapuló értékelésének valamennyi tagállam elsődleges közúti műszaki ellenőrzésének kötelező részét kell képeznie. Az elsődleges közúti műszaki ellenőrzés eredménye alapján részletesebb rakományrögzítési ellenőrzés következhet.
- (33) Ezen irányelv egységes végrehajtási feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a következők meghatározása céljából: a) a műszaki vizsgálathoz szükséges műszaki információk és adatok, amelyeket az illetékes hatóságok rendelkezésére kell bocsátani, b) a műszaki vizsgálati bizonyítványokon bevezetett QR-kódokra alkalmazandó interoperabilitási funkciók és biztonsági intézkedések, c) a kicserélendő információk és adatok formátumára és tartalmára vonatkozó szükséges jellemzők és követelmények, d) az időszakos vizsgálatra és a közúti műszaki ellenőrzésekre vonatkozó adatok közlésének formátuma, e) a járművek előkészítésére vonatkozó követelmények, valamint annak meghatározása, hogy mely Euro-előírások esetében kell mérni a kompressziós gyújtású motorok nitrogén-oxid-kibocsátását (NOx-kibocsátás) a műszaki vizsgálóállomásokon, f) a külső gyújtású motorok esetében a részecskeszámmérésre és a nitrogén-oxid-kibocsátásának (NOx-kibocsátás) mérésére vonatkozó módszerek és határértékek meghatározása, valamint (g) a kipufogógáz- és/vagy zajkibocsátás olyan közös határértékeinek meghatározása, amelyeket a nagy kibocsátású járművek távérzékeléssel történő azonosítására kell használni olyan esetekben, amikor a szóban forgó azonosítás várhatóan határokon átnyúló nyomonkövetést fog maga után vonni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹¹ megfelelően kell gyakorolni.
- (34) [...]

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Ezen irányelv céljait – nevezetesen a közúti közlekedésbiztonság javítását, a személyek szabad mozgásának megkönnyítését és a szennyezőanyag-kibocsátás csökkentését – a tagállamok önmagukban nem tudják kielégítően elérni, mivel a szóban forgó járműellenőrzésekre vonatkozó nemzeti szabályok nyomán eltérő követelmények fogalmazódnának meg. Ebből következik, hogy ezek a célkitűzések jobban megvalósíthatók uniós szinten, az Unión belül közlekedő járművek időszakos műszaki vizsgálatára és közúti műszaki ellenőrzésére vonatkozó közös minimumkövetelmények és harmonizált szabályok meghatározásával. Az Unió ezért az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket hozhat. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (36) A tagállamoknak a 2014/45/EU irányelv végrehajtása során rendszeresen jelentést kell tenniük a Bizottságnak az ellenőrzött járművek teljes számával (kategóriánkénti bontásban), az ellenőrzött területekkel és a meg nem felelt tételekkel kapcsolatos főbb adatokról. A közúti műszaki ellenőrzések esetében ritkább jelentéstétel szükséges.
- (37) Az adminisztratív terhek minimalizálása és ugyanakkor a bejelentett információk hasznosságának biztosítása érdekében a tagállamoknak háromévente kell jelentést tenniük a 2014/45/EU és a 2014/47/EU irányelv végrehajtásáról.
- (38) A műszaki vizsgálati rendszer közvetlen hatást gyakorol a közúti közlekedésbiztonságra, a zajterhelésre és a kibocsátásokra, ezért azt rendszeresen felül kell vizsgálni. A tagállami hatóságok által szolgáltatott adatok alapján a Bizottságnak jelentést kell tennie az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a 2014/45/EU irányelv rendelkezéseinek hatékonyságáról – beleértve a vizsgálatok hatályára és gyakoriságára, valamint az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványok elismerésére vonatkozó rendelkezéseket –, továbbá a 2014/47/EU irányelv rendelkezéseinek hatékonyságáról. Különös hangsúlyt kell fektetni a távérzékeléssel szerzett tapasztalatokra, azzal a céllal, hogy azt – adott esetben – általánosan beépítsék a műszaki vizsgálati rendszerbe.

- (39) Az európai adatvédelmi biztossal az (EU) 2018/1725 rendelet 42. cikkének (1) bekezdésével összhangban konzultációra került sor, és a biztos [éééé/hh/nn]-án/én véleményt nyilvánított.
- (40) A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával¹² összhangban a tagállamok vállalták, hogy az átültető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben egy vagy több olyan dokumentumot mellékelnek, amely megmagyarázza az irányelv elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszközök megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli meg, hogy ilyen dokumentumok átadása indokolt.
- (41) A 2014/45/EU és a 2014/47/EU irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

¹² HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

1. cikk

A 2014/45/EU irányelv módosításai

A 2014/45/EU irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdésben a hatodik franciabekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„– két- és háromkerekű gépjárművek – a 125 cm³-nél nagyobb lökettérfogatú vagy a 11 kW-ot meghaladó legnagyobb folyamatos névleges vagy hasznos teljesítményű L3e, L4e, L5e és L7e kategóriájú járművek,

– az elsősorban közúti áruszállításra használt, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b és T4.3b kategóriába tartozó kerekes traktorok esetében.”;

b) a (2) bekezdésben a hetedik franciabekezdés helyébe a következő szöveg lép: „,

– az L3e, L4e, L5e és L7e kategóriájú, 125 cm³-nél nagyobb lökettérfogatú, vagy 11 kW-ot meghaladó legnagyobb folyamatos névleges vagy hasznos teljesítményű járművek, amennyiben a tagállam alternatív közlekedésbiztonsági intézkedéseket léptetett életbe a két- és háromkerekű gépjárművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok vonatkozásában, figyelembe véve különösen az előző öt évre vonatkozó közlekedésbiztonsági statisztikákat. A tagállamok e mentességekről értesítik a Bizottságot.”

2. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. »jármű«. minden nem sínen közlekedő gépjármű vagy annak pótkocsija, kivéve a trolibuszokat, azaz az elektromos vezetőhöz csatlakoztatott járműveket;”

b) a szöveg a következő 6a. ponttal egészül ki:

„6a. »hálózatba kapcsolt jármű«: minden olyan vezeték nélküli kapcsolattal gyártott jármű, amely képes a kilométer-számláló állásainak továbbítására;”

c) a 10. pont helyébe a következő szöveg lép:

„10. »jóváhagyás«: eljárás, amelynek révén egy tagállam igazolja, hogy a jármű megfelel a 167/2013/EU, a 168/2013/EU és az (EU) 2018/858 rendeletekben említett igazgatási rendelkezéseknek és műszaki követelményeknek;”

d) a 12. pont helyébe a következő szöveg lép:

„12. »műszaki vizsgálati bizonyítvány«: az illetékes hatóság vagy valamely műszaki vizsgálóállomás által kiállított, digitális formátumú műszaki vizsgálati jelentés, vagy annak nyomtatott változata, amely a 8. cikk (2) bekezdésével összhangban ellenőrizhető;”

e) a szöveg a következő 12a. ponttal egészül ki:

„12a. »ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítvány«: az illetékes hatóság vagy a jármű nyilvántartásba vételének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban székhellyel rendelkező műszaki vizsgálóállomás által a 8. cikkel összhangban kiállított műszaki vizsgálati bizonyítvány;”.

3. A 4. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„4. cikk

Felelősség

- (1) Minden tagállam biztosítja, hogy a területén nyilvántartásba vett járműveket ezen irányelvvel összhangban rendszeres időközönként megvizsgálják.
- (2) A (4) bekezdés sérelme nélkül a műszaki vizsgálatokat a járművet nyilvántartásba vevő tagállam, vagy az ezen tagállam által ennek a közfeladatnak az ellátásával megbízott szerv, vagy az ezen tagállam által kijelölt és felügyelt szervek vagy létesítmények végzik, amelyek lehetnek engedéllyel rendelkező köz- vagy magánszervek is.

- (3) A tagállamok elismerhetik a járművet nyilvántartásba vevő tagállamtól eltérő tagállam által kiállított műszaki vizsgálati bizonyítványt. Ilyen esetekben a műszaki vizsgálati bizonyítványt a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam által kiállított műszaki vizsgálati bizonyítvánnyal egyenértékűnek kell tekinteni. Azok a tagállamok, amelyek úgy döntenek, hogy elismerik a valamely másik tagállam által kiállított műszaki vizsgálati bizonyítványt, tájékoztatják erről a Bizottságot és a többi tagállamot.
- (4) M₁ és N₁ kategóriájú járművek esetében a műszaki vizsgálatokat a 8. cikkel összhangban a járművet nyilvántartásba vevő tagállamtól eltérő tagállamban is el lehet végezni. A nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam elismeri a szóban forgó másik tagállamban kiállított ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítvány érvényességét.
- (5) A járműgyártók kötelesek – díjmentesen, indokolatlan késedelem nélkül, megkülönböztetésmentes módon és géppel olvasható formátumban – az érintett illetékes hatóságok rendelkezésére bocsátani a (6) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokban meghatározott formátumú műszaki információkat. Ezek az illetékes hatóságok dönthetnek úgy, hogy az adatok tekintetében illetékes központosított szervezetet bíznak meg a gyártóktól származó adatfolyam rendezésével és a műszaki információkhoz való hozzáférés kezelésével. Az illetékes hatóságok vagy a kijelölt, az adatok tekintetében illetékes központosított szervek kötelesek ezeket a műszaki információkat a műszaki vizsgálóállomások rendelkezésére bocsátani.
- (6) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a vizsgálat tárgyát képező tételek műszaki vizsgálatához felhasználandó műszaki információkat, valamint az ajánlott vizsgálati módszerek alkalmazását, továbbá meghatározza az adatformátumra vonatkozó részletes szabályokat és a releváns műszaki információkhoz való hozzáférési eljárásokat, biztosítva, hogy az információk lehetővé tegyék a jármű egyértelmű azonosítását és következésképpen a gyárilag beépített tartozékok listájának megállapítását. Ezek a műszaki információk magukban foglalhatják különösen az elektronikus járműinterfész használatára vonatkozó utasításokat és adatokat, a diagnosztikai hibakódokat, a szoftver integritásának és helyes verziójának azonosítását, valamint a figyelmeztető jelzések vagy a visszajelző lámpák leírásait és illusztrációit.

