31981L0334

L 131/6 *EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA* 18.5.1981

KOMISJONI DIREKTIIV,

13. aprill 1981,

millega kohandatakse tehnika arenguga nõukogu direktiivi 70/157/EMÜ mootorsõidukite lubatud mürataset ja heitgaasisüsteemi käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta

(81/334/EMÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, ([1]) viimati muudetud direktiiviga 80/1267/EMÜ, ([2]) eriti selle artiklit 13,

võttes arvesse nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/157/EMÜ mootorsõidukite lubatud mürataset ja heitgaasisüsteemi käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, ([3]) viimati muudetud direktiiviga 77/212/EMÜ, ([4]) eriti selle artiklit 3,

ning arvestades, et:

tänu selles valdkonnas omandatud kogemustele ja praegust tehnika taset silmas pidades on nüüd saanud võimalikuks muuta liikuvate ja seisvate sõidukite müra mõõtmise meetodiga seotud nõudeid, viimaks need vastavusse tegelike töötamistingimustega;

direktiivi 70/157/EMÜ artikli 3 sätted jätavad tehnika arenguga kohandamise menetlusest välja piirväärtuste muutmise; käesolevasse direktiivi on sobilik teavitamise eesmärgil lisada piirväärtused, nagu need esinevad direktiivis 77/212/EMÜ; siiski kavatsetakse neid piirväärtusi sobival ajal vastavalt kõnealuses küsimuses ettenähtud menetlusele vähendada;

nii heitgaasisüsteeme kui nende teatavaid osasid turustatakse eraldi varuosadena; kuivõrd neid on võimalik kontrollida ka enne sõidukile paigaldamist, oleks nende vaba liikumist võimalik hõlbustada, seades sisse EMÜ tüübikinnitusmenetluse kõnealuste eraldi süsteemide suhtes, mida direktiiviga 78/315/EMÜ ([5]) direktiivile 70/156/EMÜ lisatud artiklis 9a määratletud tähenduses käsitletakse eraldi seadmestikena;

käesoleva direktiivi sätted on kooskõlas mootorsõidukikaubanduses tehniliste tõkete kõrvaldamist käsitlevate direktiivide tehnika arenguga kohandamise komitee seisukohaga,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 70/157/EMÜ muudetakse järgmiselt.

1. Artikkel 2 asendatakse järgmisega:

"Artikkel 2

Ükski liikmesriik ei tohi lubatud müratasseme ja heitgaasisüsteemiga seotud põhjustel keelduda EMÜ tüübikinnituse või siseriikliku tüübikinnituse andmisest mootorsõiduki tüübile või heitgaasisüsteemi või sellise süsteemi eraldi seadmestikuna käsitletava osa tüübile, kui:

— sõiduk vastab müratasseme ja heitgaasisüsteemi osas I lisa nõuetele,

— heitgaasisüsteem või selle mis tahes osa, mida käsitletakse direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 9a määratletud tähenduses eraldi seadmestikuna, vastab II lisa nõuetele."

2. Artikkel 2a asendatakse järgmisega:

"Artikkel 2a

1. Ükski liikmesriik ei tohi lubatud müratasseme ja heitgaasisüsteemiga seotud põhjustel keelduda ühegi sellise sõiduki registreerimisest või keelata ühegi sellise sõiduki müüki, kasutuselevõtmist või kasutamist, mille müratase ja heitgaasisüsteem vastavad I lisa nõuetele.

([1]) EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1.
([2]) EÜT L 375, 31.12.1980, lk 34.
([3]) EÜT L 42, 23.2.1970, lk 16.
([4]) EÜT L 66, 12.3.1977, lk 33.
([5]) EÜT L 81, 28.3.1978, lk 1.

2. Ükski liikmesriik ei tohi lubatud mürataseme ja heitgaasisüsteemiga seotud põhjustel keelata heitgaasisüsteemi või selle direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 9a määratletud tähenduses eraldi seadmestikuna käsitletava osa turuletoomist, kui nimetatud heitgaasisüsteem või selle osa kuulub tüübikinnitust omavasse tüüpi artiklis 2 määratletud tähenduses."

3. Artiklis 3 asendatakse tekst "punktide I.1 ja I.4.1.4" tekstiga "I lisa punktide 5.2.2.1 ja 5.2.2.5".

4. Lisa asendatakse käesoleva direktiivi I, II, III ja IV lisaga.

Artikkel 2

1. Alates 1. jaanuarist 1982 tohi liikmesriigid lubatud müratasemе või heitgaasisüsteemiga seotud põhjustel:

— keelduda mootorsõiduki tüübile EMÜ tüübikinnituse andmisest, direktiivi 70/156/EMÜ artikli 10 lõike 1 viimases taandes nimetatud dokumendi väljastamisest ega siseriikliku tüübikinnituse andmisest ega

— keelata sõidukite kasutuselevõtmist,

kui kõnealuse sõidukitüübi või kõnealuste sõidukite müratase ja heitgaasisüsteem vastavad käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/157/EMÜ sätetele.

2. Alates 1. oktoobrist 1984:

— ei anna liikmesriigid enam välja direktiivi 70/156/EMÜ artikli 10 lõike 1 viimases taandes nimetatud dokumenti mootorsõiduki tüübile, mille müratase ja heitgaasisüsteem ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/157/EMÜ sätetele,

— võivad liikmesriigid keelduda siseriikliku tüübikinnituse andmisest mootorsõiduki tüübile, mille müratase ja heitgaasisüsteem ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/157/EMÜ sätetele.

3. Liikmesriigid võivad alates 1. oktoobrist 1985 keelata selliste sõidukite kasutuselevõtmise, mille müratase ja heitgaasisüsteem ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/157/EMÜ sätetele.

Artikkel 3

Liikmesriigid kohaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikke sätteid 1. jaanuariks 1982. Liikmesriigid teatavad sellest viivitamata komisjonile.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 13. aprill 1981

Komisjoni nimel

komisjoni liige

Karl-Heinz NARJES

I LISA

EMÜ TÜÜBIKINNITUS SEOSES SÕIDUKITÜÜBI MÜRATASEMEGA

1. MÕISTED

1.1. **Sõidukitüüp selle müräataset käsitleva EMÜ tüübikinnituse tähenduses**

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid. *Sõidukitüüp* – sõidukid, mis ei erine oluliselt järgmiste omaduste poolest:

1.1.1. kere kuju või materjalid (eriti mootoriruum ja selle helipidavus);

1.1.2. sõiduki pikkus ja laius;

1.1.3. mootori tüüp (kahe- või neljataktiline, kolb- või rootormootor, silindrite arv ja maht, karburaatorite või sissepritsesüsteemide arv ja tüüp, klappide paigutus, nimivõimsus ja sellele vastav mootori pöörlemiskiirus S);

1.1.4. jõuülekandesüsteem, eriti käikude arv ja ülekandearvud;

1.1.5. heitgaasisüsteemide arv, tüüp ja paigutus;

1.1.6. sisselaskesüsteemide arv, tüüp ja paigutus.

