31981L0334

L 131/6 *ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ* 18.5.1981

SMĚRNICE KOMISE

ze dne 13. dubna 1981,

kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 70/157/EHS o sbližování právních předpisů členských států týkajících se přípustné hladiny akustického tlaku a výfukového systému motorových vozidel

(81/334/EHS)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství,

s ohledem na směrnici Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel [1], naposledy pozměněnou směrnicí 80/1267/EHS [2], a zejména na článek 13 uvedené směrnice,

s ohledem na směrnici Rady 70/157/EHS ze dne 6. února 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se přípustné hladiny akustického tlaku a výfukového systému motorových vozidel [3], naposledy pozměněnou směrnicí 77/212/EHS [4], a zejména na článek 3 uvedené směrnice,

vzhledem k tomu, že na základě zkušeností v této oblasti s ohledem na současný stav znalostí je nyní možné změnit požadavky na metodu měření hluku vozidel za jízdy i na místě tak, aby byly lépe uzpůsobeny skutečným provozním podmínkám,

vzhledem k tomu, že článek 3 směrnice 70/157/EHS vylučuje změnu mezních hodnot postupem přizpůsobení technickému pokroku; že je účelné včlenit pro informaci do této směrnice mezní hodnoty takové, jaké jsou ve směrnici 77/212/EHS; že je však plánováno tyto hodnoty v příhodnou dobu snížit postupem stanoveným pro tento účel,

vzhledem k tomu, že jak výfukové systémy, tak některé jejich součásti jsou prodávány odděleně jako náhradní díly; že pokud je možné zkontrolovat je před namontováním na vozidlo, lze jejich volný oběh usnadnit zavedením EHS schválení typu pro tyto systémy považované za samostatné technické celky ve smyslu článku 9a vloženého do směrnice 70/156/EHS směrnicí 78/315/EHS [5];

vzhledem k tomu, že opatření této směrnice jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro přizpůsobování technickému pokroku směrnic o odstraňování technických překážek obchodu v odvětví motorových vozidel,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 70/157/EHS se mění takto:

1. Článek 2 se nahrazuje tímto:

„*Článek 2*

Členské státy nesmějí odmítnout udělit EHS schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro typ motorového vozidla nebo pro typ výfukového systému nebo konstrukční části takového systému, které jsou považovány za samostatný technický celek, z důvodů týkajících se přípustné hladiny akustického tlaku a výfukového systému,

— pokud vozidlo splňuje požadavky přílohy I z hlediska hladiny akustického tlaku a výfukového systému,

— pokud výfukový systém nebo kterákoliv jeho součást považovaná za samostatný technický celek ve smyslu článku 9a směrnice 70/156/EHS splňuje požadavky přílohy II.“

2. Článek 2a se nahrazuje tímto:

„*Článek 2a*

1. Členské státy nesmějí odmítnout nebo zakázat prodej, registraci, uvedení do provozu nebo užívání jakéhokoli vozidla z důvodů týkajících se přípustné hladiny akustického tlaku nebo výfukového systému, pokud jeho hladina akustického tlaku a výfukový systém splňují požadavky přílohy I.

[1] Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1.
[2] Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 34.
[3] Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 16.
[4] Úř. věst. L 66, 12.3.1977, s. 33.
[5] Úř. věst. L 81, 28.3.1978, s. 1.

2. Členské státy nesmějí zakázat uvedení výfukového systému nebo kterékoliv jeho součásti považované za samostatný technický celek ve smyslu článku 9a směrnice 70/156/EHS na trh z důvodů týkajících se jeho přípustné hladiny akustického tlaku, pokud je to podle článku 2 typ, pro nějž bylo uděleno schválení typu."

3. V článku 3 se slova „v bodech I.1 a I.4.1.4" nahrazují slovy „v bodech 5.2.2.1 a 5.2.2.5 přílohy I."

4. Příloha se nahrazuje přílohami I, II, III a IV této směrnice.

Článek 2

1. Od 1. ledna 1982 nesmějí členské státy z důvodů týkajících se přípustné hladiny akustického tlaku nebo výfukového systému

— odmítnout udělit EHS schválení typu nebo vydat doklad uvedený v čl. 10 odst. 1 poslední odrážce směrnice 70/156/EHS nebo udělit vnitrostátní schválení typu pro typ vozidla, ani

— zakázat první uvedení vozidla do provozu,

pokud hladina akustického tlaku a výfukový systém tohoto typu vozidla nebo těchto vozidel splňují požadavky směrnice 70/157/EHS ve znění této směrnice.

2. Od 1. října 1984 členské státy

— nesmějí již vydat doklad uvedený v čl. 10 odst. 1 poslední odrážce směrnice 70/156/EHS pro typ motorového vozidla, jehož hladina akustického tlaku a výfukový systém nesplňují požadavky směrnice 70/157/EHS ve znění této směrnice,

— mohou odmítnout udělit vnitrostátní schválení typu pro typ motorového vozidla, jehož hladina akustického tlaku a výfukový systém nesplňují požadavky směrnice 70/157/EHS ve znění této směrnice.

3. Od 1. října 1985 mohou členské státy zakázat první uvedení do provozu vozidel, jejichž hladina akustického tlaku a výfukový systém nesplňují požadavky směrnice 70/157/EHS ve znění této směrnice.

Článek 3

Členské státy uvedou v účinnost předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 1. ledna 1982 a neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne 13. dubna 1981.

Za Komisi

Karl-Heinz NARJES

člen Komise

PŘÍLOHA I

EHS SCHVÁLENÍ TYPU MOTOROVÉHO VOZIDLA Z HLEDISKA HLADINY AKUSTICKÉHO TLAKU

1. DEFINICE

1.1 **Typ vozidla pro účely EHS schválení typu z hlediska hladiny akustického tlaku**

„Typem vozidla“ se pro účely této směrnice rozumějí vozidla, která se neliší v těchto zásadních hlediscích:

1.1.1 tvar nebo materiál karoserie (zvláště motorového prostoru a jeho zvukové izolace);

1.1.2 délka a šířka vozidla;

1.1.3 typ motoru (dvoutakt nebo čtyřtakt, s vratným nebo s rotačním pístem, počet a objem válců, počet a typ karburátorů nebo vstřikovacích systému, uspořádání ventilů, jmenovitý nejvyšší výkon a odpovídající otáčky motoru (S));

1.1.4 systém převodů, zvláště počet rychlostních stupňů a jejich převodové poměry;

1.1.5 počet, typ a uspořádání výfukových systémů;

1.1.6 počet, typ a uspořádání sacích systémů.

1.2 **Výfukový systém a sací systém**

1.2.1 „Výfukovým systémem“ se rozumí úplná soustava dílů nezbytných ke snížení hluku výfuku motoru vozidla.

1.2.2 „Sacím systémem“ se rozumí úplná soustava dílů nezbytných ke snížení hluku vznikajícího v sacím systému motoru vozidla.

1.2.3 Pro účely této směrnice tyto systémy nezahrnují sběrná potrubí motoru.

1.3 **Různé typy výfukového nebo sacího systému**

„Různými typy výfukového nebo sacího systému“ se rozumějí systémy vyznačující se zásadními rozdíly, jako jsou:

1.3.1 systémy opatřené různými obchodními značkami nebo obchodními názvy;

1.3.2 systémy, u nichž se liší vlastnosti materiálu dílů nebo u nichž mají díly různý tvar nebo rozměr; změna povrchové ochrany (galvanické pokovení, hliníkový povlak atd.) se nepovažuje za změnu typu;

1.3.3 systémy, u kterých se liší pracovní princip u nejméně jedné součásti;

1.3.4 systémy, u kterých jsou díly seřazeny odlišně.