E végrehajtási jogi aktusoknak figyelemmel kell lenniük a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz való hozzáférésre vonatkozó, az (EU) 2018/858 rendelet X. melléklete 4. függelékével összhangban meghatározott feltételekre és intézkedésekre, ugyanakkor a Bizottság által az első albekezdéssel összhangban meghatározott műszaki információkat díjmentesen kell rendelkezésre bocsátani.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 19. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

- (7) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti jog meghatározza a jármű megfelelő műszaki állapotban tartásáért viselt felelősségeket.”

4. A szöveg a következő 4a. cikkel egészül ki:

„4a. cikk

A kilométer-számláló állásainak rögzítése

- (1) Minden tagállam biztosítja, hogy az M₁ és N₁ kategóriájú járművek időszakos műszaki vizsgálatával összefüggésben, valamint ha az ilyen járműveken a járműgyártók által engedélyezett javítóműhelyek javítási vagy karbantartási munkákat végeznek, a kilométerszámláló-állások rögzítésre kerüljenek egy nemzeti adatbázisban vagy nemzeti járműnyilvántartásban. A tagállamok előírják továbbá a járműgyártók vagy képviselőik számára, hogy az általuk gyártott hálózatba kapcsolt járművek kilométer-számlálóinak állását a jármű első nyilvántartásba vételének időpontjától kezdődően háromhavonta továbbítsák. Ezeket a kilométerszámláló-állásokat a szóban forgó nemzeti adatbázisban vagy nemzeti járműnyilvántartásban kell rögzíteni.
- (2) A tagállamok azt is előírhatják, hogy más szolgáltatók, például azok, akik, illetve amelyek az ilyen járműveken javítási vagy karbantartási munkát végeznek, is rögzítsék a kilométer-számláló állásait az (1) bekezdésben említett adatbázisban vagy nemzeti járműnyilvántartásban.

- (3) A tagállamok az általuk nyilvántartásba vett járművek korábbi kilométerszámláló-állásait a vizsgabiztosok, a jármű-forgalmiengedély jogosultja és a járművek műszaki vizsgálatáért, újbóli nyilvántartásba vételéért, jóváhagyásáért, valamint az (1) bekezdésben említett nyilvántartásért vagy adatbázisért felelős tagállami illetékes hatóságok rendelkezésére bocsátják. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy a vizsgabiztosok számára csak értékelést készítenek a korábbi kilométerszámláló-állásokról.
- (4) A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket annak érdekében, hogy a használt járművek potenciális vásárlóit tájékoztassák arról, hogy a jármű-forgalmiengedély jogosultja hozzáfér a kilométer-számláló (3) bekezdésben említett korábbi állásaihoz.
- (5) A tagállamok a 223/2009/EK rendelet* 17a. és 17b. cikkével összhangban az (1) bekezdésben említett nemzeti adatbázisokban vagy nemzeti járműnyilvántartásokban tárolt kilométerszámláló-adatokat a nemzeti statisztikai hivatalok és a Bizottság (Eurostat) számára is hozzáférhetővé teszik.
- (6) A kilométer-számlálón jelzett megtett távolság csökkentését vagy a jármű által megtett távolság nyilvántartásának meghamisítását célzó illetéktelen beavatkozás vagy manipulálás esetén az ilyen illetéktelen beavatkozás vagy manipuláció hatékony, arányos, visszatartó erejű és megkülönböztetéstől mentes szankciókkal büntetendő.

* Az Európai Parlament és a Tanács 223/2009/EK rendelete (2009. március 11.) az európai statisztikákról és a titoktartási kötelezettség hatálya alá tartozó statisztikai adatoknak az Európai Közösségek Statisztikai Hivatala részére történő továbbításáról szóló 1101/2008/EK, Euratom európai parlamenti és tanácsi rendelet, a közösségi statisztikákról szóló 322/97/EK tanácsi rendelet és az Európai Közösségek statisztikai programbizottságának létrehozásáról szóló 89/382/EGK, Euratom tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 87., 2009.3.31., 164. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).

5. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

A vizsgálat időpontja és gyakorisága

- (1) A járműveket legalább a következő gyakorisággal műszaki vizsgálatnak kell alávetni, a tagállamok által alkalmazott, a (4) bekezdés szerinti rugalmassági időszak sérelme nélkül:
- a) az M1 és az N1 kategóriájú járművek esetében: négy évvel az első nyilvántartásba vétel után, ezt követően pedig kétévente;
 - b) a taxiként vagy betegszállító járműként használt M₁ kategóriájú járművek, valamint az M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ és O₄ kategóriájú járművek esetében: egy évvel az első nyilvántartásba vétel után, majd azt követően évente;
 - c) az elsősorban közúti áruszállításra használt, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b és T4.3b kategóriába tartozó kerekes traktorok esetében: négy évvel az első nyilvántartásba vétel után, ezt követően pedig kétévente.

Az első albekezdés a) pontjának alkalmazásában a 4. cikk (4) bekezdésében említett műszaki vizsgálatok esetében a tagállamok a következő műszaki vizsgálat időpontját az ideiglenes műszaki vizsgálati bizonyítvány érvényességi idejét figyelembe véve ütemezik.

- (2) A tagállamok megfelelő időintervallumokat állapítanak meg, amelyeken belül a 125 cm³-nél nagyobb lökettérfogatú vagy a 11 kW-ot meghaladó legnagyobb folyamatos névleges vagy hasznos teljesítményű L3e, L4e, L5e és L7e kategóriájú járműveket műszaki vizsgálatnak kell alávetni.
- (3) A járművet az utolsó műszaki vizsgálatának időpontjától függetlenül műszaki vizsgálatnak kell alávetni, ha a jármű biztonsági és környezetvédelmi rendszereit és berendezéseit jelentősen átalakították vagy módosították.

(4) A tagállamok vagy az illetékes hatóságok meghatározhatják azt az (1) bekezdésben előírt időintervallumot nem meghaladó észszerű időtartamot, amely alatt a műszaki vizsgálatot el kell végezni.”

6. A 6. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az ezen irányelv hatálya alá tartozó jármű-kategóriákra vonatkozóan, az L3e, L4e, L5e és L7e kategóriájú járművek kivételével, a tagállamok biztosítják, hogy a műszaki vizsgálatok legalább az I. melléklet 2. pontjában említett területekre kiterjedjenek.”;

b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az (1) bekezdésben említett minden egyes területre vonatkozóan a tagállami illetékes hatóságok vagy a műszaki vizsgálóállomás legalább az I. melléklet 3. pontjában említett tételekre kiterjedő, és az e tételek vizsgálatára valamely illetékes hatóság által ajánlott vagy azzal egyenértékű módszert felhasználó műszaki vizsgálatot hajt végre az I. melléklet 3. pontjának megfelelően. A vizsgálat során ellenőrizhető továbbá, hogy a jármű adott részei és alkatrészei megfelelnek-e a jóváhagyás időpontjában vagy adott esetben az átalakítás időpontjában hatályos biztonsági és környezetvédelmi előírásoknak.

A vizsgálatokat a jelenleg rendelkezésre álló módszerek és berendezések alkalmazásával, a jármű bármely részének szerszámmal való szétszerelése vagy eltávolítása nélkül kell elvégezni.

A Bizottság ... [KÉRJÜK, ILLESSZÉK BE A DÁTUMOT: e módosító irányelv hatálybalépése után 24 hónappal]-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a következőket:

a) a járműnek a kompressziós gyújtású motorok nitrogén-oxid-kibocsátásának (NO_x-kibocsátás) méréséhez való előkészítésére szolgáló módszerek, valamint az e módszerekhez kapcsolódó Euro kibocsátási osztályok azonosítása;

b) a külső gyújtású motorokból származó részecskeszám-kibocsátás mérésére vonatkozó módszerek és határértékek,

az I. melléklet 3. pontjának 8.2. alpontjában említettek szerint. A vizsgálati eljárásoknak a végrehajtási jogi aktusok elfogadásától számított négy éven belül működőképessé kell lenniük a műszaki vizsgálóállomásokon.

A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el azon módszerek és határértékek meghatározása – valamint az említett módszerekhez kapcsolódó Euro kibocsátási osztályok azonosítása – céljából, amelyek a külső gyújtású motorokból származó NOx-kibocsátásnak az I. melléklet 3. pontjának 8.2. alpontjában említett mérésére vonatkoznak. A vizsgálati eljárásoknak a végrehajtási jogi aktusok elfogadásától számított négy éven belül működőképesnek kell lenniük a műszaki vizsgálóállomásokon.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 19. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”;

c) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„3. A 125 cm³-nél nagyobb lökettérfogatú vagy a 11 kW-ot meghaladó legnagyobb folyamatos névleges vagy hasznos teljesítményű L3e, L4e, L5e és L7e kategóriájú járművek esetében a tagállamok meghatározzák a vizsgálat területeit, tételeit és megfelelő módszereit.”;

d) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„4. A 4. cikk (4) bekezdése szerinti ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítvány kiállítása céljából, amennyiben a járművet az út ellenkező oldalán történő vezetés céljával gyártották, az nem vethető alá az I. mellékletben foglalt azon tételek vizsgálatának, amelyek tekintetében a gyártás során nem volt szempont a vizsgálatot végző tagállamban való megfelelés.”

7. A 8. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„8. cikk

Műszaki vizsgálati bizonyítvány és ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítvány

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a járművek műszaki vizsgálatát elvégző műszaki vizsgálóállomások vagy adott esetben illetékes hatóságok az adott járművek számára műszaki vizsgálati bizonyítványt, vagy a 4. cikk (4) bekezdésében említett esetben ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványt állítsanak ki, amely a megfelelő harmonizált uniós kódoknak legalább a II. mellékletben meghatározott standard elemeit tartalmazza.

A tagállamok [a hatálybalépés időpontja + 4 év + 1 nap]-i hatállyal biztosítják, hogy a műszaki vizsgálati bizonyítványokat és az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványokat a 910/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel* összhangban az európai digitális személyiadat-tárcák elektronikus attribútumtanúsítványaként adják ki**.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a műszaki vizsgálati bizonyítványok és az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványok tartalmazzák az említett bizonyítványok hitelesítéséhez és validálásához szükséges információkat.

A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot a műszaki vizsgálati bizonyítványok és az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványok megbízható kibocsátóiról, melyek listáját folyamatosan naprakészen tartják. A Bizottság e kibocsátók jegyzékét biztonságos csatornán keresztül, elektronikus aláírással vagy bélyegzővel ellátva, automatizált feldolgozásra alkalmas formában nyilvánosan hozzáférhetővé teszi.