1.2. **Heitgaasi- ja sisselaskesüsteemid**

1.2.1. *Heitgaasisüsteem* – sõiduki mootori väljalaskemüra vähendamiseks vajalike osade terviklik komplekt.

1.2.2. *Sisselaskesüsteem* – sõiduki mootori sisselaskemüra vähendamiseks vajalike osade terviklik komplekt.

1.2.3. Käesoleva direktiivi kohaldamisel ei hõlma need süsteemid kollektoreid.

1.3. **Eri tüüpi heitgaasi- või sisselaskesüsteemid**

Eri tüüpi heitgaasi- või sisselaskesüsteemid – süsteemid, mida iseloomustavad olulised erinevused, nagu näiteks:

1.3.1. erinevate kaubamärkide või kaubanimedega süsteemid;

1.3.2. süsteemid, mille mõne osa materjalide omadused on erinevad või mille osad on erineva kuju või suurusega; plakeerimisprotsessi muudatusi (galvaniseerimine, alumiiniumikihiga katmine jms) ei käsitleta tüübierinevusena;

1.3.3. süsteemid, milles vähemalt ühe osa tööpõhimõte on erinev;

1.3.4. süsteemid, mille osad on erinevalt ühendatud.

1.4. **Heitgaasi- või sisselaskesüsteemi osa**

Heitgaasi- või sisselaskesüsteemi osa – üks eraldi osadest, mis koos moodustavad heitgaasisüsteemi (nt väljalasketorustik, summuti kitsas tähenduses) või sisselaskesüsteemi (nt õhufilter).

2. EMÜ TÜÜBIKINNITUSE TAOTLEMINE

2.1. EMÜ tüübikinnitustaotluse seoses sõidukitüübi müratasemega peab esitama sõiduki tootja või tema volitatud esindaja.

2.2. Taotlusele tuleb lisada allpool nimetatud dokumendid kolmes eksemplaris koos järgmise teabega:

2.2.1. sõidukitüübi kirjeldus vastavalt eespool punktis 1.1 nimetatud punktidele. Tuleb ära tuua mootori- ja sõidukitüübi kindlaksmääramist võimaldavad numbrid ja/või tähised;

2.2.2. heitgaasi- ja sisselaskesüsteemide asjakohaselt identifitseeritud koostisosade loetelu;

2.2.3. kogu heitgaasisüsteemi joonis koos viitega selle asukohale sõidukis;

2.2.4. iga osa üksikasjalik joonis selle hõlpsaks ülesleidmiseks ja tuvastamiseks ning viide kasutatud materjalidele.

2.3. Sõiduki tootja või tema volitatud esindaja peab esitama katsete eest vastutavale tehnilisele teenistusele seda sõidukitüüpi esindava sõiduki, millele tüübikinnitust taotletakse.

2.4. Tehnilise teenistuse nõudel tuleb esitada ka heitgaasisüsteemi näidis ja mootor, mille silindrimaht ja nimivõimsus on vähemalt sama suured kui sellele sõidukile paigaldatud mootoril, mille suhtes tüübikinnitust taotletakse.

3. MÄRGISTUS

3.1. Heitgaasi- ja sisselaskesüsteemi osadele, välja arvatud kinnitusvahenditele ja torudele, peab olema kantud:

3.1.1. süsteemide ja nende osade tootja kaubamärk või kaubanimi;

3.1.2. tootja kaubanduslik kirjeldus.

3.2. Märgistus peab olema selgesti loetav ja kustumatu.

4. EMÜ TÜÜBIKINNITUS

4.1. Punktis 2.1 määratletud tähenduses käsitatava taotluse heakskiitmisel koostab pädev asutus tunnistuse, mis vastab III lisas esitatud näidisele ja mis lisatakse sõiduki EMÜ tüübikinnitustunnistusele.

5. SPETSIFIKATSIOONID

5.1. **Üldnõuded**

5.1.1. Sõiduk, selle mootor ning heitgaasi- ja sisselaskesüsteem peavad olema kavandatud, ehitatud ja paigaldatud nii, et tavakasutuse tingimustes ja olenemata neile mõjuda võivast vibratsioonist on tagatud sõiduki vastavus käesoleva direktiivi nõuetele.

5.1.2. Süsteemid peavad olema kavandatud, ehitatud ja paigaldatud nii, et oleks tagatud nende piisav korrosioonikindlus, võttes arvesse sõiduki kasutamistingimusi.

5.2. **Müratasemega seotud nõuded**

5.2.1. *Mõõtmismeetod*

5.2.1.1. EMÜ tüübikinnituse saamiseks esitatud sõidukitüübi tekitatavat müra tuleb mõõta kummagi meetodi kohaselt, mida on kirjeldatud vastavalt liikuvaid sõidukeid käsitlevas punktis 5.2.2.4 ja seisvaid sõidukeid käsitlevas punktis 5.2.3.4 ([1]).

5.2.1.2. Eespool punkti 5.2.1.1 kohaselt mõõdetud kaks väärtust tuleb kanda katseprotokolli ja III lisas esitatud näidisele vastavale tunnistusele.

5.2.2. *Liikuvate sõidukite müratase*

5.2.2.1. Piirväärtused

Käesoleva lisa punktide 5.2.2.2–5.2.2.5 (k.a) kohaselt mõõdetud müratase ei ületa järgmisi piirmäärasid:

	Sõidukikategooria	Väärtus, väljendatuna A-korrigeeritud detsibellides (dB(A))
5.2.2.1.1.	Sõidukid, mis on ette nähtud reisijateveoks ning millel on koos juhiistmega kuni üheksa istekohta	80
5.2.2.1.2.	Sõidukid, mis on ette nähtud reisijateveoks, millel on koos juhiistmega üle üheksa istekoha ja mille lubatud täismass on kuni 3,5 tonni	81
5.2.2.1.3.	Sõidukid, mis on ette nähtud kaubaveoks ning mille lubatud täismass on kuni 3,5 tonni	81
5.2.2.1.4.	Sõidukid, mis on ette nähtud reisijateveoks, millel on koos juhiistmega üle üheksa istekoha ja mille lubatud täismass on üle 3,5 tonni	82
5.2.2.1.5.	Sõidukid, mis on ette nähtud kaubaveoks ning mille lubatud täismass on üle 3,5 tonni	86
5.2.2.1.6.	Sõidukid, mis on ette nähtud reisijateveoks, millel on koos juhiistmega üle üheksa istekoha ja mille mootori võimsus on vähemalt 147 kW	85
5.2.2.1.7.	Sõidukid, mis on ette nähtud kaubaveoks, mille mootori võimsus on vähemalt 147 kW ja mille lubatud täismass on üle 12 tonni	88