1.4. **Díl výfukového nebo sacího systému**

„Dílem výfukového nebo sacího systému“ se rozumí jedna z jednotlivých součástí, které dohromady tvoří výfukový systém (např. výfukové potrubí, vlastní tlumič) nebo sací systém (např. vzduchový filtr).

2. ŽÁDOST O EHS SCHVÁLENÍ TYPU

2.1 Žádost o EHS schválení typu motorového vozidla z hlediska hladiny akustického tlaku podává výrobce vozidla nebo jeho zplnomocněný zástupce.

2.2 Žádost se doloží dále uvedenými dokumenty v trojím vyhotovení a následujícími údaji:

2.2.1 popisem typu vozidla z hlediska bodů uvedených v bodu 1.1; uvedou se čísla nebo znaky, které označují typ motoru a typ vozidla;

2.2.2 seznamem dílů výfukového systému a sacího systému, s vhodným označením;

2.2.3 výkresem celého výfukového systému s vyznačením jeho umístění na vozidle;

2.2.4 podrobným výkresem každého dílu, podle kterého může díl být snadno nalezen a rozpoznán, s údajem o užitých materiálech.

2.3 Výrobce vozidla nebo jeho zplnomocněný zástupce dodá technické zkušebně vozidlo představující typ, pro který je schválení typu požadováno.

2.4 Na žádost technické zkušebny musí být rovněž dodán vzorek výfukového systému a motor nejméně téhož objemu a jmenovitého maximálního výkonu, jako je motor montovaný do vozidla, pro něž je požadováno schválení typu.

3. OZNAČENÍ

3.1 Díly výfukového systému a sacího systému s výjimkou úchytů a potrubí musí být označeny:

3.1.1 obchodní značkou nebo názvem výrobce systému a jeho dílů;

3.1.2 obchodním označením výrobce.

3.2 Tato označení musí být zřetelně čitelná a nesmazatelná, i když je systém namontován na vozidle.

4. EHS SCHVÁLENÍ TYPU

4.1 Je-li žádost vyřízena ve smyslu bodu 2.1, vystaví příslušný správní orgán certifikát odpovídající vzoru uvedenému v příloze III a ten se přiloží k certifikátu EHS schválení typu vozidla.

5. POŽADAVKY

5.1 **Obecné požadavky**

5.1.1 Vozidlo, jeho motor, výfukový systém a sací systém musí být konstruovány, vyrobeny a montovány tak, aby za obvyklých podmínek užití a přes vibrace, kterým mohou být vystaveny, vyhovovalo vozidlo požadavkům této směrnice.

5.1.2 Systémy musí být konstruovány, vyrobeny a namontovány tak, aby měly přiměřenou odolnost proti korozi, které jsou vystaveny, při uvážení podmínek užívání vozidla.

5.2 **Požadavky na hladiny akustického tlaku**

5.2.1 *Metoda měření*

5.2.1.1 Zvuk vyzařovaný typem vozidla dodaným k EHS schválení typu se musí změřit metodou popsanou v bodu 5.2.2.4 pro vozidlo za jízdy a metodou popsanou v bodu 5.2.3.4 pro stojící vozidlo ([1]).

5.2.1.2 Dvě naměřené hodnoty podle bodu 5.2.1.1 výše musí být zapsány ve zkušebním protokolu a v certifikátu odpovídajícím vzoru podle přílohy III.

5.2.2 *Hladina akustického tlaku vozidla za jízdy*

5.2.2.1 Mezní hodnoty

Hladina akustického tlaku měřená podle bodů 5.2.2.2 až 5.2.2.5 této přílohy nesmí překročit následující mezní hodnoty:

	Kategorie vozidla	Hodnoty v dB(A) (decibel (A))
5.2.2.1.1	Vozidla pro dopravu osob, s nejvýše devíti sedadly, včetně sedadla řidiče	80
5.2.2.1.2	Vozidla pro dopravu osob, s více než devíti sedadly včetně sedadla řidiče, s maximální hmotností nepřekračující 3,5 t	81
5.2.2.1.3	Vozidla pro dopravu nákladů, s maximální hmotností nepřekračující 3,5 t	81
5.2.2.1.4	Vozidla pro dopravu osob, s více než devíti sedadly včetně sedadla řidiče, s maximální hmotností větší než 3,5 t	82
5.2.2.1.5	Vozidla pro dopravu nákladů, s maximální hmotností větší než 3,5 t	86
5.2.2.1.6	Vozidla pro dopravu osob, s více než devíti sedadly včetně sedadla řidiče, s výkonem motoru rovným nebo větším než 147 kW	85
5.2.2.1.7	Vozidla pro dopravu nákladů a výkonem motoru rovným nebo větším než 147 kW a maximální přípustnou hmotností vyšší než 12 t	88

5.2.2.2 Měřicí přístroje

5.2.2.2.1 Akustická měření

Pro měření hladiny akustického tlaku se užije přesný zvukoměr typu popsaného v publikaci č. 179 Mezinárodní elektrotechnické komise (IEC) „Přesné zvukoměry“, druhé vydání. Měří se při časové konstantě zvukoměru „rychlé“ a při váhové křivce „A“, které jsou v této publikaci rovněž popsány.

Na počátku a na konci každé série měření se zvukoměr kalibruje podle instrukcí výrobce vhodným zdrojem zvuku (např. pistonfonem). Zkouška je neplatná, pokud odchylka zvukoměru při této kalibraci překročí 1 dB.

([1]) Zkouška vozidla na místě zajišťuje referenční hodnotu pro správní orgány, které užívají tuto metodu ke kontrole vozidel v provozu.

5.2.2.2.2 Měření rychlostí

Otáčky motoru a rychlost vozidla ve zkušebním úseku se určují s přesností rovnou 3 % nebo vyšší.

5.2.2.3 Podmínky měření

5.2.2.3.1 Zkušební lokalita

Prostor pro zkoušky je tvořen středovým akceleračním úsekem obklopeným v podstatě plochým zkušebním prostranstvím. Akcelerační úsek musí být rovinný; povrch dráhy musí být suchy a takový, aby hluk odvalování byl nízký.

Zkušební dráha musí být taková, aby byly podmínky volného zvukového pole mezi zdrojem zvuku a mikrofonem dodrženy do 1 dB. Tato podmínka se považuje za splněnou, pokud se od středu akceleračního úseku nenalézají do vzdálenosti 50 m žádné velké objekty odrážející zvuk, jako jsou ohrady, skály, mosty nebo budovy. Povrch zkušebního prostoru musí být v minimálním poloměru 10 m od středu akceleračního úseku z tvrdého materiálu, jako je beton, asfalt nebo jiný akusticky ekvivalentní materiál, a musí být prost prachového sněhu, vysoké trávy, volné zeminy nebo škváry.

Žádná překážka nesmí ovlivňovat zvukové pole v blízkosti mikrofonu a mezi mikrofonem a zvukovým zdrojem nesmí stát žádná osoba. Osoba provádějící měření se postaví tak, aby neovlivňovala údaje měřicího přístroje.

5.2.2.3.2 Meteorologické podmínky

Nesmí se měřit za špatných meteorologických podmínek. Musí se zajistit, aby výsledky nebyly ovlivněny poryvy větru.

5.2.2.3.3 Hluk pozadí

Hladina akustického tlaku A jiných zdrojů zvuku, než je zkoušené vozidlo, a způsobená vlivem větru musí být při měření nejméně 10 dB(A) pod hladinou akustického tlaku vozidla. Na mikrofonu může být užit vhodný kryt proti větru za předpokladu, že se vezme v úvahu jeho vliv na citlivost a směrovou charakteristiku mikrofonu.

5.2.2.3.4 Podmínky pro vozidlo

Pro tato měření musí být vozidlo v provozním stavu jak je stanoveno v bodu 2.6 přílohy I směrnice 70/156/EHS a s výjimkou nerozpojitelných souprav bez přívěsu nebo návěsu.