- (1a) Az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítvány hat hónapig érvényes. Az illetékes hatóság indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb öt naptári napon belül közli a vizsgálat eredményét a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállammal.

Az ez után soron következő műszaki vizsgálatot a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamban kell elvégezni, kivéve abban az esetben, ha a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam a 4. cikk (3) bekezdésével összhangban elismeri a másik érintett tagállam által kiállított műszaki vizsgálati bizonyítványokat; az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványnak tartalmaznia kell a vonatkozó információkat.

- (2) A tagállamok előírják, hogy a műszaki vizsgálóállomások vagy adott esetben az illetékes hatóságok kérésre a járművet vizsgálatra bemutató személy rendelkezésére bocsássák a műszaki vizsgálati bizonyítvány vagy az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítvány nyomtatott változatát. Az említett nyomtatott változatoknak felhasználóbarátnak kell lenniük, és olyan interoperábilis QR-kódot kell tartalmazniuk, amely lehetővé teszi hitelességük, érvényességük és sértetlenségük ellenőrzését. A (8) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusok elfogadásától számított egy éven belül a QR-kódnak meg kell felelnie az említett végrehajtási jogi aktusokban meghatározott műszaki előírásoknak. A bizonyítványban szereplő információkat ember által is olvasható formátumban és legalább a kiállító tagállam hivatalos nyelvén vagy nyelvein kell feltüntetni.

- (3) Az 5. cikktől eltérve egy másik tagállamban már nyilvántartásba vett jármű újbóli nyilvántartásba vétele esetén valamennyi tagállamnak a saját maga által kiállított műszaki vizsgálati bizonyítványokkal megegyezőként kell elismernie a másik tagállam által kiállított műszaki vizsgálati bizonyítványt – függetlenül attól, hogy az elektronikus formátumú vagy papíralapú –, amennyiben az újbóli nyilvántartásba vételt végző tagállam által az időszakos műszaki vizsgálatokra meghatározott gyakorisági intervallumok figyelembevételével e bizonyítvány még érvényes.
- (3a) A tagállamok indokolatlan késedelem nélkül elektronikus attribútumtanúsítványként közlik a Bizottsággal és a többi tagállammal a műszaki vizsgálati bizonyítvány vagy az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítvány minden új mintapéldányát és a műszaki vizsgálati bizonyítványokhoz kibocsátott adatok leírását. A Bizottság e mintapéldányokat és az adatkészletek leírását közzéteszi.
- (4) A (3) bekezdés rendelkezésein túlmenően a tagállamok elismerik a digitális formátumú vagy papíralapú műszaki vizsgálati bizonyítvány érvényességét, amennyiben az időszakos műszaki vizsgálatra vonatkozó érvényes igazolással rendelkező jármű kapcsán tulajdonosváltás történik.
- (5) A műszaki vizsgálóállomások elektronikus úton közlik az érintett tagállam illetékes hatóságával az általuk kiállított műszaki vizsgálati bizonyítványokban vagy ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványokban szereplő információkat. E tájékoztatásnak az egyes műszaki vizsgálati bizonyítványok vagy az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványok kiállítását követően indokolatlan késedelem nélkül kell megtörténnie. A tagállamok meghatározzák, hogy az illetékes hatóságnak milyen hosszú ideig kell megőriznie ezt az információt. Ez az időtartam a tagállamok nemzeti adórendszereinek sérelme nélkül nem lehet kevesebb 36 hónapnál.
- (6) A tagállamoknak lehetőségük van úgy határozni, hogy a vizsgabiztosok hozzáférhetnek az előző műszaki bizonyítványban vagy az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványban szereplő információkhoz.
- (7) A tagállamok biztosítják, hogy a műszaki vizsgálat eredményéről értesítsék a járművet nyilvántartó hatóságot, vagy számára azt a lehető leghamarabb elektronikusan elérhetővé tegyék. Ezen értesítésnek tartalmaznia kell a műszaki vizsgálati bizonyítványban feltüntetett információkat.

- (8) A Bizottság [a hatálybalépés időpontja + 2 év]-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el a következőkre vonatkozó műszaki előírások és szabályok megállapítása céljából:
- a) az (1) és (2) bekezdésben említett bizonyítványok biztonságos kiállítása és ellenőrzése;
 - b) a személyes adatok védelmének és biztonságának biztosítása;
 - c) a műszaki vizsgálati bizonyítványok és az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványok közös adatstruktúrájának meghatározása;
 - d) érvényes, biztonságos és interoperábilis QR-kód kiadása és ellenőrzése;
 - e) a műszaki vizsgálati bizonyítványok az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványok megbízható kibocsátóinak értesítése.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 19. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

** Az Európai Parlament és a Tanács 910/2014/EU rendelete (2014. július 23.) a belső piacon történő elektronikus tranzakciókhoz kapcsolódó elektronikus azonosításról és bizalmi szolgáltatásokról, valamint az 1999/93/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 257., 2014.8.28., 73. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).”

8. A 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9. cikk

A hiányosságok nyomon követése

- (1) Amennyiben kizárólag kisebb jelentőségű hiányosságok fordulnak elő, úgy kell tekinteni, hogy a jármű átment a vizsgálaton, a hiányosságokat orvosolni kell, és a járművet nem szükséges újból vizsgálatnak alávetni.
- (2) Nagyobb jelentőségű hiányosságok esetén úgy kell tekinteni, hogy a jármű nem ment át a vizsgálaton. A tagállam vagy az illetékes hatóság határoz arról, hogy a szóban forgó jármű mennyi ideig használható, mielőtt újabb műszaki vizsgálaton kellene részt vennie, amelyre legkésőbb az elsődleges vizsgálatot követő két hónapon belül kerül sor. A vizsgálat eredményéről és az azt követő vizsgálat határidejéről értesíteni kell a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamot, és az 1999/37/EK tanácsi irányelv*** 3a. cikkének (1) bekezdésével összhangban rögzíteni kell a járműnyilvántartásban. A következő vizsgálatra sor kerülhet abban a tagállamban, ahol a jármű nem felelt meg az elsődleges vizsgálaton, vagy a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamban is.
- (3) Veszélyes hiányosságok esetén úgy kell tekinteni, hogy a jármű nem ment át a vizsgálaton. A tagállam vagy az illetékes hatóság dönthet úgy, hogy a szóban forgó jármű nem használható a közúti forgalomban, és hogy a jármű forgalmi engedélyét új nyilvántartásba vételi eljárás előírása nélkül, korlátozott időtartamra fel kell függeszteni. A felfüggesztés iránti kérelemről értesíteni kell a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamot, és a felfüggesztést az 1999/37/EK irányelv 3a. cikkének (1) bekezdésével összhangban rögzíteni kell a járműnyilvántartásban. A hiányosságok orvoslását követően a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam illetékes hatóságának haladéktalanul új műszaki vizsgálati bizonyítványt kell kiállítania, amely tanúsítja, hogy a jármű közlekedésre alkalmas műszaki állapotban van.

- (4) A jármű kibocsátáscsökkentő rendszerébe, nagyfeszültségű rendszerébe – beleértve az akkumulátorfelügyeleti rendszert is –, kipufogódobjába, illetve a biztonsággal kapcsolatos rendszereibe való olyan illetéktelen beavatkozás vagy ezek olyan manipulálása, amely súlyos vagy veszélyes hiányosságokat okoz, hatékony, arányos, visszatartó erejű és megkülönböztetéstől mentes szankciókkal büntetendő.

*** A Tanács 1999/37/EK irányelve (1999. április 29.) a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról (HL L 138., 1999.6.1., 57. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>)”.

- 8a. A 10. cikkben az (1) bekezdés első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„1. A műszaki vizsgálóállomás vagy adott esetben a tagállami illetékes hatóság, amely a területén nyilvántartásba vett járművön műszaki vizsgálatot vagy a 4. cikk (4) bekezdése szerinti műszaki vizsgálatot végzett el, valamennyi, a vizsgálaton átment jármű számára igazolást állít ki, azaz rendelkezésre bocsát egy jelzést a jármű forgalmi engedélyén, egy matricát, egy bizonyítványt, elektronikus úton történő ellenőrzést vagy bármely más könnyen hozzáférhető információt. Az igazoláson fel kell tüntetni, hogy meddig kell elvégezni a következő műszaki vizsgálatot.”

9. A 16. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„16. cikk

A tagállami hatóságok közötti adatsere

- (1) A tagállamok segítik egymást ezen irányelv végrehajtásában. Információt és adatokat cserélnek, különösen abból a célból, hogy a műszaki vizsgálat időpontjában ellenőrizzék a jármű jogi státuszát és műszaki állapotát, szükség esetén a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamban.
- a) A tagállamok a többi tagállam illetékes hatóságai, illetve a más tagállamok által engedélyezett műszaki vizsgálóállomások számára hozzáférést biztosítanak a gépjármű-nyilvántartási adatokhoz, a megfelelőségi nyilatkozatok tartalmához – ha rendelkezésre állnak –, az utolsó műszaki vizsgálati bizonyítványban vagy a 4. cikk (4) bekezdésében említett esetben a legalább az utolsó három évben kiadott bármely ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványban szereplő eredményhez, a közúti műszaki ellenőrzések során a legalább az elmúlt három évben készített jegyzőkönyvekhez, valamint a jármű kilométer-számlálójának a nemzeti adatbázisokban tárolt és legalább az előző három évre vonatkozó korábbi állásaihoz.
- b) A tagállamok a Bizottság által kifejlesztett MOVE-HUB elektronikus rendszeren keresztül összekapcsolják a műszaki vizsgálati bizonyítványokkal, az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványokkal és a kilométer-számláló korábbi állásaival kapcsolatos elektronikus rendszereiket, mégpedig oly módon, hogy bármely tagállam illetékes hatóságai és engedélyezett műszaki vizsgálóállomásai valós időben betekinthessenek bármely más tagállam vonatkozó adatbázisába vagy nemzeti járműnyilvántartásába.
- c) A b) pontban meghatározott kötelezettség teljesítettnek tekintendő, ha a tagállamok saját alkalmazásaikat vagy harmadik felek alkalmazásait – többek között az Európai Gépjármű- és Vezetői Engedély Információs Rendszert (EUCARIS) – használják az adatok cseréjére és a MOVE-HUB elektronikus rendszerhez való csatlakozásra.