5.2.2.2. Mõõtevahendid

5.2.2.2.1. Akustilised mõõtmised

Mürataseme mõõtmiseks tuleb kasutada sellist liiki täppismüramõõturit, mida kirjeldatakse Rahvusvahelise Elektrotehnikakomisjoni (IEC) väljaande nr 179 "Täppismüramõõturid" teises trükis. Mõõtmistel tuleb kasutada müramõõturi tundlikkusastet "kiire" ja A-sageduskorrektsiooni, mida samuti kirjeldatakse kõnealuses väljaandes.

Iga mõõteseeria eel ja järel tuleb müramõõtur vastavalt valmistaja juhistele kalibreerida, kasutades selleks asjakohast heliallikat (näiteks pistofoni). Kui nimetatud kalibreerimise ajal registreeritud müramõõturi viga ületab 1 dB, tuleb katse lugeda kehtetuks.

([1]) Seisvat sõidukit katsetatakse eesmärgiga kehtestada kontrollväärtus asutuste jaoks, kes kasutavad seda meetodit kasutuselolevate sõidukite kontrollimiseks.

5.2.2.2.2. Kiirusemõõtmised

Mootori pöörlemiskiirus ja sõiduki kiirus katserajal määratakse vähemalt kolmeprotsendilise täpsusega.

5.2.2.3. Mõõtmistingimused

5.2.2.3.1. Katseplats

Katseplats peab koosnema praktiliselt tasase katsealaga ümbritsetud kesksest kiirenduslõigust. Kiirenduslõik peab olema horisontaalne; raja pind peab olema kuiv ja sellel tekkiv veeremismüra väike.

Katserada peab olema selline, et vaba helifoon heliallika ja mikrofoni vahel jääks 1 dB piiresse. See tingimus loetakse täidetuks juhul, kui kiirenduslõigu keskpunkti läheduses ei paikne 50 meetri raadiuses suuri heli peegeldavaid objekte, nagu näiteks tarad, kaljud, sillad või hooned. Platsi pind peab vähemalt 10 meetri raadiuses kiirenduslõigu keskpunktist olema kõvast materjalist, näiteks betoonist, asfaldist või akustiliselt samaväärsest materjalist, ning sellel ei tohi olla lahtist lund, kõrget rohtu, lahtist mulda ega räbu.

Platsil ei tohi olla mingeid takistusi, mis võivad mõjutada helifooni mikrofoni läheduses, ning mikrofoni ja heliallika vahel ei tohi viibida inimesi. Mõõtmisi teostav vaatleja peab seisma nii, et ta ei mõjutaks mõõtevahendi näitusid.

5.2.2.3.2. Ilmastikutingimused

Mõõtmisi ei tohi sooritada halbades ilmastikutingimustes. Tuleb tagada, et tuulepuhangud ei mõjutaks tulemusi.

5.2.2.3.3. Ümbritsev müra

Mõõtmiste käigus peab muude heliallikate kui katsetatava sõiduki ja tuule A-korrigeeritud müratase olema vähemalt 10 dB(A) võrra sõiduki tekitatud mürast madalam. Mikrofonile võib paigaldada sobiva tuulevarju tingimusel, et võetakse arvesse selle mõju mikrofoni tundlikkusele ja suunaomadustele.

5.2.2.3.4. Sõiduki seisund

Sõiduk peab kõnealuste mõõtmiste teostamisel olema vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ I lisa punkti 2.6 määratlusele töökorras ning ilma haagise või poolhaagiseta, välja arvatud sõidukite puhul, mille haagiseid ei ole võimalik lahti haakida.

Sõiduki rehvid peavad olema sama tüüpi kui need, mida tootja tavaliselt sellistele sõidukitele paigaldab, ning nende rõhk/rõhud peab/peavad vastama tühimassiga sõidukile ettenähtud väärtus(t)ele.

Enne mõõtmisi tuleb mootor viia vastavalt vajadusele temperatuuri, seadistuste, kütuse, süüteküünalde, karburaatori(te) jms osas tavapäraseid töötingimusi peegeldavasse seisundisse. Kui sõidukile on paigaldatud automaatse käivitusmehhanismiga ventilaator(id), ei tohi seda süsteemi mõõtmiste ajal reguleerida.

Sõidukite puhul, millel on rohkem kui kaks veoratast, tohib kasutada ainult tavaliseks maanteesõiduks ettenähtud veotelge.

5.2.2.4. Mõõtmismeetod

5.2.2.4.1. Mõõtmiste laad ja arv

Maksimaalset mürataset, mida väljendatakse A-korrigeeritud detsibellides (dB(A)), mõõdetakse sõiduki liikumisel joonte AA' ja BB' vahel (joonis 1). Kui tippväärtuse ja üldise müratasemе vahel registreeritakse ebanormaalne erinevus, loetakse mõõtmistulemused kehtetuks.

Kummalgi pool sõidukit tuleb sooritada vähemalt kaks mõõtmist.

5.2.2.4.2. Mikrofoni paigutamine

Mikrofon peab paiknema raja võrdlusjoonest CC' 7,5 ± 0,2 m kaugusel (joonis 1) ja maapinnast 1,2 ± 0,1 m kõrgusel. Mikrofoni suurima tundlikkuse telg peab olema horisontaalne ja risti sõiduki liikumisteega (joon CC').

5.2.2.4.3. Katsetustingimused

5.2.2.4.3.1. Üldtingimused

Sõidukit tuleb kõikide mõõtmiste puhul juhtida kogu kiirendusalas sirgjooneliselt nii, et sõiduki keskpikitasapind oleks joonele CC' võimalikult lähedal.

Sõiduk peab lähenema joonele AA' punktides 5.2.2.4.3.2 ja 5.2.2.4.3.3 määratletud esialgsel ühtlasel maanteesõidu kiirusel. Kui sõiduki esiosa jõuab jooneni AA', tuleb seguklapp avada nii kiiresti kui võimalik. Seguklapp jäetakse sellesse asendisse kuni sõiduki tagaosa jõudmiseni jooneni BB'; seejärel tuleb seguklapp seada võimalikult kiiresti tagasi algasendisse.