Pneumatiky vozidla musí být typu obvykle montovaného výrobcem na vozidlo a musí být nahuštěny na příslušný tlak (tlaky) pro nenaložené vozidlo.

Před měřením se motor vozidla uvede do obvyklých provozních podmínek z hlediska teplot, seřízení, paliva, svíček, karburátoru (karburátorů) atd. (podle potřeby). Je-li vozidlo vybaveno ventilátorem (ventilátory) s automatickým ovládacím mechanismem, nesmí se během měření do tohoto mechanismu zasahovat.

U vozidel s více než dvěma hnacími koly se užije pouze obvyklý silniční pohon.

5.2.2.4 Metoda měření

5.2.2.4.1 Podstata a počet měření

Měří se maximální hladina akustického tlaku v decibelech A (dB(A)) za jízdy vozidla mezi čarami AA' a BB' (obrázek 1). Je-li zjištěn výrazný nesouhlas mezi vrcholovou hodnotou a celkovou hladinou akustického tlaku, je měření neplatné.

Na každé straně vozidla se musí měřit nejméně dvakrát.

5.2.2.4.2 Umístění mikrofonu

Mikrofon se umístí ve vzdálenosti (7,5 ± 0,2) m od referenční čáry CC' (obrázek 1) jízdní dráhy a (1,2 ± 0,1) m nad zemí. Jeho osa maximální citlivosti musí být ve vodorovné rovině a kolmá na dráhu vozidla (čáru CC').

5.2.2.4.3 Podmínky zkoušky

5.2.2.4.3.1 Obecné podmínky

Při všech měřeních jede vozidlo po akceleračním úseku v přímce tak, aby podélná střední rovina vozidla byla co nejblíže čáře CC'.

Vozidlo se čáře AA' přibližuje ustálenou počáteční rychlostí podle bodů 5.2.2.4.3.2 a 5.2.2.4.3.3. Když čelo vozidla dosáhne čáry AA', uvede se akcelerátor do polohy plného otevření, jak nejrychleji je to možné. Tato poloha akcelerátoru se zachová do doby, kdy záď vozidla dosáhne čáru BB'; pak se musí akcelerátor co možno nejrychleji vrátit do volnoběžné polohy.

Návěsy kloubových nerozpojitelných souprav se pro překračování čáry BB' neberou v úvahu.

5.2.2.4.3.2 Nájezdová rychlost

Vozidlo se čáře AA' přibližuje ustálenou rychlostí, která je nižší z následujících dvou rychlostí:

— rychlost odpovídající otáčkám motoru rovným třem čtvrtinám otáček (S), při nichž má motor jmenovitý maximální výkon;

— 50 km/h.

Je-li vozidlo vybaveno samočinnou převodovkou bez ruční předvolby (selektoru), musí být měřeno při různých nájezdových rychlostech: 30, 40 a 50 km/h anebo při 3/4 maximální silniční rychlosti, pokud je tato hodnota nižší. Za výsledek zkoušky se považuje výsledek dosažený při rychlosti, při níž byla hladina akustického tlaku nejvyšší.

5.2.2.4.3.3 Volba rychlostních stupňů (u vozidel s převodovkami)

5.2.2.4.3.3.1 Ručně ovládaná nesamočinná převodovka

5.2.2.4.3.3.1.1 Vozidla kategorií ([1]) M_1 a N_1 vybavená převodovkou s nejvýše čtyřmi dopřednými stupni, se musí zkoušet při druhém rychlostním stupni.

Vozidla těchto kategorií vybavená převodovkou s více než čtyřmi dopřednými rychlostními stupni se musí zkoušet postupně při druhém a třetím rychlostním stupni. Uvažují se pouze převodové poměry určené pro obvyklé silniční užití. Vypočte se střední hodnota hladin akustického tlaku změřených při každé z těchto dvou podmínek.

5.2.2.4.3.3.1.2 Vozidla jiné kategorie ([1]) než M_1 a N_1, která mají celkový počet dopředných rychlostních stupňů X (včetně stupňů získaných pomocí přídavné převodovky nebo vícestupňové hnací nápravy), musí být zkoušena při postupném řazení stupňů rovných $\frac{X}{2}$ nebo vyšších ([2]). Za výsledek měření se považuje výsledek naměřený při rychlostním stupni, při kterém byla hladina akustického tlaku nejvyšší.

Bez ohledu na body 1.1.2 a 1.1.4 mohou být vozidla se stejným typem motoru a výfukovým i sacím systémem, ale různými délkami nebo šířkami a rozdílnými celkovými převodovými poměry považována za vozidla téhož typu. V takovém případě bude postačovat přezkoušení jediného představitele daného typu, při čemž se zvolí zkoušené vozidlo s nejnižší hmotností v pohotovostním stavu.

([1]) Podle definice v bodu 0.4 přílohy I směrnice 70/156/EHS (Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s.1).

([2]) Není-li $\frac{X}{2}$ celé číslo, musí se užít nejblíže vyšší rychlostní stupeň.

Je-li maximální hladina akustického tlaku zjištěná při rychlostním stupni mezi $\frac{X}{2}$ a X, je zvolené vozidlo považováno za reprezentativní pro daný typ.

Pokud k tomu nedojde, musí být zkoušky rozšířeny tak, aby byl pokryt celý rozsah převodových poměrů, které připadají v úvahu u vozidel daného typu.

5.2.2.4.3.3.2 Samočinná převodovka s ruční předvolbou

Je-li vozidlo vybaveno ručním selektorem s X dopřednými polohami, musí se zkoušet s voličem v poloze X; nucené řazení na nižší rychlostní stupeň (např. „kick down“) musí být vyřazeno z činnosti. Pokud za čarou AA' dochází k samočinnému řazení dolů, musí být nová zkouška započata podle potřeby při vyšší ze dvou poloh selektoru X-1 a X-2, která umožňuje uskutečnění testu bez samočinného řazení dolů (nucené řazení dolů zůstává vyřazené z činnosti).

Je-li vozidlo vybaveno ručně ovládanou přídavnou převodovkou nebo vícestupňovou hnací nápravou, musí být řazena poloha odpovídající obvyklému městskému provozu. Nesmí se užít zvláštních poloh selektoru pro manévrování při nízké rychlosti nebo pro brzdění.

5.2.2.5 Vyhodnocení výsledků

5.2.2.5.1 Výsledek každého měření se stanoví odpočtem 1 dB od údaje měřidla, aby tak byly vzaty v úvahu nepřesnosti měřicích přístrojů.

5.2.2.5.2 Měření se považují za platná, pokud rozdíly mezi dvěma následujícími měřeními na téže straně vozidla nepřekročí 2 dB(A).

5.2.2.5.3 Nejvyšší z naměřených hladin akustického tlaku tvoří výsledek zkoušky. Pokud výsledek překročí maximální přípustnou hladinu akustického tlaku pro kategorii zkoušeného vozidla o 1 dB(A), musí se měřit znovu dvakrát. Tři z takto získaných čtyř měření musí být v předepsaných mezích.

5.2.3 *Hladina akustického tlaku stojícího vozidla*

5.2.3.1 Hladina akustického tlaku v blízkosti vozidel

Aby byly usnadněny následné kontroly vozidel v provozu, musí se hladina akustického tlaku měřit v blízkosti výustky výfukového systému podle následujících požadavků a výsledky měření se zanesou do zkušebního protokolu vystaveného pro vydání certifikátu uvedeného v příloze III.

5.2.3.2 Měřicí přístroje

5.2.3.2.1 Akustická měření

K měření se užije přesný zvukoměr podle definice v bodu 5.2.2.2.1.