- (2) ... [KÉRJÜK, ILLESSZÉK BE A DÁTUMOT: 2 évvel ezen irányelv hatálybalépését követően]-ig a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben megállapítja a MOVE-HUB elektronikus rendszer funkcióinak végrehajtásához szükséges intézkedéseket, és meghatározza a műszaki vizsgálatnak alávetendő járművekkel kapcsolatban a tagállamok által kicserélendő információk és adatok formátumára és tartalmára vonatkozó minimumkövetelményeket. Az említett végrehajtási jogi aktusoknak biztosítaniuk kell a személyes adatok védelmét, és a 19. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni őket.
- (3) Az elektronikus rendszerek (1) bekezdésben említett összekapcsolásának a (2) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusok elfogadásától számított két éven belül kell működésbe lépnie.”

10. A 17. cikk a következőképpen módosul:

a) az első franciabekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„– kizárólag a 2. cikk (1) bekezdésében, az 5. cikk (1) és (2) bekezdésében, valamint a 6. cikk (1) és (2) bekezdésében említett járműkategória-megnevezések naprakésszé tétele, adott esetben, a jármű-kategóriákban bekövetkezett azon változások esetén, amelyek a 2. cikk (1) bekezdésében említett, típusjóváhagyással kapcsolatos jogszabályok módosításából erednek, a műszaki vizsgálatok terjedelmét és gyakoriságát érintetlenül hagyva,”;

b) a harmadik franciabekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„– az I. melléklet 3. pontjának kiigazítása a kapcsolódó költségek és előnyök pozitív értékelését követően, a vizsgálandó tételeknek, a módszereknek, a hibaokoknak és a hiányosságok értékelésének listája tekintetében.”

11. A 20. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„20. cikk

Jelentéstétel

A Bizottság 2032. március 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól, különös tekintettel az irányelv hatályára vonatkozó rendelkezések hatékonyságára, különösen az L kategóriájú járművek, valamint a vizsgálatok gyakorisága, a valamely másik tagállamból származó jármű újbóli nyilvántartásba vétele esetén a műszaki vizsgálati bizonyítványok kölcsönös elismerése és az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványok elismerése tekintetében. A jelentésben elemezni kell azt is, hogy – különösen a műszaki fejlődés és a gyakorlat fényében – szükség van-e a mellékletek aktualizálására.”

12. A szöveg a következő 20a. cikkel egészül ki:

„20a. cikk

Információtovábbítás a Bizottság részére

- (1) A tagállamok 2030. március 31-ig, majd azt követően minden harmadik év március 31-ig az (EU) 2018/1999 európai parlamenti és tanácsi rendelet**** 28. cikkében említett online jelentéstételi platformon (a továbbiakban: e-platform) keresztül továbbítják a Bizottságnak az előző három naptári év mindegyikére és a területükön ellenőrzött járművekre vonatkozóan összegyűjtött adatokat. Ezeknek az adatoknak (naptári évenkénti bontásban) a következőket kell tartalmazniuk:
- a) az összes ellenőrzött jármű száma,
 - b) az ellenőrzött járművek száma kategóriánkénti bontásban,
 - c) az ezen irányelv I. melléklete 3. pontjával összhangban ellenőrzött területek és a meg nem felelt tételek.

- (2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben előírja az (1) bekezdésben említett adatoknak az e-platformon keresztül történő közlése során a tagállamok által alkalmazandó formátumot. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 19. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.
- (3) A Bizottság jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az (1) bekezdés szerint gyűjtött adatokról.

**** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1999 rendelete (2018. december 11.) az energiaunió és az éghajlat-politika irányításáról, valamint a 663/2009/EK és a 715/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, a 94/22/EK, a 98/70/EK, a 2009/31/EK a 2009/73/EK, a 2010/31/EU, a 2012/27/EU és a 2013/30/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 2009/119/EK és az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv módosításáról, továbbá az 525/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 328., 2018.12.21., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”

13. A 22. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„22. cikk

A műszaki vizsgálati bizonyítványok érvényességének meghosszabbítása válság esetén

- (1) E cikk alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:
- a) »válsághelyzet«: olyan kivételes, váratlan és hirtelen, természetes vagy ember által okozott, rendkívüli jellegű és mértékű esemény az Unión belül vagy kívül, amely jelentős közvetlen vagy közvetett hatást gyakorol a közúti közlekedés területére, és amely megakadályozza vagy jelentősen korlátozza a tagállamokban nyilvántartásba vett járművek tulajdonosait vagy üzemeltetőit, illetve az illetékes nemzeti hatóságokat a műszaki vizsgálat lefolytatásában;
- b) »válságidőszak«: az az időszak, melynek során alatt a Bizottság a (2) bekezdésben említett eljárással összhangban felhatalmazza valamely tagállamot az e cikkben említett intézkedések elfogadására.

- (2) Egy tagállam területének egészére vagy egy részére kiterjedő válsághelyzet esetén az adott tagállam megfelelő indokolással ellátott megkeresés útján a Bizottság elé utalhatja az ügyet egy olyan határozat elfogadása céljából, amely felhatalmazza az adott tagállamot az e cikkben említett intézkedések elfogadására a tagállam területének egészére vagy egy részére vonatkozóan. A szóban forgó intézkedések legfeljebb hat hónappig maradhatnak érvényben. A Bizottság a tagállam kérésére engedélyezheti az intézkedések további hat hónappal történő meghosszabbítását mindaddig, amíg a válsághelyzet fennáll.
- (3) A Bizottság határozhat úgy, hogy a válságidőszak azelőtt kezdődött, hogy a szóban forgó tagállam a (2) bekezdés alapján az ügyet a Bizottság elé utalta volna.
- (4) Amennyiben a Bizottsághoz két vagy több tagállamtól a területük egészére vagy egy részére kiterjedő egységes válsághelyzettel kapcsolatos, megfelelő indokolással ellátott megkeresés érkezik, a Bizottságnak lehetősége van egyetlen olyan határozat elfogadására, amely az említett tagállamok mindegyikére alkalmazandó.
- (5) Az 5. cikk (1) bekezdésétől, a 10. cikk (1) bekezdésétől és a II. melléklet 8. pontjától eltérve a tagállamok illetékes hatóságai legfeljebb hat hónappal meghosszabbíthatják az összes jármű-kategóriára vagy egyes jármű-kategóriákra vonatkozó, a válságidőszak alatt lejárt vagy egyébként lejárt műszaki vizsgálati bizonyítványok érvényességi idejét. Ez az időszak többször meghosszabbítható további, hat hónapos időszakokkal mindaddig, amíg a válság fennáll, és a Bizottság engedélyezi.
- (6) A tagállamok által e cikk alapján elfogadott intézkedésekről haladéktalanul értesíteni kell a Bizottságot, amely tájékoztatja a többi tagállamot, és értesítést tesz közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.”
14. Az I. melléklet, a III. melléklet és a IV. melléklet ezen irányelv I. mellékletével összhangban módosul.

2. cikk

A 2014/47/EU irányelv módosításai

A 2014/47/EU irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

Tárgy

Ez az irányelv minimumkövetelményeket állapít meg a tagállamok területén közlekedő haszonjárművek műszaki alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzési rendszerére, továbbá a járművek távérzékelésének fokozatos használatára vonatkozóan.”

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés a következő aa) ponttal egészül ki:

„aa) elsődlegesen áru fuvarozásra tervezett és gyártott, legfeljebb 3,5 tonna össztömegű gépjárművek – N1 járműkategória;”

- b) a cikk a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) Azon tagállamok, amelyek a területükön nyilvántartásba vett N1 kategóriájú járműveken a 2014/45/EU irányelvvel összhangban évente időszakos műszaki vizsgálatokat végeznek, első alkalommal két évvel a jármű első nyilvántartásba vételét követően, kivonhatják az említett járműkategóriát ezen irányelv hatálya alól.”;

- c) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Ezen irányelv nem érinti a tagállamok azon jogát, hogy az (1) bekezdésben nem említett járműveket is közúti műszaki ellenőrzésnek vessék alá, hogy a közúti fuvarozáshoz és biztonsághoz kapcsolódó más szempontokat is ellenőrizzenek, illetve hogy a közutaktól eltérő helyeken is végezzenek ellenőrzéseket. Ennek az irányelvnek egyetlen rendelkezése sem akadályozza a tagállamokat abban, hogy közlekedésbiztonsági okokból meghatározott járműtípusok használatát úthálózatuk bizonyos szakaszaira korlátozzák.”

3. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) a 13. pont helyébe a következő szöveg lép:

„13. »műszaki vizsgálati bizonyítvány«: a 2014/45/EU irányelv 3. cikkének 12. pontjában meghatározott műszaki vizsgálati jelentés;”

b) a 18. pontot el kell hagyni;

c) a szöveg a következő 21. és 22. ponttal egészül ki:

„21. »távérzékelés«: a járművek vizsgálata a fixen telepített vagy mobil út menti berendezések közelében áthaladó járművek közötti kipufogógáz-kibocsátásának – beleértve a nitrogén-oxidokat és a szálló port is – vagy zajszintjének mérésével, illetve a járművek légszennyezőanyag-kibocsátás szempontjából történő vizsgálata esetén követéses kipufogógáz-méréssel;

22. »követéses kipufogógáz-mérés«: a járművek közötti légszennyezőanyag-kibocsátásának mérése, amelyet az érintett járművet követő, megfelelő mintavevő berendezéssel és mérőműszerrel felszerelt jármű használatával végeznek el.”

6. Az 5. cikk (1) és (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A 2. cikk (1) bekezdésének a), b), c) és d) pontjában említett járművek esetében a tagállamok naptári évenként a területükön nyilvántartásba vett összes jármű legalább 5 %-ának megfelelő számú elsődleges közúti műszaki ellenőrzést végeznek.

(2) A 2. cikk (1) bekezdésének aa) pontjában említett járművek esetében a tagállamok naptári évenként az (1) bekezdésben említett járműveken elvégzett elsődleges közúti műszaki ellenőrzések legalább 10 %-ának megfelelő számú elsődleges közúti műszaki ellenőrzést végeznek.”