Liigendatud sõidukite haagiseid, mida ei ole võimalik sõiduki küljest lahti haakida, ei võeta joone BB' ületamisel arvesse.

5.2.2.4.3.2. Lähenemiskiirus

Sõiduk peab lähenema joonele AA' ühtlase kiirusega, mis vastab järgmisest kahest kiirusest madalamale:

— kiirus, mis vastab mootori pöörlemiskiirusele, mis võrdub kolmveerandiga mootori nimivõimsuse saavutamiseks vajalikust pöörlemiskiirusest S,

— 50 km/h.

Kui sõidukile on paigaldatud automaatkäigukast, millel puudub manuaalne käiguvalija, tuleb sõidukit katsetada erinevatel lähenemiskiirustel: 30, 40 ja 50 km/h või kolmveerandil maksimaalsest maanteesõidu kiirusest, kui see väärtus on väiksem. Katsetulemuseks on tulemus, mis saadakse maksimaalsele müratasemele vastaval kiirusel.

5.2.2.4.3.3. Ülekandearvu valimine (käigukastiga sõidukite puhul)

5.2.2.4.3.3.1. Käsilülitusega mitteautomaatkäigukast

5.2.2.4.3.3.1.1. Kuni nelja edasikäigu ülekandearvuga käigukasti sisaldavate M_1- ja N_1-kategooria [1] sõidukite katsetamisel tuleb kasutada teist käiku.

Kõnealustesse kategooriatesse kuuluvate, enam kui nelja edasikäigu ülekandearvuga käigukasti sisaldavate sõidukite katsetamisel tuleb kasutada kordamööda teist ja kolmandat käiku. Arvesse tuleb võtta ainult neid ülekandearve, mis on ette nähtud tavakasutamiseks maanteel. Tuleb välja arvutada kummalgi juhul registreeritud müratasemete aritmeetiline keskmine.

5.2.2.4.3.3.1.2. Muude kui kategooriatesse M_1 ja N_1 [1] kuuluvate sõidukite puhul, millel on kokku X edasikäigu ülekandearvu (sealhulgas abikäigukasti või mitme ülekandearvuga veotelje abil saavutatud ülekandearvud), tuleb katsetamisel kasutada kordamööda ülekandearve, mis on võrdsed või suuremad kui $\frac{X}{2}$ [2]. Katsetulemuseks on tulemus, mis saadakse maksimaalsele müratasemele vastava ülekandearvu puhul.

Olenemata punktide 1.1.2 ja 1.1.4 sätetest võib sama tüüpi mootori ning heitgaasi- ja sisselaskesüsteemiga, kuid erineva pikkuse või laiuse ja erineva ülekandearvuga sõidukeid lugeda sama tüüpi sõidukiteks. Sel juhul piisab põhimõtteliselt ühe kõnealust tüüpi esindava sõiduki katsetamisest, valides katsesõidukiks sõiduki, mille mass on töökorras olekus väikseim.

[1] Vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ I lisa punktis 0.4 toodud määratlusele (EÜT L 42, 23.2.1970).

[2] Kui $\frac{X}{2}$ ei ole täisarv, tuleb kasutada sellele lähimat suuremat ülekandearvu.

Kui maksimaalne müratase saavutatakse ülekandearvude vahemikus $\frac{X}{2}$–X, loetakse valitud sõiduk antud tüüpi esindavaks sõidukiks.

Vastasel korral peavad katsed hõlmama kõiki seda tüüpi sõidukite puhul arvesse võtmist vajavaid ülekandearve.

5.2.2.4.3.3.2. Manuaalse käiguvalijaga automaatkäigukast

Kui sõiduk on varustatud manuaalse käiguvalijaga, millel on X edasikäiguasendit, tuleb katse teostamisel seada käiguvalija asendisse X; madalama käigu tahtliku sisselülitamise võimalus (näiteks gaasipedaali lõpuni allavajutamise teel) peab olema välistatud. Kui pärast joone AA' ületamist toimub automaatne lülitumine madalamale käigule, tuleb katset alustada uuesti, valides vastavalt vajadusele käiguvalija asendite X-1 ja X-2 hulgast sellise kõrgema asendi, mis võimaldab katset teostada ilma automaatse lülitumiseta madalamale käigule (madalama käigu tahtliku sisselülitamise võimalus peab endiselt olema välistatud).

Kui sõiduk on varustatud käsilülitusega abikäigukasti või mitme ülekandearvuga veoteljega, tuleb kasutada asendit, mis vastab tavalisele linnasõidule. Käiguvalija aeglaseks manööverdamiseks või pidurdamiseks mõeldud eriasendite kasutamine ei ole lubatud.

5.2.2.5. Tulemuste tõlgendamine

5.2.2.5.1. Võtmaks arvesse mõõtevahendite ebatäpsusi, lahutatakse iga mõõtmistulemuse puhul näidust 1 dB(A).

5.2.2.5.2. Mõõtmised loetakse kehtivaks, kui kahe järjestikuse samal pool sõidukit tehtud mõõtmise vaheline erinevus ei ületa 2 dB(A).

5.2.2.5.3. Katsetulemuseks on suurim mõõdetud müratase. Kui tulemus ületab kontrollitava sõidukikategooria maksimaalset lubatud müratast 1 dB(A) võrra, sooritatakse veel kaks mõõtmist. Sel viisil saadud neljast mõõtmistulemusest kolm peavad jääma ettenähtud piiridesse.

5.2.3. *Seisva sõiduki müratase*

5.2.3.1. Müratase sõidukite läheduses

Kasutuselolevate sõidukite hilisema kontrollimise hõlbustamiseks tuleb vastavalt järgmistele nõuetele mõõta müratast ka heitgaasisüsteemi väljalaskeava läheduses ning märkida mõõtmistulemused III lisas osutatud tunnistuse väljastamiseks koostatavasse katseprotokolli.

5.2.3.2. Mõõtevahendid

5.2.3.2.1. Akustilised mõõtmised

Mõõtmistel tuleb kasutada punkti 5.2.2.2.1 määratluse kohast täppismüramõõturit.

5.2.3.2.2. Mootori pöörlemiskiiruse mõõtmine

Mootori pöörlemiskiirust mõõdetakse tahhomeetri abil, mille täpsus on vähemalt 3 %. Kasutada tuleb muud kui sõiduki enese tahhomeetrit.