5.2.3.2.2 Měření otáček motoru

Otáčky motoru musí být měřeny otáčkoměrem s přesností 3 % nebo vyšší. Otáčkoměr musí být nezávislý na otáčkoměru vozidla.

5.2.3.3 Podmínky měření

5.2.3.3.1 Měřicí prostor (obrázek 2)

Jako měřicí prostor může být užito libovolné prostranství bez výrazných akustických závad. Zvláště vhodné jsou rovné povrchy pokryté betonem, asfaltem nebo jakýmkoliv jiným tvrdým povrchem, které jsou vysoce odrazivé; nesmějí být užity povrchy ze zpevněné (válcované) zeminy. Měřicí prostor musí být tvořen obdélníkem, jehož strany jsou vzdálené od vozidla nejméně 3 m. V tomto obdélníku nesmějí být žádné výrazné překážky, např. jiná osoba, než je měřicí technik a řidič. Vozidlo musí být ve výše zmíněném obdélníku umístěno tak, aby mikrofon byl umístěn nejméně 1 m od jakéhokoliv obrubníku.

5.2.3.3.2 Meteorologické podmínky

Nesmí se měřit za špatných atmosférických podmínek. Musí se zabezpečit, aby výsledky nebyly ovlivněny nárazovým větrem.

5.2.3.3.3 Hluk pozadí

Údaje na měřicím přístroji vyvolané hlukem pozadí a větrem musí být nejméně 10 dB(A) pod měřenou hladinou akustického tlaku. Na mikrofonu může být užit vhodný kryt proti větru za předpokladu, že se vezme v úvahu jeho vliv na citlivost mikrofonu.

5.2.3.3.4 Podmínky pro vozidlo

Před začátkem měření musí být motor vozidla ohřát na obvyklou pracovní teplotu. Je-li vozidlo vybaveno ventilátorem (ventilátory) s automatickým ovládáním, nesmí být do tohoto systému během měření zasahováno.

Řadicí páka musí být během měření v neutrální poloze.

5.2.3.4 Metoda měření

5.2.3.4.1 Podstata a počet měření

V průběhu pracovní periody podle bodu 5.2.3.4.3 se změří maximální hladina akustického tlaku vážená filtrem A a vyjádřená v decibelech (dB(A)).

V každém měřeném bodě se měří nejméně třikrát.

5.2.3.4.2 Poloha mikrofonu (obrázek 2)

Mikrofon musí být umístěn v rovině výustky výfuku nebo ve výšce 0,2 m nad povrchem měřicí plochy, podle toho která hodnota z obou je vyšší. Membrána mikrofonu směřuje na výustku výfuku ve vzdálenosti 0,5 m od ní. Osa maximální citlivosti mikrofonu musí být rovnoběžná s povrchem měřicí plochy a být v úhlu $(45 \pm 10)^{o}$ ke svislé rovině definované směrem výstupu výfukových plynů.

Mikrofon musí být umístěn na té straně této svislé roviny, na které má větší z možných vzdáleností od obrysu vozidla.

Má-li výfukový systém několik výustek, jejichž středy nejsou vzájemně vzdálenější než 0,3 m a které jsou napojeny na tentýž tlumič výfuku, směřuje se mikrofon na výustku nejbližší k obrysu vozidla nebo výustku, umístěnou nejvýše nad povrchem měřicí plochy. Ve všech ostatních případech se musí měřit každá jednotlivá výustka samostatně, přičemž za výsledek zkoušky se považuje nejvyšší zjištěná hodnota.

U vozidel s vertikálně vyvedenou výustkou (např. u nákladních vozidel) se mikrofon umístí ve výšce výustky výfuku a směřuje svojí osou svisle vzhůru. Mikrofon musí být umístěn ve vzdálenosti 0,5 m od strany vozidla, nejblíže k výustce výfuku.

Pokud je konstrukce vozidla taková, že mikrofon nemůže být pro přítomnost překážek, které jsou částí vozidla (např. náhradní kolo, palivová nádrž, prostor pro baterii), umístěn podle obrázku 2, musí být pořízen nákres zřetelně udávající umístění mikrofonu při měření. Mikrofon musí být pokud možno umístěn dále než 0,5 m od nejbližší překážky a osa jeho maximální citlivosti musí směřovat na výustku výfuku z místa nejméně zakrývaného výše zmíněnými překážkami.

5.2.3.4.3 Podmínky provozu motoru

Otáčky motoru se musí stabilizovat na třech čtvrtinách otáček (S), při kterých motor má jmenovitý maximální výkon.

Po dosažení ustálených otáček musí být akcelerátor rychle navrácen do polohy volnoběhu. Hladinu akustického tlaku je třeba měřit po celou pracovní periodu, která zahrnuje krátké držení ustálených otáček motoru a celou dobu poklesu otáček. Za výsledek zkoušky se považuje maximální údaj hladiny akustického tlaku.

5.2.3.5 Výsledky (zkušební protokol)

5.2.3.5.1 Zkušební protokol sepsaný pro účely vydání certifikátu uvedeného v příloze III, udává veškeré odpovídající údaje, jmenovitě údaje o měření akustického tlaku stojícího vozidla.

5.2.3.5.2 Údaje z měřicího přístroje se zaokrouhlují na nejbližší celý decibel.

V úvahu se berou pouze hodnoty získané ze tří po sobě jdoucích měření, která se vzájemně neliší o více než o 2 dB(A).

5.2.3.5.3 Nejvyšší z těchto měření je výsledkem zkoušky.

5.3 **Výfukové systémy s vláknitými materiály**

5.3.1 Vláknité materiály nesmějí být při výrobě tlumičů užity, aniž by v konstrukci nebo při výrobě byla zajištěna opatření, která zajistí, že bude na silnici dosažena účinnost požadovaná pro splnění mezních hodnot podle odst. 5.2.2.1. Takový tlumič je na silnici považován za účinný, pokud nejsou výfukové plyny ve styku s vláknitým materiálem nebo pokud byl tlumič vozidla prototypově zkoušeného podle odst. 5.2.2 a 5.2.3 před měřením hladiny akustického tlaku uveden do obvyklého stavu pro užití na silnici. Toho lze dosáhnout užitím jedné ze tří postupů popsaných v odst. 5.3.1.1, 5.3.1.2 a 5.3.1.3 níže nebo odstraněním vláknitého materiálu z tlumiče.

5.3.1.1 Průběžný silniční provoz 10 000 km

5.3.1.1.1 Zhruba polovina tohoto provozu musí zahrnovat městský provoz a druhá polovina dálkové jízdy za vysoké rychlosti; průběžný silniční provoz může být nahrazen odpovídajícím programem na zkušební dráze.

5.3.1.1.2 Oba rychlostní režimy musí být několikrát prostřídány.

5.3.1.1.3 Úplný zkušební program musí zahrnovat nejméně 10 přestávek trvajících nejméně tři hodiny k tomu, aby se napodobil účinek ochlazení a případné kondenzace.

5.3.1.2 Záběh na zkušebním stavu

5.3.1.2.1 Při použití standardních dílů se s uvážením pokynů výrobce namontuje tlumič na motor, který je připojen na dynamometr.

5.3.1.2.2 Zkouší se v šesti šestihodinových periodách s přestávkami mezi periodami po dobu nejméně 12 hodin, aby se napodobil účinek ochlazení a případné kondenzace.

5.3.1.2.3 V průběhu každé šestihodinové periody musí být motor provozován za následujících po sobě jdoucích podmínek:

1. pět minut při volnoběhu;

2. jednohodinový úsek při 1/4 zatížení a 3/4 maximálních jmenovitých otáček *S;*

3. jednohodinový úsek při 1/2 zatížení a 3/4 maximálních jmenovitých otáček *S*;

4. úsek 10 minut při plném zatížení a 3/4 maximálních jmenovitých otáček *S*;

5. úsek 15 minut při 1/2 zatížení a při maximálních jmenovitých otáčkách *S*;

6. úsek 30 minut při 1/4 zatížení a při maximálních jmenovitých otáčkách *S*.