7. A 6. cikkben az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A vállalkozások kockázati profiljának meghatározásakor a tagállamok az I. mellékletben található kritériumokat használhatják. Ezeket az információkat a magas kockázati pontszámú vállalkozások szigorúbb és gyakoribb ellenőrzésére kell használni. A kockázatértékelő rendszert a tagállamok illetékes hatóságai működtetik.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 2. cikk (1) bekezdésének a)–c) pontjában említett járművek tekintetében az egyes vállalkozások által üzemeltetett járműveken talált, az ezen irányelv II. mellékletében és adott esetben III. mellékletében foglalt hiányosságok számára és súlyosságára vonatkozó információkat bevezessék a 2006/22/EK irányelv 9. cikke alapján létrehozott kockázatértékelő rendszerbe.”

8. A 7. cikkben az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok előírják a járművezetők számára, hogy tartsák maguknál a legutóbbi időszakos műszaki vizsgálathoz kapcsolódó műszaki vizsgálati bizonyítványt, valamint a legutóbbi részletes közúti műszaki ellenőrzés során készített jegyzőkönyvet. A tagállamok előírják hatóságaik számára, hogy fogadják el az ilyen műszaki vizsgálatokat és közúti ellenőrzéseket alátámasztó elektronikus bizonyítékokat.”

9. A 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9. cikk

A járművek kiválasztása az elsődleges közúti műszaki ellenőrzésre

Az elsődleges közúti műszaki ellenőrzésnek alávetendő járművek kijelölésekor az ellenőröknek lehetőségük van arra, hogy elsősorban az ezen irányelv I. mellékletében előírt kritériumok alapján azonosított vagy a 2006/22/EK irányelvben említett, magas kockázati profilú vállalkozások által üzemeltetett járműveket válasszák ki. A járműveket véletlenszerűen is ki lehet választani ellenőrzésre, illetve abban az esetben is, ha fennáll az észszerű gyanúja annak, hogy a jármű veszélyt jelent a közúti közlekedés biztonságára és a környezetre nézve.”

9a. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„9a. cikk

Távérzékelés

- (1) A tagállamok a gépjárműveknek a légszennyezőanyag- és a zajkibocsátás szempontjából történő vizsgálatához használhatnak távérzékelési technológiákat, továbbá távérzékelés alapján is kiválaszthatják az elsődleges közúti műszaki ellenőrzésnek alávetendő járműveket. A tagállamok a potenciálisan nagy kibocsátású járművek azonosítására is használhatnak távérzékelést, amely járművek kibocsátását a 2014/45/EU irányelvben meghatározott műszaki vizsgálóállomásokon lehet ellenőrizni. A távérzékelési technológiákat alkalmazó tagállamoknak erről értesíteniük kell a Bizottságot.
- (2) A Bizottság a tagállamok által a távérzékelés alkalmazásával kapcsolatban a 20. cikk (3) bekezdésével összhangban megadott információk alapján végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyekben a kipufogógáz- és/vagy zajkibocsátásra vonatkozó közös távérzékelési határértékeket, valamint – az ismételt mérésekhez hasonló – kapcsolódó pontossági követelményeket határoz meg, mégpedig az olyan nagy kibocsátású járművek azonosítására történő használatra, amelyek esetében a 18. cikk (3) bekezdésével összhangban egy másik tagállamban nyomon követésre van szükség; különböző követelményeket lehet meghatározni a fixen telepített vagy a mobil távérzékelő berendezések, illetve a követéses kipufogógáz-mérésre vonatkozóan, és határértékeket lehet megállapítani a hibás vagy manipulált kibocsátáscsökkentő rendszerrel rendelkező járművek azonosítására.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 23. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

10. A 10. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés második albekezdése a következőképpen módosul:

aa) az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) a 7. cikk (1) bekezdésének vagy a 18a. cikk (1) bekezdésének megfelelően ellenőrzi a legutóbbi műszaki vizsgálat eredményét tanúsító műszaki vizsgálati bizonyítványt és adott esetben a közúti műszaki ellenőrzésről szóló jegyzőkönyvet;”

bb) a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) szemrevételezés útján műszakilag értékeli a járművet. Ez a vizuális értékelés kiegészíthető speciális berendezések használatával;”

cc) a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) szemrevételezés útján értékeli a jármű rakományának rögzítését;”

b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az elsődleges ellenőrzés eredménye alapján az ellenőr eldönti, hogy indokolt-e a járművet vagy pótkocsiját részletes közúti műszaki ellenőrzésnek, valamint a 13. cikkel összhangban a rakományrögzítés ellenőrzésének alávetni.”

c) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A részletes közúti műszaki ellenőrzés során a II. mellékletben felsorolt, szükségesnek és relevánsnak tartott tételeket kell ellenőrizni, figyelembe véve különösen a fékek, az abroncsok, a kerekek, és az alváz biztonságát, valamint a jármű környezetterhelését, valamint az e tételek vizsgálatára alkalmazandó ajánlott módszereket.

A Bizottság ... [KÉRJÜK, ILLESSZÉK BE A DÁTUMOT: 24 hónappal e módosító irányelv hatálybalépését követően]-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza azokat a módszereket és határértékeket, amelyek a külső gyújtású motorokból származó részecskeszám-kibocsátásnak II. melléklet 3. pontjának 8.2. alpontjában említett mérésére vonatkoznak. A vizsgálati eljárásoknak a végrehajtási jogi aktusok elfogadásától számított négy éven belül működőképesnek kell lenniük az ellenőrzési létesítményekben.

A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el azon módszerek és határértékek meghatározása – valamint az említett módszerekhez kapcsolódó Euro kibocsátási osztályok azonosítása – céljából, amelyek a külső gyújtású motorokból származó NOx-kibocsátásnak a II. melléklet 3. pontjának 8.2. alpontjában említett mérésére vonatkoznak. A vizsgálati eljárásoknak a végrehajtási jogi aktusok elfogadásától számított négy éven belül működőképesnek kell lenniük az ellenőrzési létesítményekben.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 23. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

11. A 13. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„13. cikk

A rakományrögzítés ellenőrzése

- (1) A közúti ellenőrzések során a járműveken a III. melléklettel összhangban részletes ellenőrzést lehet végezni a rakományrögzítésre vonatkozóan, annak biztosítása érdekében, hogy a rakomány úgy legyen rögzítve, hogy az ne befolyásolja a vezetés biztonságát, illetve ne jelentsen veszélyt az emberi életre, egészségre vagy tulajdonra, illetve a környezetre. Ellenőrizni kell, hogy a jármű bármilyen manővere során, többek között vészhelyzetekben vagy emelkedőn elindulás közben:
- a) a rakomány egyes darabjai csak minimális mértékben mozdulnak el egymáshoz, valamint a jármű falaihoz és rakfelületeihez képest;
 - b) a rakomány nem hagyja el a rakteret, illetve nem kerül a rakfelületen kívülre.
- (2) A bizonyos – így például a 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv***** hatálya alá tartozó – árukategóriák szállítása során betartandó követelmények sérelme nélkül a rakomány rögzítését és annak ellenőrzését az ezen irányelv III. melléklet I. szakaszában foglalt elveknek és adott esetben szabványoknak megfelelően kell elvégezni. Az említett szakasz 5. pontjában foglalt szabványok legfrissebb változatát lehet alkalmazni.

- (3) A 14. cikkben említett nyomonkövetési eljárások a rakományrögzítéssel kapcsolatban feltárt súlyos vagy veszélyes hiányosságok esetében is alkalmazandók.
- (4) A tagállamok kötelesek gondoskodni arról, hogy a rakomány rögzítésének ellenőrzésében részt vevő személyzet erre megfelelően képzett legyen.

***** Az Európai Parlament és a Tanács 2008/68/EK irányelve (2008. szeptember 24.) a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról (HL L 260., 2008.9.30., 13. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).”

12. A 14. cikk a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A jármű kibocsátáscsökkentő rendszerébe, nagyfeszültségű rendszerébe – beleértve az akkumulátorfelügyeleti rendszert is –, kipufogódobjába, illetve a biztonsággal kapcsolatos rendszereibe való olyan illetéktelen beavatkozás vagy ezek olyan manipulálása, amely súlyos vagy veszélyes hiányosságokat okoz, hatékony, arányos, visszatartó erejű és megkülönböztetésmentes szankciókkal büntetendő.”

13. A 16. cikkben a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A részletes ellenőrzés befejezése után az ellenőr a IV. melléklettel összhangban jegyzőkönyvet készít. A tagállamok biztosítják, hogy a jármű vezetője kézhez kapja az ellenőrzési jegyzőkönyv egy elektronikus példányát.”

14. A 18. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Ha egy, nem az ellenőrzés helye szerinti tagállamban nyilvántartott járművön súlyos vagy veszélyes hiányosságokat vagy olyan hiányosságokat találnak, amelyek a jármű használatának korlátozásához vagy tilalmához vezetnek, a kapcsolattartó értesíti a járművet nyilvántartó tagállam kapcsolattartóját az ellenőrzés eredményeiről. Az értesítésnek ki kell terjednie a közúti műszaki ellenőrzési jegyzőkönyvnek a IV. mellékletben meghatározott elemeire, és azt az (EU) 2017/2205 bizottsági végrehajtási rendelet***** 3. cikkében említett üzenetküldő rendszeren (RSI-rendszer) keresztül közölni kell a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam kapcsolattartójával.

A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad le, melyekben e cikk első albekezdésének megfelelően megállapítja a nyilvántartás helye szerinti tagállam kapcsolattartójának a súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező járművekről történő értesítési eljárására vonatkozó részletes szabályokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 23. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

***** A Bizottság (EU) 2017/2205 végrehajtási rendelete (2017. november 29.) a közúti műszaki ellenőrzés során azonosított, súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező haszongépjárművekről történő értesítési eljárások részletes szabályairól (HL L 314., 2017.11.30., 3. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).”

b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3) Amennyiben egy, a 9a. cikkel összhangban távérzékelést alkalmazó tagállam egy másik tagállamban nyilvántartásba vett járművet nagy kibocsátású járműként azonosított a 9a. cikk (2) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusban meghatározott küszöbök és pontossági szintek alkalmazásával, a tagállam a 17. cikkben említett kapcsolattartón keresztül értesíti a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam illetékes hatóságát a távérzékeléssel végzett mérés eredményeiről és adott esetben a következő közúti műszaki ellenőrzésről.