5.2.3.3. Mõõtmistingimused

5.2.3.3.1. Katseplats (joonis 2)

Katseplatsina võib kasutada mis tahes ala, kus ei esine märkimisväärseid akustilisi häireid. Eriti sobilikud on betooni, asfaldi või mõne muu kõva materjaliga kaetud tasased pinnad, mis peegeldavad hästi heli; katseid ei tohi teostada tambitud pinnasega pinnal. Katseplats peab olema kujult ristkülik, mille küljed jäävad sõiduki välisservast vähemalt 3 meetri kaugusele. Selle ristküliku piires ei tohi esineda märkimisväärseid takistusi, näiteks inimesi peale vaatleja ja sõidukijuhi. Sõiduk peab asetsema eespool nimetatud ristküliku piirides nii, et mikrofon jääb võimalikest äärekividest vähemalt 1 meetri kaugusele.

5.2.3.3.2. Ilmastikutingimused

Mõõtmisi ei tohi sooritada halbades ilmastikutingimustes. Tuleb tagada, et tuulepuhangud ei mõjutaks tulemusi.

5.2.3.3.3. Ümbritsev müra

Mõõtevahendite näidud, mis tulenevad ümbritsevast mürast ja tuulest, peavad olema vähemalt 10 dB(A) võrra mõõdetavast müratasemest madalamad. Mikrofonile võib paigaldada sobiva tuulevarju tingimusel, et võetakse arvesse selle mõju mikrofoni tundlikkusele.

5.2.3.3.4. Sõiduki seisund

Enne mõõtmiste alustamist tuleb sõiduki mootor viia normaalsele töötemperatuurile. Kui sõidukile on paigaldatud automaatse käivitusmehhanismiga ventilaator(id), ei tohi seda süsteemi mõõtmiste ajal reguleerida.

Mõõtmiste ajal peab käigukang olema vabakäigu asendis.

5.2.3.4. Mõõtmismeetod

5.2.3.4.1. Mõõtmiste laad ja arv

A-korrigeeritud detsibellides (dB(A)) väljendatavat maksimaalset mürataset tuleb mõõta punktis 5.2.3.4.3 määratletud töötamisaja jooksul.

Igas mõõtepunktis tuleb teostada vähemalt kolm mõõtmist.

5.2.3.4.2. Mikrofoni paigutamine (joonis 2)

Mikrofon tuleb paigutada väljalaskeavaga ühele kõrgusele või 0,2 m kõrgusele katseraja pinnast, kui viimane asend on kõrgem. Mikrofoni membraan peab olema suunatud väljalaskeava poole, jäädes sellest 0,5 m kaugusele. Mikrofoni suurima tundlikkuse telg peab olema raja pinnaga paralleelne ja heitgaasi väljumise suunaga määratud vertikaaltasapinna suhtes 45° ± 10° nurga all.

Mikrofon tuleb paigutada nimetatud vertikaaltasapinna sellele küljele, kus vahemaa mikrofoni ja sõiduki piirjoonte vahel on võimalikult suur.

Kui heitgaasisüsteemil on üle ühe väljalaskeava, mille keskpunktid ei asetse üksteisest kaugemal kui 0,3 m ja mis on ühendatud sama summutiga, tuleb mikrofon suunata sõiduki piirjoontele lähima väljalaskeava poole või raja pinnast kõige kõrgemal asuva väljalaskeava poole. Muudel juhtudel tuleb iga väljalaskeava puhul teostada eraldi mõõtmised, kusjuures katsetulemuseks loetakse registreeritud väärtustest suurim.

Vertikaalse väljalaskeavaga sõidukite puhul (nt kaubanduslikud sõidukid) tuleb mikrofon paigutada väljalaskeavaga ühele kõrgusele nii, et see on suunatud ülespoole ja selle telg on vertikaalne. Mikrofon tuleb asetada väljalaskeavale kõige lähemal asuvast sõiduki küljest 0,5 m kaugusele.

Kui sõiduki kuju ei võimalda tänu sõiduki osaks olevatele takistustele (nt varuratas, kütusepaak, akuruum) paigutada mikrofoni joonisel 2 näidatud viisil, tuleb mõõtmiste sooritamisel koostada selgelt mikrofoni asukohta näitav joonis. Võimaluse korral peab mikrofon asuma lähimast takistusest enam kui 0,5 m kaugusel ning selle suurima tundlikkuse telg peab olema suunatud väljalaskeava poole asendist, mille puhul eespool nimetatud takistuste varjav mõju on kõige väiksem.

5.2.3.4.3. Mootori töötingimused

Mootori pöörlemiskiirus peab olema stabiilne, vastates kolmele neljandikule pöörlemiskiirusest S, mille puhul mootor saavutab nimivõimsuse.

Kui mootor on saavutanud ühtlase pöörlemiskiiruse, tuleb seguklapp kiiresti algasendisse tagasi seada. Müratase tuleb mõõta tööperioodi vältel, mis hõlmab lühikest mootori ühtlasel pöörlemiskiirusel töötamise etappi ja kogu aeglustusperioodi, kusjuures katsetulemuseks loetakse müramõõturi suurim näit.

5.2.3.5. Tulemused (katseprotokoll)

5.2.3.5.1. III lisas osutatud tunnistuse väljastamiseks koostatavas katseprotokollis tuuakse ära kõik asjakohased andmed, eriti need, mida kasutati seisva sõiduki müra mõõtmisel.

5.2.3.5.2. Mõõtevahendilt tuleb lugeda lähima täisdetsibellini ümardatud näidud.

Arvesse võetakse ainult neid kolme järjestikuse mõõtmise tulemusena saadud väärtusi, mis ei erine üksteisest rohkem kui 2 dB(A) võrra.

5.2.3.5.3. Katsetulemuseks loetakse nendest kolmest väärtusest suurim.

5.3. **Kiulisi materjale sisaldavad heitgaasisüsteemid**

5.3.1. Summutite konstruktsioonis tohib kiulisi materjale kasutada ainult siis, kui kavandamis- või tootmisetapis võetakse sobilikud meetmed, tagamaks punktis 5.2.2.1 kehtestatud piirmäärade järgimiseks vajaliku tõhususe saavutamine maanteeoludes. Sellist summutit peetakse maanteeoludes tõhusaks, kui heitgaasid ei puutu kiuliste materjalidega kokku või kui punktide 5.2.2 ja 5.2.3 nõuete kohaselt katsetatud sõiduki prototüübi summuti on enne müratasteme mõõtmist viidud tavapärasele maanteeoludes kasutamisele vastavasse olekusse. Seda võib teha, kasutades ühte allpool punktides 5.3.1.1, 5.3.1.2 ja 5.3.1.3 kirjeldatud kolmest katsest või eemaldades summutist kiulised materjalid.