Celková doba šesti úseků: tři hodiny.

Každá perioda musí zahrnovat dva sledy výše popsaných úseků.

5.3.1.2.4 Během zkoušky nesmí být tlumič chlazen nuceným ofukováním napodobujícím obvyklé obtékání vozidla. Na požadavek výrobce však může být tlumič chlazen tak, aby nebyla překročena teplota měřená na jeho vstupu za jízdy vozidla při maximální rychlosti.

5.3.1.3 Záběh pulsováním

5.3.1.3.1 Výfukový systém nebo jeho část musí být montovány na vozidlo podle odst. 2.3 nebo na motor podle odst. 2.4. V prvním případě musí být vozidlo postaveno na válcovém dynamometru. V druhém případě musí být motor připojen k dynamometru.

Na výustku výfukového systému se připojí zkušební aparatura, jejíž podrobné schéma je nakresleno na obrázku 3. Jakákoliv jiná aparatura zjišťující shodné výsledky je přijatelná.

5.3.1.3.2 Zkušební aparatura musí být nastavena tak, aby průtok výfukových plynů byl střídavě přerušován a obnovován rychle působícím ventilem po 2 500 cyklů.

5.3.1.3.3 Ventil musí otevřít, když protitlak ve výfuku měřený nejméně 100 mm od vstupní příruby po směru průtoku plynů dosáhne hodnoty v rozsahu od 0,35 bar do 0,40 bar. Musí uzavírat, když se tento tlak neliší o více než 10 % od stabilizované hodnoty při otevřeném ventilu.

5.3.1.3.4 Časově zpožděný spínač se nastaví na dobu průtoku plynu, jak je uvedeno ve výše uvedeném bodu 5.3.1.3.3.

5.3.1.3.5 Otáčky motoru musí být rovny 75 % otáček *S*, při kterých má motor maximální výkon.

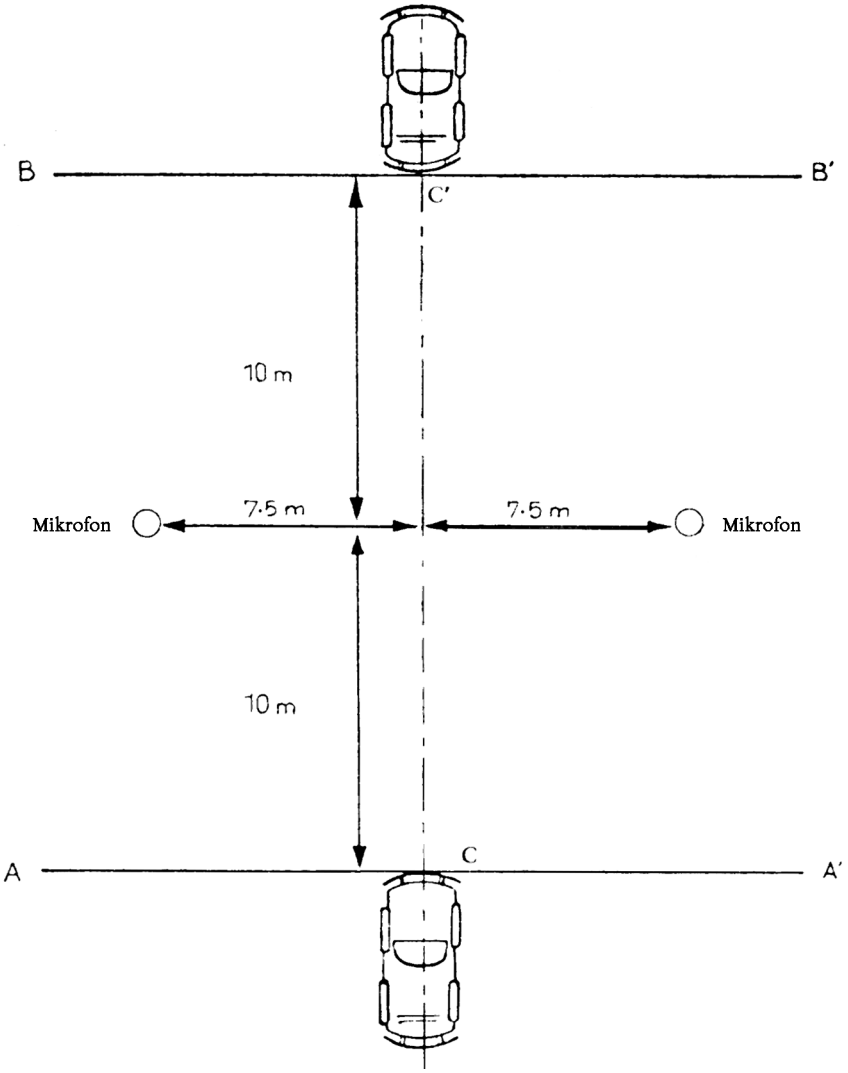
5.3.1.3.6 Výkon měřený dynamometrem musí činit 50 % výkonu při plném přívodu paliva při měření za 75 % otáček motoru *S*.

5.3.1.3.7 Při zkoušce musí být uzavřeny všechny odvodňovací otvory.

5.3.1.3.8 Celá zkouška musí být ukončena v průběhu 48 hodin.

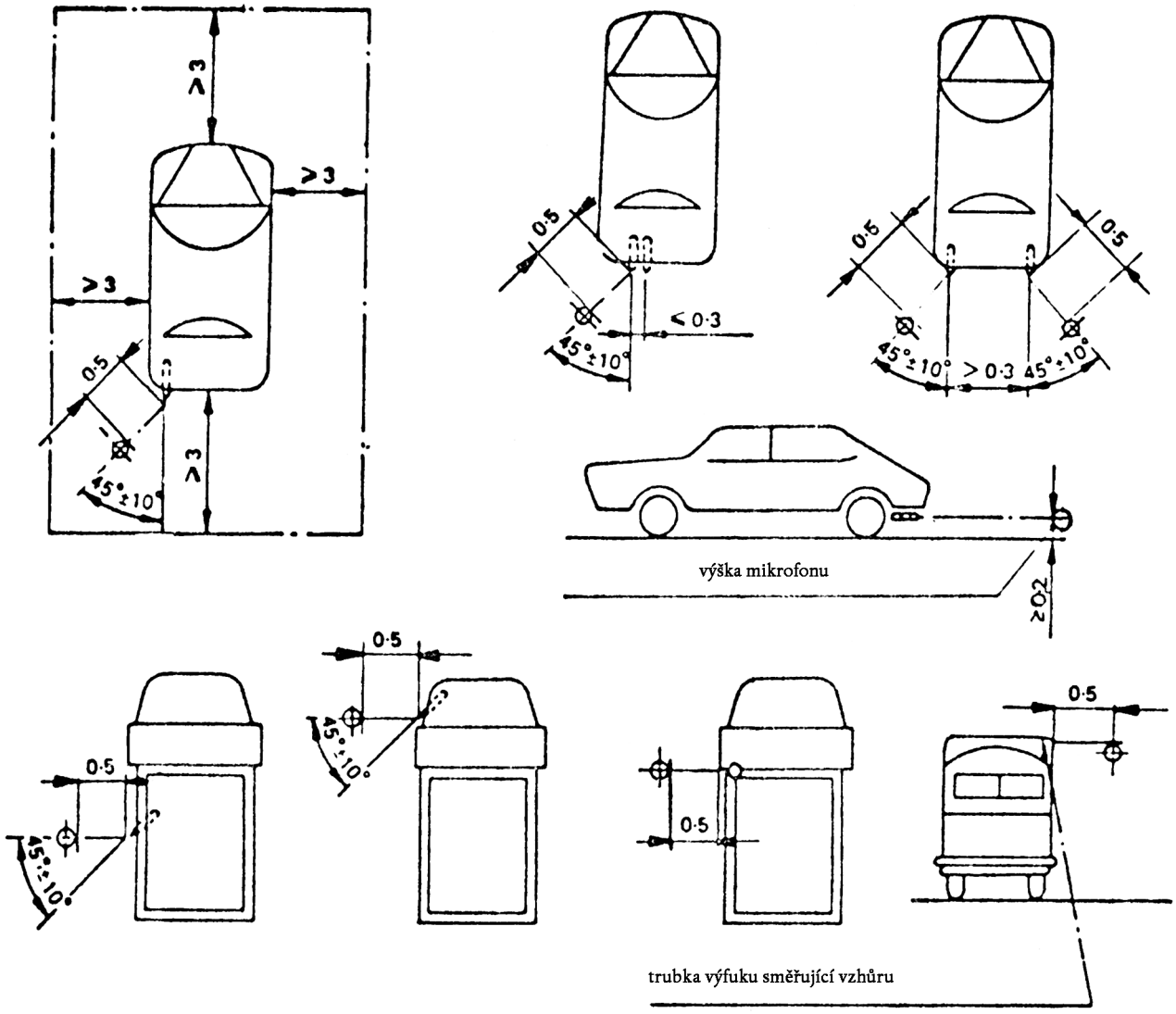
V případě potřeby se po každé hodině zařadí ochlazovací doba.