Amennyiben nem került sor következő közúti ellenőrzésre, a kibocsátást mérő tagállam felkérheti a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam illetékes hatóságát, hogy hozza meg a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam által megfelelőnek tartott nyomkövetési intézkedéseket, például vesse alá a járművet olyan közúti ellenőrzésnek vagy műszaki vizsgálatnak, amelynek része az érintett kibocsátások mérése.”

15. A szöveg a következő 18a. cikkel egészül ki:

„18a. cikk

A tagállami hatóságok közötti adatcsere

(1) A tagállamok segítik egymást ezen irányelv végrehajtásában. Információt és adatokat cserélnek, különösen abból a célból, hogy szükség esetén a közúti műszaki ellenőrzés időpontjában ellenőrizni lehessen a jármű jogi státuszát és műszaki állapotát a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamban.

a) A tagállamok a többi tagállam illetékes hatóságai, illetve a más tagállamok által engedélyezett műszaki vizsgálóállomások számára hozzáférést biztosítanak a gépjármű-nyilvántartási adatokhoz, a megfelelőségi nyilatkozatok tartalmához – ha rendelkezésre állnak –, az utolsó műszaki vizsgálati bizonyítványban szereplő vizsgálati eredményhez, az utolsó három évben kiadott bármely ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványhoz, a közúti műszaki ellenőrzések során a legalább az elmúlt három évben készített jegyzőkönyvekhez, valamint a jármű kilométer-számlálójának a nemzeti adatbázisokban tárolt korábbi állásaihoz.

- b) A tagállamok a Bizottság által kifejlesztett MOVE-HUB elektronikus rendszeren keresztül összekapcsolják a műszaki vizsgálati bizonyítványokban szereplő adatokkal és a korábbi kilométerszámláló-állásokkal kapcsolatos elektronikus rendszereiket, mégpedig oly módon, hogy bármely tagállam illetékes hatóságai valós időben betekinthessenek bármely más tagállam vonatkozó adatbázisába vagy nemzeti járműnyilvántartásába.
- c) A b) pontban meghatározott kötelezettség teljesítettnek tekintendő, ha a tagállamok saját alkalmazásait vagy harmadik felek alkalmazásait – többek között az Európai Gépjármű- és Vezetői Engedély Információs Rendszert (EUCARIS) – használják az adatok cseréjére és a MOVE-HUB elektronikus rendszerhez való csatlakozásra.
- (2) A Bizottság ... [KÉRJÜK, ILLESSZÉK BE A DÁTUMOT: 2 évvel ezen irányelv hatálybalépését követően]-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben megállapítja a MOVE-HUB elektronikus rendszer funkcióinak végrehajtásához szükséges intézkedéseket, és meghatározza a közúti ellenőrzésnek alávetendő járművekkel kapcsolatban a tagállamok által kicserélendő információk és adatok formátumára és tartalmára vonatkozó minimumkövetelményeket. Az említett végrehajtási jogi aktusoknak biztosítaniuk kell a személyes adatok védelmét, és a 23. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni őket.
- (3) Az elektronikus rendszerek (1) bekezdésben említett összekapcsolásának a (2) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusok elfogadásától számított két éven belül működésbe kell lépnie.”

16. A 20. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„20. cikk

Információtovábbítás a Bizottság részére

(1) A tagállamok 2030. március 31-ig, majd azt követően minden harmadik év március 31-ig az (EU) 2018/1999 európai parlamenti és tanácsi rendelet***** 28. cikkében említett online jelentéstételi platformon (a továbbiakban: e-platform) keresztül továbbítják a Bizottságnak az előző három naptári év mindegyikére és a területükön ellenőrzött járművekre vonatkozóan összegyűjtött adatokat. Ezeknek az adatoknak (naptári évenkénti bontásban) a következő információkat kell tartalmazniuk:

- a) az összes ellenőrzött jármű száma,
- b) az ellenőrzött járművek száma kategóriánkénti bontásban,
- c) az ellenőrzött járművet nyilvántartásba vevő ország,
- d) részletes ellenőrzés esetén az ezen irányelv IV. mellékletének 10. pontjával összhangban ellenőrzött területek és a meg nem felelt tételek.

A Bizottság az összegyűjtött adatokról jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

(2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletes szabályokat állapít meg az (1) bekezdésben említett, az e-platformon keresztül történő adatközlés formátumára vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 23. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. E szabályok hatálybalépéséig a tagállamok az V. mellékletben meghatározott egységes jelentéstételi formanyomtatványt alkalmazzák.

- (3) Azon tagállamok, amelyek a 9a. cikk (1) bekezdésével összhangban értesítették a Bizottságot a távérzékelés alkalmazásáról, az értesítést követő egy éven belül közlik a Bizottsággal a kipufogógáz- vagy adott esetben a zajkibocsátások járműkategóriánkénti szintjeit, valamint az általuk a nagy kibocsátású járművek azonosítása érdekében megállapított olyan pontossági követelményeket, mint az ismételt mérések, továbbá a kapcsolódó mérési eredmények összefoglalóit. A tagállamok e szintek és követelmények minden változásáról értesítik a Bizottságot.

***** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1999 rendelete (2018. december 11.) az energiaunió és az éghajlat-politika irányításáról, valamint a 663/2009/EK és a 715/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, a 94/22/EK, a 98/70/EK, a 2009/31/EK a 2009/73/EK, a 2010/31/EU, a 2012/27/EU és a 2013/30/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 2009/119/EK és az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv módosításáról, továbbá az 525/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 328., 2018.12.21., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”

17. A 21. cikkben a második és a harmadik franciabekezdés helyébe a következő szöveg lép:
- „– a II. melléklet 3. pontjának naprakésszé tétele – a megvizsgálandó tételek listájának bővítése nélkül – a módszerek tekintetében, amennyiben hatékonyabb és eredményesebb vizsgálati módszerek állnak rendelkezésre,
- a II. melléklet 3. pontjának kiigazítása a költségek és előnyök pozitív értékelését követően a megvizsgálandó tételeknek, a módszereknek, a hibaokoknak és a hiányosságok értékelésének listája tekintetében, amennyiben megváltoznak az uniós járműbiztonsági és környezetvédelmi jogszabályokban szereplő, a típusjövahagyás szempontjából releváns kötelező feltételek.”;

18. A 24. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„24. cikk

Jelentéstétel

A Bizottság 2032. március 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól. A jelentésben mindenekelőtt az irányelvnek a közúti közlekedésbiztonság javítására és a kibocsátások csökkentésére gyakorolt hatását kell elemezni.”

18a. A szöveg a következő 24a. cikkel egészül ki:

„24a. cikk

Felülvizsgálat

Miután legalább öt tagállamtól kapott a 20. cikk (3) bekezdésével összhangban jelentést a távérzékeléssel kapcsolatban, a Bizottság a 9a. cikkel összhangban értékeli a távérzékelés eredményességét.”

19. A II., III., IV. és V. melléklet ezen irányelv II. mellékletével összhangban módosul.

3. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek ...[KÉRJÜK, ILLESSZÉK BE A DÁTUMOT: 3 évvel ezen irányelv hatálybalépését követően]-ig megfeleljenek . E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

4. cikk

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

5. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben,

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, korrodálódtak 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 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. Rögztítőfék-kezelőszerv, rögztítőfék, rögztítőfék-reteszelő kilincsmű, elektromosan működtetett rögztítőfék, beleértve a négykerék-rögztítőféket is</p> <p>Az elektromosan működtetett rögztítőfék leírása: a rögztítőfék-funkció aktiválása vagy áttétele elektronikus vagy elektromechanikus úton történik.</p> <p>A négykerék-rögztítőfék 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 rögztítőfék-tengely vagy a reteszelőmechanizmus kopott.	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.	X		
		Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.			
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.	X				
Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.					
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).		X	
		A dob- vagy a tárcsafékbetét túlzottan kopott (a minimumjelzés nem látható).			X
		b) A betét szennyezett (olaj, zsír stb.). Ez befolyásolja a fék működését.		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	
Leírás: a rendszer álló helyzetben biztosítja a féknyomás alkalmazását, függetlenül a fékpedál aktiválásától. A buszok csak zárt ajtókkal kezdenek meg a mozgást.		(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 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	

<p>1.2.2. Hatásosság</p>	<p>Fékpadon, vagy amennyiben ez műszaki okokból nem megoldható, közúton, adatrögzítős lassulásmérővel végzett vizsgálat</p> <p>(a) a megengedett maximális tömegre vonatkoztatott vagy</p> <p>(b) nyerges pótkocsi esetében a megengedett tengelyterhelések összegére vonatkoztatott lefékezetségi 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 lefékezetségi 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 lefékezetségi 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>	<p>A jármű a fenti értékek kevesebb, mint 50 %-át éri el.</p>			<p>X</p>
--	---	---	--	--	----------

”.