5.3.1.1. Pidev kasutamine maanteel 10 000 km vältel

5.3.1.1.1. Umbes poole sellest läbisõidust moodustab linnasõit ja teise poole suurel kiirusel läbitavad pikad vahemaad; pideva kasutamise maanteel võib asendada vastava katserajal testimise programmiga.

5.3.1.1.2. Neid kahte kiiruserežiimi tuleb vahetada mitmel korral.

5.3.1.1.3. Täismahus katsetamisprogramm peab sisaldama minimaalselt kümmet vähemalt kolme tunni pikkust pausi, võimaldamaks hinnata jahtumise ja võimaliku kondenseerumise mõju.

5.3.1.2. Konditsioneerimine katsestendil

5.3.1.2.1. Summuti paigaldatakse standardosi kasutades ja sõidukitootja juhiseid järgides mootori külge, mis on ühendatud dünamomeetriga.

5.3.1.2.2. Katse viiakse läbi kuuest kuuetunnisest ajavahemikust koosneva seeriana, kusjuures igale ajavahemikule järgneb vähemalt 12-tunnine paus, võimaldamaks hinnata jahtumise ja võimaliku kondenseerumise mõju.

5.3.1.2.3. Iga kuuetunnise ajavahemiku vältel töötab mootor järjestikku järgmistes tingimustes:

1. viieminutiline etapp tühikäigu pöörlemiskiirusel;
2. ühetunnine etapp veerandkoormusel kolmel neljandikul maksimumvõimsusele vastavast pöörlemiskiirusest S;
3. ühetunnine etapp poolkoormusel kolmel neljandikul maksimumvõimsusele vastavast pöörlemiskiirusest S;
4. kümneminutiline etapp täiskoormusel kolmel neljandikul maksimumvõimsusele vastavast pöörlemiskiirusest S;
5. viieteistkümneminutiline etapp poolkoormusel maksimumvõimsusele vastaval pöörlemiskiirusel S;
6. kolmekümneminutiline etapp veerandkoormusel maksimumvõimsusele vastaval pöörlemiskiirusel S.

Kuue etapi koguvältus: kolm tundi.

Iga ajavahemik peab hõlmama kahte eespool nimetatud kuuest etapist koosnevat tsüklit.

5.3.1.2.4. Katse vältel ei tohi summutit jahutada sundõhuvooluga, mis simuleerib tavapärast sõiduki ümber tekkivat õhuvoolu. Tootja taotlusel võib summutit siiski jahutada, et mitte ületada maksimumkiirusel liikuva sõiduki summuti sisselaskeava juures mõõdetud temperatuuri.

5.3.1.3. Konditsioneerimine pulseerimise teel

5.3.1.3.1. Heitgaasisüsteem või selle osad tuleb paigaldada punktis 2.3 osutatud sõidukile või punktis 2.4 osutatud mootori külge. Esimesel juhul tuleb sõiduk paigutada rulldünamomeetrile. Teisel juhul tuleb mootor ühendada dünamomeetriga.

Katseseade, mille üksikasjalik skeem on esitatud joonisel 3, paigaldatakse heitgaasisüsteemi väljalaskeavale. Võib kasutada ka muid seadmeid, millega saadakse võrdväärsed tulemused.

5.3.1.3.2. Katseseade tuleb reguleerida nii, et kiirventiil kordamööda katkestab ja taastab heitgaasivoolu 2 500 tsükli vältel.

5.3.1.3.3. Ventiil peab avanema, kui sisselaskeäärikust voolusuunas vähemalt 100 mm kaugusel mõõdetud heitgaasi vasturõhk saavutab väärtuse vahemikus 0,35–0,40 baari. Ventiil peab sulguma siis, kui rõhk ei erine avatud ventiili korral saavutatavast stabiilsest väärtusest rohkem kui 10 % võrra.

5.3.1.3.4. Viitlüliti tööintervall seatakse selliselt, et eespool punktis 5.3.1.3.3 sätestatud heitgaasi voolamise nõuded oleksid täidetud.

5.3.1.3.5. Mootori pöörlemiskiirus peab olema 75 % pöörlemiskiirusest S, mille puhul mootor saavutab maksimumvõimsuse.

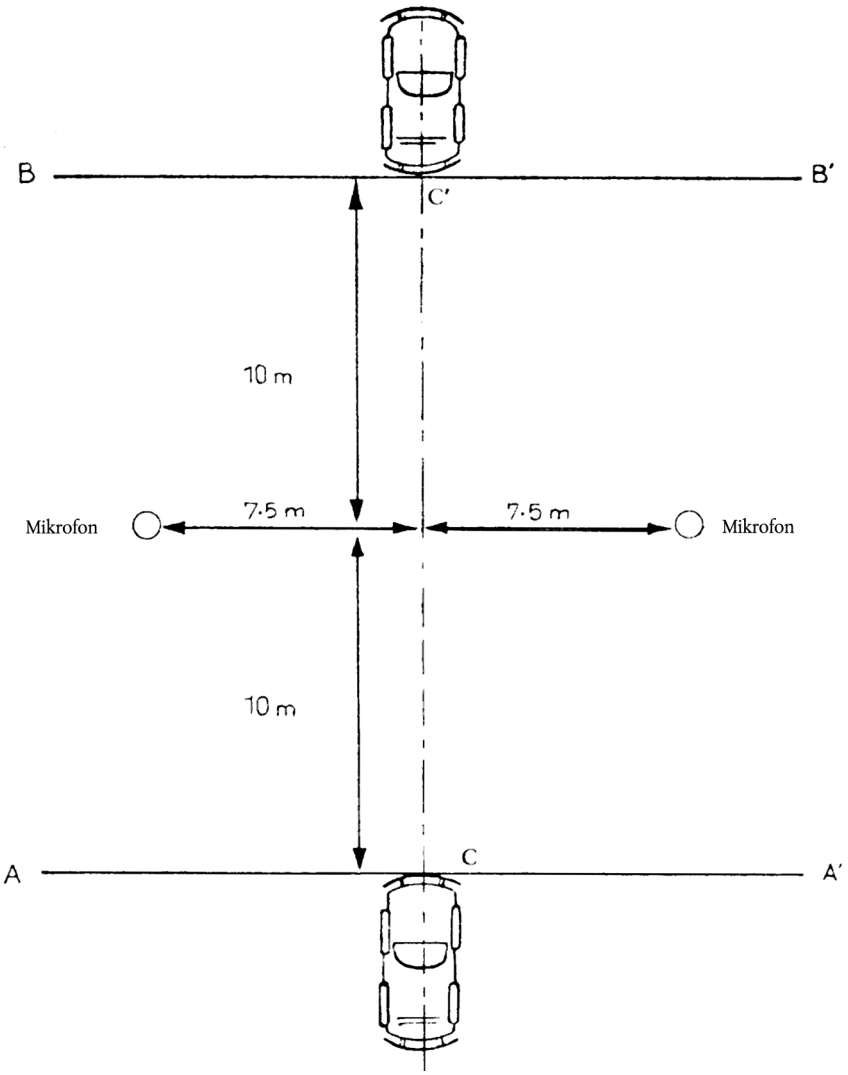
5.3.1.3.6. Dünamomeetriga registreeritav võimsus peab olema 50 % täielikult avatud seguklapi puhul saavutatavast võimsusest, mõõdetuna pöörlemiskiirusel, mis võrdub 75 protsendiga maksimumvõimsusele vastavast mootori pöörlemiskiirusest S.