5.3.2 Mají-li být použit čl. 8 odst. 3 směrnice 70/156/EHS týkající se EHS schvalování, užije se zkušební metoda stanovená výše v bodu 5.3.1.2.



Obrázek 1

Polohy mikrofonu pro měření vozidla za jízdy.



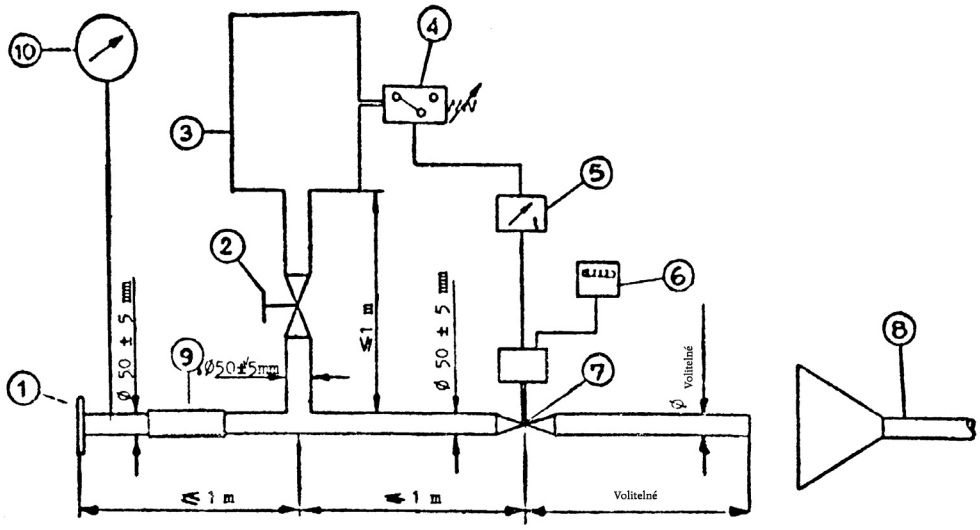
Obrázek 2

Měřicí prostor a polohy mikrofonu pro měření na stojícím vozidle

Všechny vzdálenosti jsou udány v metrech.

Obrázek 3

Zkušební aparatura pro záběh pulsováním



1. Vstupní příruba nebo objímka pro připojení na zkoušený výfukový systém
2. Ručně ovládaný regulační ventil
3. Kompenzační vzdušník s objemem od 35 L do 40 L
4. Tlakový spínač pracující v rozsahu od 0,05 bar do 2,5 bar
5. Časově zpožděný spínač
6. Počítadlo impulsů
7. Ventil s rychlou odezvou, jako je ventil výfukové brzdy o průměru 60 mm ovládaný pneumatickým válcem vyvozujícím sílu 120 N při 4 bar. Doba odezvy jak při otevírání, tak i při zavírání nesmí překročit 0,5 s.
8. Odvod výfukových plynů
9. Ohebné potrubí
10. Manometr

PŘÍLOHA II

EHS SCHVALOVÁNÍ TYPU VÝFUKOVÝCH SYSTÉMŮ JAKO SAMOSTATNÝCH TECHNICKÝCH CELKŮ (NÁHRADNÍ VÝFUKOVÉ SYSTÉMY)

0. OBLAST PŮSOBNOSTI

Tato příloha se vztahuje na schvalování typu výfukových systémů nebo jejich dílů jako samostatných technických celků ve smyslu článku 9a směrnice 70/156/EHS určených pro montáž na jeden nebo více stanovených typů motorových vozidel kategorií M_1 a N_1 jako náhradní díly.

1. DEFINICE

1.1 „Náhradním výfukovým systémem nebo jeho dílem“ se rozumí kterýkoli díl výfukového systému podle bodu 1.2.1 přílohy I určený k tomu, aby na vozidle nahradil díl toho výfukového systému, jehož typ získal EHS schválení typu s vozidlem podle přílohy I.

2. ŽÁDOST O EHS SCHVÁLENÍ TYPU

2.1 Žádost o EHS schválení typu náhradního výfukového systému nebo jeho dílu jako samostatného technického celku podává výrobce vozidla, výrobce příslušného samostatného technického celku nebo jejich pověření zástupci.

2.2. Žádost o EHS schválení typu náhradního výfukového systému nebo jeho dílu se ve trojím vyhotovení doplní dále jmenovanými dokumenty a následujícími informacemi:

2.2.1 — popisem typu (typů) vozidla, na který mají být systém nebo jeho díly namontovány, s odvolávkami na vlastnosti uvedené v bodu 1.1 přílohy I. Uvedou se čísla nebo znaky označující motor a typ vozidla;

2.2.2 — popisem náhradního výfukového systému uvádějícím vzájemnou polohu každé součásti systému spolu s pokyny pro montáž;

2.2.3 — podrobnými výkresy každého dílu tak, aby mohly být snadno nalezeny a rozpoznány, a s údaji o užitém materiálu.

Tyto výkresy musí udávat místo určené pro povinné umístění značky EHS schválení typu.

2.3 Na žádost příslušné technické zkušebny dodá žadatel:

2.3.1 — dva vzorky systému, pro jehož EHS schválení typu byla žádost podána;

2.3.2 — výfukový systém typu původně namontovaného na vozidlo, když mu bylo uděleno EHS schválení typu;

2.3.3 — vzorek vozidla typu, na který má být systém namontován a který

— z hlediska hladiny akustického tlaku za jízdy musí být v takovém stavu, aby respektoval mezní hodnoty podle bodu 5.2.2.1 přílohy I a nepřekračoval o více než 3 dB(A) hodnoty naměřené při schválení typu, a

— z hlediska hladiny akustického tlaku stojícího vozidla splňuje hodnotu naměřenou při schválení typu;

2.3.4 — samostatný motor příslušející typu vozidla popsanému výše.

3. OZNAČENÍ

3.1 Náhradní výfukový systém nebo jeho součásti musí s výjimkou upevňovacích dílů a potrubí být opatřeny:

3.1.1 — obchodní značkou nebo obchodním názvem výrobce náhradního výfukového systému a jeho součástí;

3.1.2 — obchodním označením výrobce;

3.1.3 — číslem EHS schválení, před nímž je rozlišovací písmeno (písmena) státu, který udělil EHS schválení typu ([1]).