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

»

1.3.1. Teljesítmény	<p>Amennyiben a biztonsági fékrendszer elkülönül az üzemi fékrendszertől, az 1.2.1. pontban ismertetett módszer szerint kell eljárni.</p> <p>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.</p>	<p>a) Nem megfelelő fékerő egy vagy több keréken.</p> <p>A fékerő hiánya egy vagy több keréken.</p>		X	X
		<p>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.</p> <p>Tengelykormányzás esetén a fékerő egy adott keréken kisebb, mint az ugyanazon a tengelyen levő másik keréken mért maximális fékerő 50 %-a.</p>		X	X
		<p>c) A fékerő nem növelhető fokozatosan (a fék rángat).</p>		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
		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

”
,

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

»

<p>1.7. Elektronikus fékezőrendszer</p> <p>Leírás: fékpedál-érzékelő és/vagy nyomásérzékelő rögzíti a fékezési parancsot, és minden kerékre kiszámítja az optimális fékerőt, hogy valamennyi kerékfék optimálisan lépjen működésbe.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával vagy közúti vizsgálattal 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
1.7.1. Elektromos regeneratív fék	<p>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.</p>	(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		

».

xiiia. 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			

	<p>k) 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>l) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen: Ez befolyásolja a kormányzást.</p>		X	X
	<p>m) 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

”
,

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

”

<p>2.6. Elektronikus kormányrágító (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.	X	X	X
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
(g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek (például a szervokormány nem működik), vagy működése/működésük valószerűtlen (például		X			
Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			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 összkerek-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 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
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 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

”
,

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 vezetőüléshől, 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	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	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.</p> <p>Többpontos fényforrások (LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes).</p> <p>A kilátás lényegesen romlik (egyponos fényforrás, vagy LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes).</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
<p>b) A fényszórórendszer (fényvisszaverő és lencse) enyhén hibás.</p> <p>A fényszórórendszer (fényvisszaverő és lencse) nagymértékben hibás, vagy hiányzik.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>			
<p>c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve.</p>		<p>X</p>			
<p>d) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.</p>		<p>X</p>			
<p>e) Sérült rendszer vagy alkatrészek.</p>		<p>X</p>			
<p>f) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.</p>		<p>X</p>			
<p>g) A vezetékek sérültek.</p>		<p>X</p>			
<p>h) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.</p>		<p>X</p>			
<p>i) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez.</p> <p>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>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>		
<p>j) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.</p>		<p>X</p>			
<p>k) Egyéb hiba.</p> <p>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>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>		

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 vezetőülésemből.		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. Egyponos 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	
4.3.2. Kapcsolók	Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.	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>Egypontos 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		
		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)”;

xxiia. 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 üzemkészégi 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 emelően 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,	X	X	X

		illetve a talajjal érintkezhetnek, csatlakozások szakadtak meg.				
		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.		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)	<p>Szemrevételezéssel történő ellenőrzés és lehetőség szerint működtetéssel történő ellenőrzés.</p> <p>Funkcionális vizsgálat annak ellenőrzésével, hogy a jármű nem képes magától elmozdulni, ha a töltőkábel csatlakoztatva van és az ülésre nem nehezedik a járművezető súlya.</p>	A kijelző működési hibája.	X		
<p>4.15. Vészfékjel</p> <p>Leírás: erőteljes lassulás során működésbe lépnek a vészvillogók, és/vagy további 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.</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>		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

”
”

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

”

5.1.3. Kerécsapágók	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 emelőn 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 gumiabroncon. 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) Leírás: a vezetési helyzettől függően a rendszer módosítja a lengéscsillapítók összenyomódásának és visszarugózásának szakaszát.	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		
		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		

”
,

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

”

<p>5.3.5. Légrugózás, beleértve a magasságszabályozást is (ha van beszerelve)</p> <p>Magasságszabályozás leírása: a rendszer megváltoztatja a jármű alváza és az út közötti távolságot.</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) 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 tartállyapka 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 alkatrész.		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 alkatrész 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.	X		
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			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		

”.

xxviii. 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 valószínűtlen.		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

”;

xxviii. 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		X
		b) Hibásan működik. Egyáltalán nem működik.	X		X
		c) Nincs kellő világítás. Egyáltalán nincs világítás.	X		X

”.

xxx. 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>	<p>X</p>		
		<p>b) Sérült rendszer vagy alkatrészek (például olvashatatlan címke).</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; például manipulálás történt, vagy a gumiabroncsok mérete nem felel meg a kalibrációs paramétereknek, vagy a beállított sebességhatár nem megfelelő (ha ellenőrizték).</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>

”.

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

”;

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

”

<p>7.12. Elektronikus menetstabilizáló rendszer (ESC), ha be van szerelve/kötelező</p> <p>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.</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 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	
		<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
		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 észlelnek 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 zajszintméréssel 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 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) A fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD) vagy fedélzeti ellenőrző rendszer (OBM) kiolvasása jelentős mértékű működési hibára utal.		X	

<p>8.2.2. Kipufogógáz-kibocsátás mérése – külső gyújtású motorok</p>	<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>				
<p>8.2.2.1. Részecskeszám-mérés</p>	<p>A jármű előkészítése:</p> <ul style="list-style-type: none"> – [a végrehajtási jogi aktusokkal összhangban meghatározandó] <p>A mérőműszer előkészítése:</p> <ul style="list-style-type: none"> – A részecskeszámot mérő műszert legalább a gyártó által megadott bemelegedési ideig kell működtetni, – 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>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, 	<p>A mérési eredmény meghaladja a végrehajtási jogi aktusokkal összhangban meghatározandó határértékeket.</p>		<p>X</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 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: – 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. 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</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>ha a jármű nem felel meg a vizsgálaton, akkor a vizsgálatot meg kell ismételni, és a járműnek teljesítenie kell a motor hűtőközegeinek hőmérsékletére és kondicionálására vonatkozó követelményeket.</p> <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 alpjáraton 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 alpjáratú fordulatszámon jár. Opcionálisan a 2–3. stabilizációs időszak előtt legfeljebb 2 000 ford./perc fordulatszámig gyorsítást végeznek; 				
---	--	--	--	--

	<p>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, 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 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 le szabályozott fordulatszámig tartó) szabadgyorsítás mellett, miközben a sebességváltó üres állásban van, a tengelykapcsoló pedig ki van nyomva, vagy – amennyiben elő van írva a típusjóról szóló rendeletnek 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>	

	<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>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> <p>— szívómotorok esetében: 2,5 m⁻¹,</p> <p>— turbótöltéses motorok esetében: 3,0 m⁻¹, vagy</p> <p>— a követelményekben¹ azonosított járművek esetében, illetve a követelményekben¹ meghatározott dátum után első alkalommal nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek esetében:</p> <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.</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> <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.	X		
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.			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.	X		
Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X			
Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.			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 helyezhez 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>	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 (például elavult/elavultak), vagy (adott esetben) működése/működésük valószerűtlen.</p>		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
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.	X		
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			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 elkerülése vagy az elkerülhetetlen	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	
		d) A vezetékek sérültek.		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>ütközés következményeinek csökkentése érdekében.</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
		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
<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>Sávváltási asszisztens Leírás: sávváltáskor 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 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 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.	X		
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			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.	X		
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			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
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.	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
10.10. Differenciálzár deaktiválása (ha van beszerelve) (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	
Leírás: ha a rendszer működésbe lép, a differenciálzárak a paraméterektől függően (például kerék megcsúszása, kormányzási szög, sebesség) kioldódnak.		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.	X		
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			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.	X		
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.		X	
g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen. Ez befolyásolja a kormányzást.		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
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	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	

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 jármű-figyelmeztető rendszer (ha a típusjóváahagyás 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.	
	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.	X		
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			X
10.14. Kanyarodási asszisztens (holttérfigyelő rendszer) (ha a típusjövahagyás 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.	X		
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			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
10.15. Tolatóradar (ha a típusjövahagyás alapján szükséges) Leírás: elsősorban a tolatás közbeni ütközés elkerülésére szolgáló rendszer, amely tolatáskor a járművezető számára jelzi a jármű mögötti embereket és tárgyakat,	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	

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.	X			
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X		
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			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>	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		X	X
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.				
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.				
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			X		
Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.			X			
Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.						
<p>10.18. Eseményadat-rögzítő (ha a típusjóváhagyás alapján szükséges)</p> <p>Leírás: olyan rendszer, amelynek célja kizárólag az, hogy röviddel ütközés előtt, ütközéskor és közvetlenül az ütközést követően az ütközés szempontjából kritikus</p>	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>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 hozzáférhetőek).		X		
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.	X			
<p>10.19. Automatizált vezérlési rendszer (ha van beszerelve) (X)²</p> <p>Leírás: olyan rendszerek, amelyek képesek a teljesen automatizált jármű teljes dinamikus vezérlési 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	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).

»

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 üzemi 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 ₁	P	x	x		x					x	x		x	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-ig	N ₁	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
	> 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 útmutatásként szerepelnek.

¹ P... benzinüzemű (külső gyújtás); D... dízelüzemű (kompressziós gyújtás); E... elektromos (akkumulátoros elektromos jármű)²².

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-rögztítőkéket 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		
		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	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	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.			

22,
5

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).		X	
		A dob- vagy a tárcsafékbetét túlzottan kopott (a minimumjelzés nem látható).			X
		b) A betét szennyezett (olaj, zsír stb.). Ez befolyásolja a fék működését.		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 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		

		<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
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	
Leírás: a rendszer álló helyzetben biztosítja a féknyomás alkalmazását, függetlenül a fékpedál aktiválásától. A buszok csak zárt ajtókkal kezdenek meg a mozgást.		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		
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			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	

”
”

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 (1).	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. 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. 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:

»						
<p>1.7. Elektronikus fékezőrendszer</p> <p>Leírás: fékpedál-érzékelő és/vagy nyomásérzékelő rögzíti a fékezési parancsot, és minden kerékre kiszámítja az optimális fékerőt, hogy valamennyi kerékfék optimálisan lépjen működésbe.</p>	<p>Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak – elektronikus interfész használatával vagy közúti vizsgálattal 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
<p>1.7.1. Elektromos regeneratív fék</p>	<p>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.</p>	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/ökörzarv-kormány és kormánylengés-csillapítók, beleértve az elektronikus lengéscsillapítókat is</p> <p>Az elektronikus lengéscsillapítás leírása: A kormánylengés-csillapítás elektronikusan vezérelt.</p>	<p>Toljuk, illetve húzzuk a kormánykereket a kormányoszloppal egy vonalban, toljuk a kormánykereket különböző irányokba a kormányoszlophoz képest derékszögben.</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. A szétválás nagyon komoly veszélye áll fenn.		X	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.	X		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 valószínűtlen: Ez befolyásolja a kormányzást.		X	
	m) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.	X		
	Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.		X	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 kiegyenlítés 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 kiegyenlítés 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 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	

		<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
		<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>2.8. Elektronikus vezérlésű elülső és utánfutó vontatott tengely (ha van beszerelve) (X)²</p> <p>Leírás: a kormányzott tengelyek kiegészítő tengelyek, elektronikusan vezérelt kormányzással. A kormányzási erőt hidraulikus szivattyú vagy a kerekekre ható oldalirányú erő generálja.</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. <p>Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.</p> <p>Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.</p>	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. <p>Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.</p> <p>Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi</p>	X	X	

		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>	<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