5.3.1.3.7. Katse ajal peavad kõik tühjendusavad olema suletud.

5.3.1.3.8. Katse kogukestus ei tohi olla pikem kui 48 tundi.

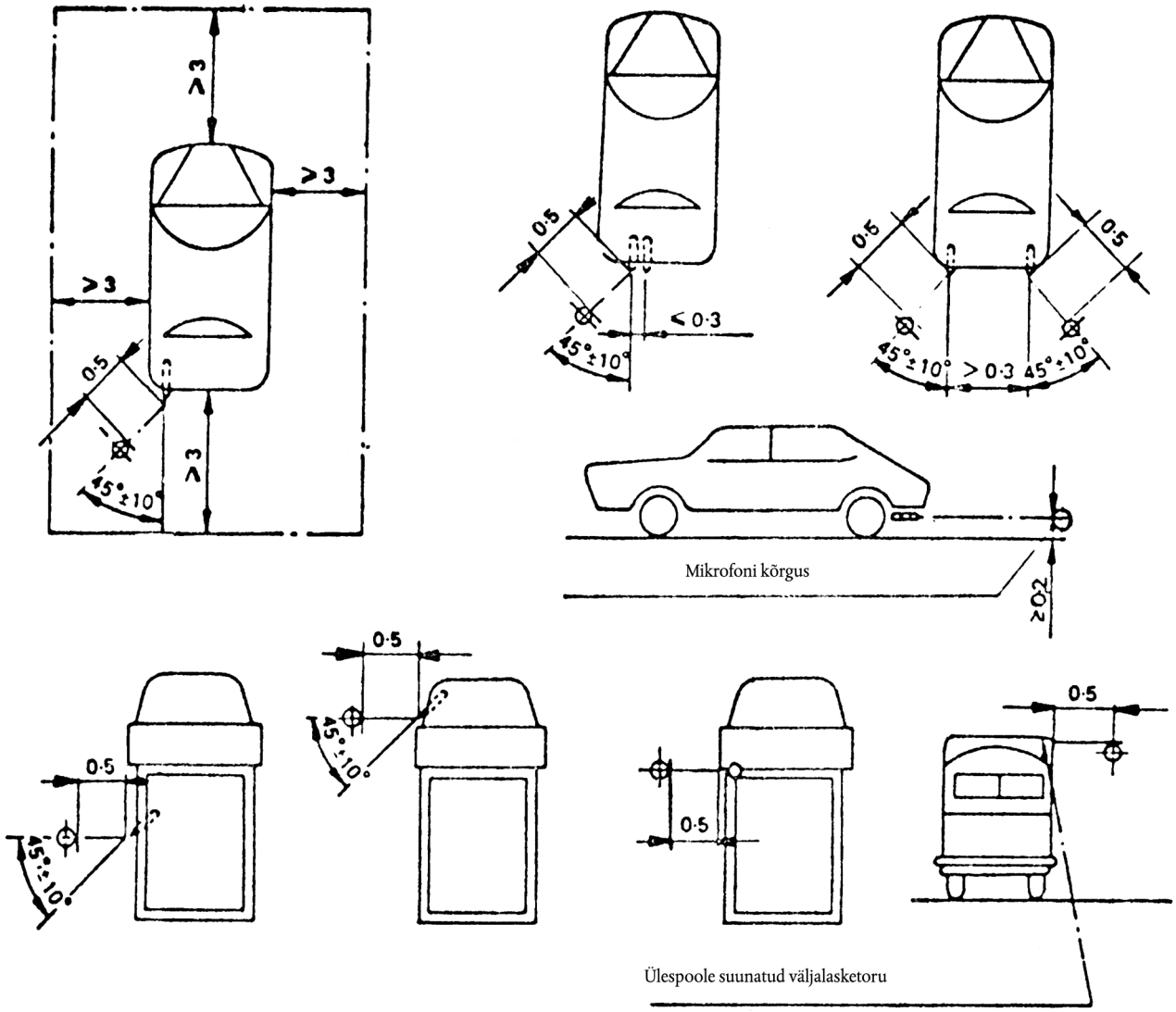
Vajadusel tuleb iga tunni järel näha ette üks jahtumisperiood.

5.3.2. Juhul, kui kohaldatakse EMÜ tüübikinnitust käsitleva direktiivi 70/156/EMÜ artikli 8 lõike 3 sätteid, tuleb kasutada eespool punktis 5.3.1.2 sätestatud katsemeetodit.