3.2 Tato označení musí být zřetelně čitelná a nesmazatelná

4. EHS SCHVÁLENÍ TYPU

4.1 Je-li žádost ve smyslu bodu 2.1 schválena, správní orgán vyhotoví certifikát podle vzoru uvedeného v příloze IV. Před číslem schválení musí být umístěno rozlišovací písmeno (písmena) státu, který udělil EHS schválení typu.

5. POŽADAVKY

5.1 **Obecné požadavky**

5.1.1 Náhradní výfukový systém nebo jeho díly musí být konstruovány, vyrobeny a být schopny montáže tak, aby zaručily, že vozidlo odpovídá této směrnici za obvyklých podmínek užívání i přes vibrace, kterým může být vystaveno.

5.1.2 Náhradní výfukový systém nebo jeho součásti musí být konstruovány, vyrobeny a být schopny montáže tak, aby bylo dosaženo účelné odolnosti proti účinkům koroze, kterým je vystaven/jsou vystaveny za podmínek užívání vozidla.

5.2 **Podmínky pro hladiny akustického tlaku**

5.2.1 Akustický účinek náhradního výfukového systému nebo jeho součásti musí být ověřen užitím postupů popsaných v odst. 5.2.2.4 a 5.2.3.4 přílohy I.

Pokud jsou náhradní výfukový systém nebo jeho součást namontovány na vozidlo podle bodu 2.3.3 této přílohy, musí hladiny akustického tlaku měřené oběma metodami (na místě a vozidlo za jízdy) splňovat jednu z následujících podmínek:

5.2.1.1 nesmějí překročit hodnoty naměřené v době, kdy bylo pro tento typ vozidla uděleno EHS schválení typu;

5.2.1.2 nesmějí překročit hodnoty hladiny akustického tlaku naměřené podle bodu 2.3.3 na vozidle s namontovaným výfukovým systémem stejného typu, jako je typ namontovaný na vozidle při udělení EHS schválení typu.

5.3 **Měření vlastností vozidla**

5.3.1 Náhradní výfukový systém nebo jeho díly musí být takové, aby zajistily srovnatelnost vlastností vozidla s vlastnostmi dosahovanými s původním vybavením výfukového systému nebo jeho součástí.

5.3.2 Náhradní výfukový systém nebo jeho díly, podle výrobcovy volby, se porovnají s původním vybavením výfukového systému nebo jeho díly, které jsou rovněž nepoužité, tím že se po sobě namontují na vozidlo zmíněné v bodu 2.3.3.

([1]) B = Belgie, D = Spolková republika Německo, DK = Dánsko, F = Francie, GR = Řecko, I = Itálie, IRL = Irsko, L = Lucembursko, NL = Nizozemsko, UK = Spojené království.

5.3.3 Ověřuje se měřením tlakové ztráty za podmínek stanovených v bodu 5.3.4.1 nebo 5.3.4.2. Hodnota naměřená s náhradním výfukovým systémem nesmí překročit hodnoty naměřené s původním výfukovým systémem za dále stanovených podmínek o více než 25 %.

5.3.4 *Postup zkoušky*

5.3.4.1 Metoda zkoušky na motoru

Měřit se musí na motoru zmíněném v bodu 2.3.4 a připojeném na dynamometr.

Dynamometr musí být nastavena tak, aby při plné dodávce paliva bylo dosahováno otáček motoru *S*, které odpovídají jmenovitému maximálnímu výkonu motoru.

Odbočka pro měření protitlaku musí být umístěna od výfukového potrubí motoru ve vzdálenosti podle údajů na obrázcích 1, 2 a 3.

5.3.4.2 Metoda zkoušky na vozidle

Měřit se musí na vozidle podle bodu 2.3.3.

Zkoušet se musí:

— buď na silnici, nebo

— na válcovém dynamometru.

Motor se musí zatěžovat tak, aby při plném otevření klapky akcelerátoru bylo dosaženo otáček motoru *S*, které odpovídají maximálnímu výkonu motoru.

Odbočka pro měření protitlaku musí být umístěna od výfukového potrubí motoru ve vzdálenosti podle údajů na obrázcích 1, 2 a 3.

5.4 **Doplňková ustanovení pro výfukové systémy nebo jejich součásti s vláknitými materiály.**

Při výrobě náhradních výfukových systémů nebo jejich součásti nesmí být užito vláknitých materiálů, aniž jsou při jejich konstrukci a výrobě zajištěna příslušná opatření, která zajistí dosažení úrovně účinku odpovídající mezním hodnotám stanoveným v bodu 5.2.2.1 přílohy I.

Takový výfukový systém se považuje za účinný v provozu, pokud výfukové plyny nejsou ve styku s vláknitými materiály nebo, po odstranění vláknitých materiálů, pokud hladiny akustického tlaku splňují požadavky bodu 5.2.1 výše při zkoušce výfukového systému na vozidle podle metod popsaných v bodech 5.2.2 a 5.2.3 přílohy I.

Pokud není tato podmínka splněna, podrobí se celý výfukový systém záběhu. Zabíhá se jedním ze tří postupů popsaných v bodech 5.3.1.1, 5.3.1.2 a 5.3.1.3 přílohy I.

Při užití postupu záběhu musí být hladina akustického tlaku přezkoušena podle bodu 5.2.1 výše.

Při užití postupu podle popisu bodu 5.2.1.2 může žadatel o EHS schválení typu požádat o záběh původního výfukového systému nebo dodat původní výfukový systém vyprázdněný.

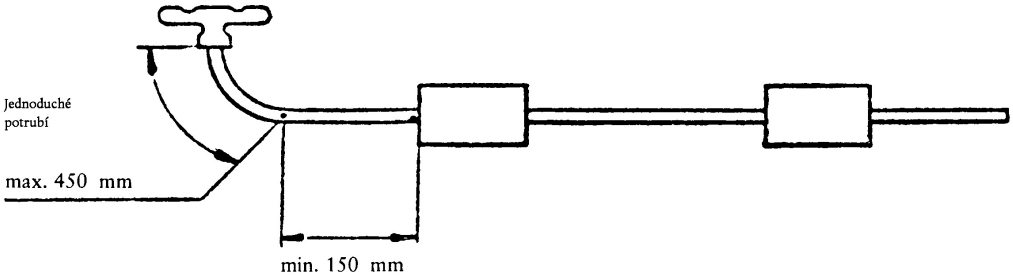
6. SHODNOST VÝROBY

6.1 Každý náhradní výfukový systém nebo jeho díl opatřený číslem EHS schválení typu podle této směrnice se musí shodovat se schváleným typem výfukového systému a splňovat požadavky výše uvedeného bodu 5.

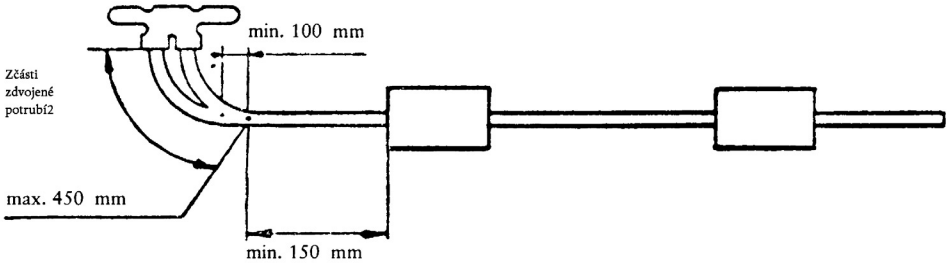
6.2 Pro ověření shodnosti podle požadavku bodu 6.1 výše se musí ze sériové výroby odebrat výfukový systém nebo jeho díl opatřený číslem EHS schválení typu. Výroba se považuje za vyhovující požadavkům této směrnice, pokud hladina akustického tlaku měřená podle bodu 5.2 nepřekračuje hladinu měřenou při zkoušce pro EHS schválení typu tohoto výfukového systému nebo jeho součásti o více než o 1 dB(A).