”
,

xiii. a táblázatban a 4.1.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

<p>4.1.1. Állapot és üzemképesség, beleértve az olyan funkciókat, mint a kanyarkövető fényszóró, 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.</p> <p>Többpontos fényforrások (LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes).</p> <p>A kilátás lényegesen romlik (egyponos fényforrás, vagy LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes).</p> <p>b) A fényszórórendszer (fényvisszaverő és lencse) enyhén hibás.</p> <p>A fényszórórendszer (fényvisszaverő és lencse) nagymértékben hibás, vagy hiányzik.</p> <p>c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve.</p> <p>d) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.</p> <p>e) Sérült rendszer vagy alkatrészek.</p> <p>f) Helytelen szoftververzió vagy -integritás.</p> <p>g) A vezetékek sérültek.</p> <p>h) A figyelmeztető berendezés rendszerhibát jelez.</p> <p>i) A rendszer az elektronikus járműinterfészen keresztül hibát jelez.</p> <p>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>j) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.</p> <p>k) Egyéb hiba.</p> <p>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>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>
--	---	--	--	---	---

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 működnek/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		

”
,

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

<p>4.2.1. Állapot és üzemképesség</p>	<p>Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.</p>	<p>a) A fényforrás hibás vagy hiányzik. Többpontos fényforrások (LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes); az oldalsó fényforrások egyike hibás. Egyponos fényforrások: LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes. Több oldalsó fényforrás közül kettő vagy több hibás.</p>	<p>X</p>	<p>X X</p>	
		<p>b) A fényforrás hibás.</p>		<p>X</p>	
		<p>c) A lámpa nincs biztonságosan rögzítve. Nagyon komoly a veszélye annak, hogy leesik.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
<p>4.2.2. Kapcsolók</p>	<p>Szemrevételezéssel és működtetéssel történő ellenőrzés.</p>	<p>a) A kapcsoló működése nem felel meg a követelményeknek¹.</p>		<p>X</p>	
		<p>A hátsó helyzetjelző és oldalsó szélességjelző lámpák felkapcsolt fényszóró mellett kikapcsolhatók.</p>		<p>X</p>	
		<p>b) A vezérlőegység működése hibás.</p>		<p>X</p>	
<p>4.2.2.1. Automatikus világítás (ha kötelező)</p> <p>Leírás: a környezeti fényerőtől függően a rendszer automatikusan be- és kikapcsolja a távolsági fényszórót.</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>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>	

		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>Egypontos 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.	<p>a) A fényforrás hibás vagy hiányzik.</p> <p>Többpontos fényforrás; LED esetén a diódák legfeljebb harmada nem működőképes.</p> <p>Egyponos fényforrások; LED esetén a diódák kevesebb, mint kétharmada működőképes.</p>	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 kiesik, vagy vakítja a szembe közlekedőket.</p>	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.			
		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.		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.			
	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:

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.	X		
		Súlyosan megrongálódott.		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-készségi 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
		b) A vezetékek nincsenek megfelelően rögzítve vagy felerősítve. A rögzítések lazák, éles peremekkel érintkeznek, a csatlakozások megszakadhatnak. A vezetékek forró vagy forgó alkatrészekkel,	X	X	X

		illette a talajjal érintkezhetnek, csatlakozások szakadtak meg.				
		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 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.	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

”.

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

”

5.1.3. Kerékcsapágy ak (+E)	Szemrevételezéssel történő ellenőrzés, ha rendelkezésre áll, futómű-mozgató paddal. Fordítsuk el a kereket, vagy fejtsünk ki oldalirányú erőt minden egyes kerékre, és jegyezzük fel, milyen hosszú a keréknek a tengelycsomkhoz viszonyított úthossza felfelé.	a) A kerékcsapágy holtjátéka túl nagy. Romlik az iránytartás; elroncsolódhat.	X	X
		b) A kerékcsapágy 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 emelődik, 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 gumiabroncon.</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 rögzítenek 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:

”						
<p>5.3.5. Légrugózás, beleértve a magasságszabályozást is (ha van beszerelve)</p> <p>Magasságszabályozás leírása: a rendszer megváltoztatja a jármű alváza és az út közötti távolságot.</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) 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 tartálysapka hiányzik, illetve rendeltetésének nem felel meg. Tűzveszély; nagymértékű veszélyesanyag-szivárgás.</p>		X	X
		<p>c) Kidörzsölgött 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.</p> <p>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>m) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.</p>		X	
		<p>n) Egyéb hiba.</p> <p>Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.</p>			

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

”;

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 valószínűtlen.		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:

”

<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

”;

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. 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

”.

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 válaszpontra 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. Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését. Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek egészségét.	X			
				X		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 típusjóváhagyáskor 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 falaiival,

– 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>	a) A gáz-halmazállapotú kibocsátás meghaladja a gyártó által meghatározott szintet;		X	
		<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 alkalommal való 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>a nyilvántartásba vételnek vagy a 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 (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	

		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:</p> <p>Részecskeszám-mérés a 8.2.3.1. pontban foglaltaknak megfelelően.</p> <p>Legfeljebb Euro 5a és Euro V kibocsátási osztályú járművek esetében:</p> <p>Opacitásmérés a 8.2.3.2. pontban foglaltaknak megfelelően.</p> <p>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:</p> <p>NO_x-mérés a 8.2.3.3. pontban foglaltaknak megfelelően.</p>				
8.2.3.1. Részecskeszám-mérés (E)	<p>A jármű előkészítése:</p> <p>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 alappáraton 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-</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>regenerálást.</p> <p>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 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 alappáraton 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 alappárat fordulatszámon jár. Opcionálisan a 2–3. 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 le szabályozott fordulatszámig tartó) szabadgyorsítás mellett, miközben a sebességváltó üres állásban van, a tengelykapcsoló pedig ki van nyomva, vagy – amennyiben elő van írva a típusjóvá hagyásról szóló rendeleteknek megfelelően – a fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD) kiolvasásával történik, a gyártó ajánlásaival, illetve egyéb követelményekkel összhangban.</p> <p>A jármű előkészítése:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A járművek előkészítés nélkül is vizsgálhatók, bár biztonsági okokból ellenőrizni kell, hogy a motor melege, és megfelelő műszaki állapotban van-e. 	<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> <p>— szivómotorok esetében: 2,5 m⁻¹,</p> <p>— turbótöltéses motorok esetében: 3,0 m⁻¹, vagy</p> <p>— a követelményekben¹ azonosított járművek esetében, illetve a követelményekben¹ meghatározott dátum után első alkalommal nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek esetében:</p> <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 – 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> <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 műszerfalán 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 műszer 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 mélységen 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 helyezethet 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>	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 (például elavult/elavultak), vagy (adott esetben) működése/működésük valószerűtlen.</p>		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
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.	X		
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			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 elkerülése vagy az elkerülhetetlen	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	
		d) A vezetékek sérültek.		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>ütközés következményeinek csökkentése érdekében.</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
		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
<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>Sáv tartó asszisztens Leírás: a rendszer figyelmezteti a</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 (például a hangjelzést kibocsátó alkatrészek esetében).		X	

<p>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	
			X	X	X
				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	
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	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
10.9. 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	
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	X
10.12. Aktív oldaldőlés-stabilizálás (ha van beszerelve) (X) ²	Szemrevételezés, amelyet – amennyiben a jármű műszaki jellemzői lehetővé teszik, és a szükséges adatok rendelkezésre állnak	a) Hiányzó rendszer vagy alkatrész.		X		
		b) Sérült rendszer vagy alkatrészek.		X		

<p>Leírás: a megfelelő működtetők segítségével a rendszer olyan dőlést vált ki, amely az aktuális vezetési helyzettől függően ellensúlyozza a jármű oldaldőlését.</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	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>10.13. Akusztikus járműfigyelmeztető rendszer (ha a típusjövahagyás alapján szükséges)</p> <p>Leírás: alacsony sebességnél a rendszer specifikus külső hangot generál, hogy figyelmeztesse például a gyalogosokat.</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.	X		
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.		X	
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			X
<p>10.14. Kanyarodási asszisztens (holttérfigyelő rendszer) (ha a típusjóváahagyás alapján szükséges)</p> <p>Leírás: olyan rendszer, amely tájékoztatja a járművezetőt a forgalom valamely résztvevőjével (például kerékpárral) való esetleges ütközésről (például az ENSZ-EGB 151. sz. előírásának megfelelően).</p>	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		X
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.			X
		g) A rendszer vagy az alkatrészek nem működik/nem működnek, vagy működése/működésük valószerűtlen.		X	
<p>10.15. Tolatóradar (ha a típusjóváahagyás alapján szükséges)</p> <p>Leírás: elsősorban a tolatás közbeni ütközés elkerülésére szolgáló rendszer, amely tolatáskor a járművezető számára jelzi a jármű mögötti embereket és tárgyakat,</p>	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	
		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

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
		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
10.16. 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
		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	
<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>	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		X	X
		Ez befolyásolja a jármű biztonságos működését.				
		Ez veszélyezteti a járműben utazó személyek vagy a többi úthasználó egészségét.				
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		
<p>10.18. Eseményadat-rögzítő (ha a típusjóváhagyás alapján szükséges)</p> <p>Leírás: olyan rendszer, amelynek célja kizárólag az, hogy röviddel ütközés előtt, ütközéskor és közvetlenül az ütközést követően az ütközés szempontjából kritikus</p>	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>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 hozzáférhetők).		X		
		h) Egyéb hiba. Ez nem befolyásolja a biztonságos működést.	X			
<p>10.19. Automatizált vezérlési rendszer (ha van beszerelve) (X)²</p> <p>Leírás: olyan rendszerek, amelyek képesek a teljesen automatizált jármű teljes dinamikus vezérlési 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	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		

”

* 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)		Össze sen	
	Ellenőrzött jáművek száma	Nem megfelelt jáművek száma	Ellenőrzött jáművek száma	Nem megfelelt jáművek száma	Ellenőrzött jáművek száma	Nem megfelelt jáművek száma	Ellenőrzött jáművek száma	Nem megfelelt jáművek száma	Ellenőrzött jáművek száma	Nem megfelelt jáművek száma	Ellenőrzött jáművek száma	Nem megfelelt jáművek száma	Ellenőrzött jáművek száma	Nem megfelelt jáművek száma	Ellenőrzött jáművek száma	Nem megfelelt jáművek száma	Ellenőrzött jáművek száma	Nem megfelelt jáművek száma	Ellenőrzött jáművek száma	Nem megfelelt jáművek 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 megfelelő, 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)		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	

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) fék-berendezések																					
(2) kormányberendezés																					
(3) kilátási viszonyok																					
4. Világító-berendezések és az elektromos rendszer részei																					
(5) tengelyek, kerekek, gumiabroncsok, felfüggesztés																					
(6) alváz és az alvázra 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.