Protitlak – měřicí body

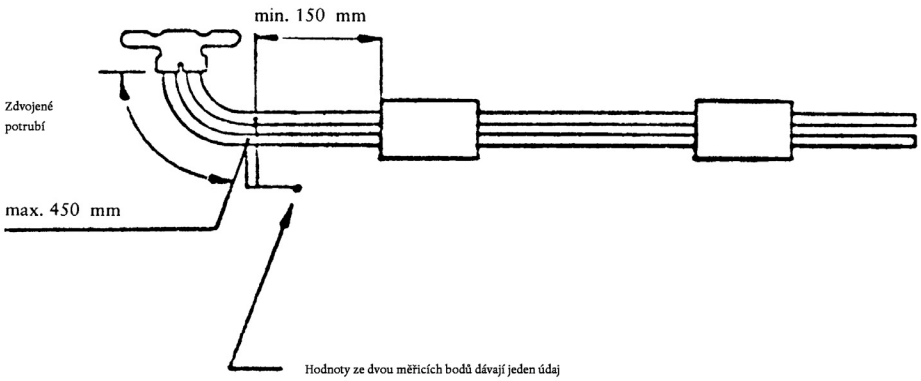
Obrázek 1



Obrázek 2 ([1])



Obrázek 3



([1]) Pokud není možné, použijte obrázek 3.

PŘÍLOHA III

VZOR

[MAXIMÁLNÍ FORMÁT: A4 (210 × 297) MM]

Název správního orgánu

PŘÍLOHA K CERTIFIKÁTU EHS SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDLA Z HLEDISKA HLADINY AKUSTICKÉHO TLAKU

(Čl. 4 odst. 2 a článek 10 směrnice Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel)

Z hlediska změn zavedených směrnicí 81/334/EHS

EHS schválení typu č.: .....

1. Výrobní nebo obchodní značka vozidla: .....

2. Typ vozidla: .....

2.1 Případně seznam vozidel podle bodu 5.2.2.4.3.3.1.2 přílohy I: .....

3. Jméno a adresa výrobce: .....

.....

4. Jméno a adresa případného zástupce výrobce: .....

.....

5. Motor:

5.1 Výrobce: .....

5.2 Typ: .....

5.3 Model: .....

5.4 Jmenovitý maximální výkon [1] ..... kW při ..... ot/min

6. Převodovka: nesamočinná/samočinná [2]

6.1 Počet rychlostních stupňů: .....

7. Vybavení: .....

7.1 Tlumič výfuku:

7.1.1 Výrobce nebo případný zástupce výrobce:

7.1.2 Model: .....

7.1.3 Typ ..... podle výkresu č .....

7.2 Tlumič sání: .....

7.2.1 Výrobce nebo případný zástupce výrobce: .....

7.2.2 Model: .....

7.2.3 Typ ..... podle výkresu č.: .....

7.3 Rozměr pneumatik: .....

[1] Stanovený podle směrnice 80/1269/EHS (Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 46).
[2] Nehodící se škrtněte.

8. Měření:

8.1 Hladina akustického tlaku vozidla za jízdy:

	Výsledky měření		Poloha řadicí páky
	Levá strana [1] dB(A)	Pravá strana [1] dB(A)	
1. měření			
2. měření			
3. měření			
4. měření			
Výsledek zkoušky:		dB(A)/E [2]	

8.2 Hladina akustického tlaku stojícího vozidla

	dB(A)	Otáčky motoru
1. měření		
2. měření		
3. měření		
Výsledek zkoušky:		dB(A)/E [2]

9. Datum předložení vozidla ke schválení typu: .....

10. Technická zkušebna provádějící zkoušky pro schválení typu: .....

.....

11. Datum zkušebního protokolu vydaného touto zkušebnou: .....

12. Číslo zkušebního protokolu vydaného touto zkušebnou: .....

13. Schválení typu z hlediska hladiny akustického tlaku uděleno/odmítnuto [3] [4]

14. Místo: .....

15. Datum: .....

16. Podpis: .....

17. K této příloze jsou připojeny následující dokumenty opatřené výše uvedeným číslem schválení typu (doplňte v případě potřeby): .....

18. Poznámky: .....

.....

[1] Výsledky měření jsou udávány po odečtu 1 dB(A) podle bodu 5.2.2.5.1 přílohy I.
[2] Písmeno E označuje, že uvedená měření byla provedena podle směrnice 84/334/EHS.
[3] Rozhodnutí přijaté v souladu se směrnicí 81/443/EHS (Úř. věst. L 131, 18.5.1981).
[4] Nehodící se škrtněte.

PŘÍLOHA IV

VZOR

[MAXIMÁLNÍ FORMÁT: A4 (210 × 297 MM)]

Název správního orgánu

CERTIFIKÁT EHS SCHVÁLENÍ TYPU SAMOSTATNÉHO TECHNICKÉHO CELKU

(Článek 9a směrnice Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel)

Samostatný technický celek: náhradní výfukový systém:

EHS schválení typu samostatného technického celku [1] č.: .....

1. Výrobní nebo obchodní značka: .....
2. Typ: .....
3. Jméno a adresa výrobce: .....
   .....
4. Jméno a adresa případného zástupce výrobce: .....
   .....
5. Sestava samostatného technického celku: .....
   .....
6. Výrobní nebo obchodní značka typu nebo typů motorového vozidla, na které má být výfukový systém namontován [2]: .....
   .....
7. Typ nebo typy vozidla od výrobního čísla: .....
   do výrobního čísla: .....
8. Motor:

8.1 Druh (zážehový, vznětový): .....

8.2 Cyklus: dvoudobý, čtyřdobý: .....

8.3 Celkový objem válců: .....

8.4 Jmenovitý maximální výkon motoru [3] ..... kW při ..... ot/min
   .....

9. Počet rychlostních stupňů: .....
10. Užité rychlostní stupně: .....
11. Převodové poměry hnací nápravy: .....
12. Hodnoty hladiny akustického tlaku:
    — za jízdy ..... dB(A), ustálená rychlost před akcelerací z rychlosti ..... km/hod
    — vozidlo ..... dB(A) při ..... ot/min

[1] Před číslem je rozlišovací písmeno státu, který udělil schválení typu: B = Belgie, D = Spolková republika Německo, DK = Dánsko, F = Francie, GR = Řecko, I = Itálie, IRL = Irsko, L = Lucembursko, NL = Nizozemsko, UK = Spojené království.
[2] Je-li uvedeno více typů, musí být body 7 až 14 shodně vyplněny pro každý typ.
[3] Stanoven podle směrnice 80/1269/EHS (Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 46).

13. Změna protitlaku: .....

14. Případná omezení užití a podmínky pro montáž: .....

.....

15. Datum předložení vzorku pro účely vydání certifikátu EHS schválení typu samostatného technického celku. .....

.....

16. Technická zkušebna: .....

17. Datum zkušebního protokolu vydaného touto zkušebnou: .....

18. Číslo zkušebního protokolu vydaného touto zkušebnou: .....

19. EHS schválení typu pro samostatný technický celek uděleno/odmítnuto [1] .....

20. Místo: .....

21. Datum: .....

22. Podpis: .....

23. K této příloze jsou připojeny následující dokumenty opatřené výše uvedeným číslem schválení typu příslušného samostatného technického celku (doplňte v případě potřeby): .....

24. Poznámky: .....

.....

[1] Nehodící se škrtněte.