Joonis 1

Mikrofoni asendid liikuva sõiduki müra mõõtmisel



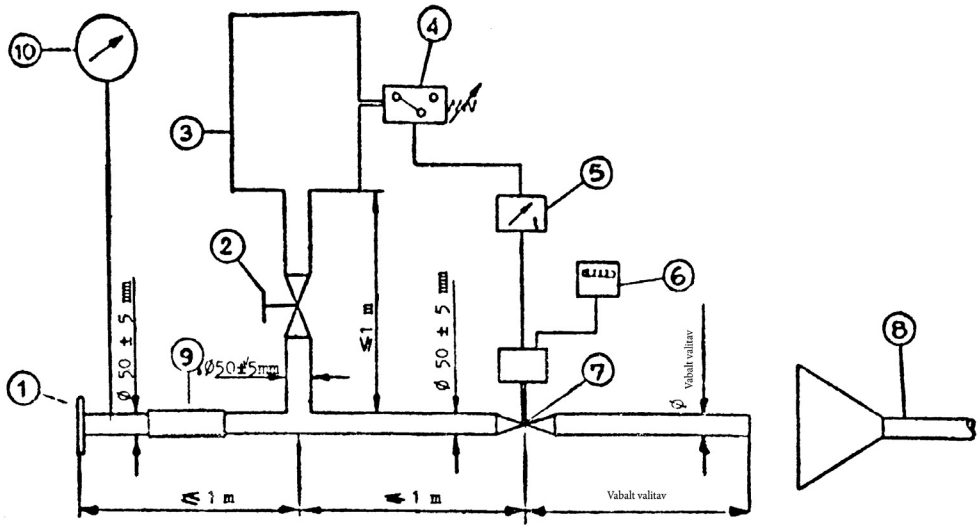
Joonis 2

Katseplats ja mikrofoni asendid seisva sõiduki müra mõõtmisel

Kõik vahemaad on antud meetrites

Joonis 3

Katseseade konditsioneerimiseks pulseerimise teel



1. Sisselaskeäärik või hülss seadme ühendamiseks katsetatava heitgaasisüsteemi väljalaskeavaga
2. Käsitsi seadistatav reguleerklapp
3. Kompensatsioonipaak mahuga 35–40 liitrit
4. Rõhulüliti tööpiirkonnaga 0,05–2,5 baari
5. Viitlüliti
6. Impulsiloendur
7. Kiirventiil, näiteks mootorpiduriklapp läbimõõduga 60 mm, mille paneb liikuma pneumosilinder, mille avaldatav jõud rõhul 4 baari on 120 N; reageerimisaeg ei tohi avanemisel ega sulgumisel ületada 0,5 sekundit
8. Heitgaaside ärajuhtimine
9. Painduv toru
10. Manomeeter

II LISA

ERALDI SEADMESTIKENA KÄSITLETAVATE HEITGAASISÜSTEEMIDE (VARUHEITGAASISÜSTEEMIDE) EMÜ TÜÜBIKINNITUS

0. RAKENDUSALA

Käesolevat lisa kohaldatakse M_1- ja N_1-kategooriasse kuuluvatele ühte või mitut konkreetset tüüpi mootorsõidukitele varuosadena paigaldatavate selliste heitgaasisüsteemide või nende osade tüübikinnituse suhtes, mida direktiivi 70/156/EMÜ artikli 9a tähenduses käsitletakse eraldi seadmestikena.

1. MÕISTED

1.1. *Varuheitgaasisüsteem või selle osa* – I lisa punktis 1.2.1 määratletud heitgaasisüsteemi mis tahes osa, mis on ette nähtud sõiduki sellist tüüpi osa asendamiseks varuosana, mis on vastavalt I lisale saanud koos sõidukiga EMÜ tüübikinnituse.

2. EMÜ TÜÜBIKINNITUSE TAOTLEMINE

2.1. EMÜ tüübikinnitustaotluse eraldi seadmestikuna käsitletava varuheitgaasisüsteemi või selle osa kohta esitab kõnealust eraldi seadmestikku valmistav sõidukitootja või tema volitatud esindaja.

2.2. EMÜ tüübikinnitustaotlusele iga varuheitgaasisüsteemi või selle osa tüübi kohta lisatakse allpool nimetatud dokumendid kolmes eksemplaris koos järgmise teabega:

2.2.1. — sõidukitüübi/sõidukitüüpide kirjeldus, millele kõnealust süsteemi või selle osi soovitakse paigaldada, pidades silmas I lisa punktis 1.1 nimetatud näitajaid. Tuleb ära tuua mootori- ja sõidukitüübi kindlaksmääramist võimaldavad numbrid ja/või tähised;

2.2.2. — varuheitgaasisüsteemi kirjeldus koos viitega süsteemi iga osa asukohale teiste osade suhtes ning paigaldusjuhistega;

2.2.3. — iga osa üksikasjalikud joonised nende hõlpsaks ülesleidmiseks ja tuvastamiseks ning viide kasutatud materjalidele.

Kõnealustel joonistel peab olema ära toodud ka kohustusliku EMÜ tüübikinnitusmärgi jaoks ettenähtud koht.

2.3. Asjaomase tehnilise teenistuse nõudel peab taotleja esitama:

2.3.1. — selle süsteemi kaks näidist, mille kohta EMÜ tüübikinnitustaotlus on esitatud;

2.3.2. — seda tüüpi heitgaasisüsteemi, mis oli EMÜ tüübikinnituse andmise ajal algselt sõidukile paigaldatud;

2.3.3. — sõiduki, mis esindab sõidukitüüpi, millele süsteemi soovitakse paigaldada, ning:

— mis vastab liikuva sõiduki mürataseme osas I lisa punktis 5.2.2.1 sätestatud piirmääradele ega ületa tüübikatsetuste ajal registreeritud väärtusi rohkem kui 3 dB(A) võrra ja

— mis vastab seisva sõiduki mürataseme osas tüübikinnituse käigus registreeritud väärtustele;

2.3.4. — eraldi mootori, mis vastab eespool kirjeldatud sõidukitüübile.

3. MÄRGISTUS

3.1. Varuheitgaasisüsteemile või selle osadele, välja arvatud kinnitusvahenditele ja torudele, peab olema kantud:

3.1.1. – varusüsteemi ja selle osade tootja kaubamärk või kaubanimi;

3.1.2. – tootja kaubanduslik kirjeldus;

3.1.3. — EMÜ tüübikinnitusnumber, millele eelneb/eelnevad EMÜ tüübikinnituse andnud riigi eraldustäht/eraldustähed ([1]).

3.2. Märgistus peab olema selgesti loetav ja kustumatu.

4. EMÜ TÜÜBIKINNITUS

4.1. Punktis 2.1 määratletud tähenduses käsitatava taotluse heakskiitmisel koostab pädev asutus tunnistuse, mis vastab IV lisas esitatud näidisele. Tüübikinnitusnumbrile peab/peavad eelnema EMÜ tüübikinnituse andnud riigi eraldustäht/eraldustähed.

5. SPETSIFIKATSIOONID

5.1. **Üldnõuded**

5.1.1. Varuheitgaasisüsteem või selle osad peavad olema kavandatud, ehitatud ja paigaldatavad nii, et tavakasutuse tingimustes ja olenemata neile mõjuda võivast vibratsioonist on tagatud sõiduki vastavus käesoleva direktiivi nõuetele.

5.1.2. Heitgaasisüsteem või selle osad peavad olema kavandatud, ehitatud ja paigaldatavad nii, et oleks tagatud nende piisav korrosioonikindlus, võttes arvesse sõiduki kasutamistingimusi.

5.2. **Müratasemega seotud nõuded**

5.2.1. Varuheitgaasisüsteemi või selle osa akustilise tõhususe kontrollimisel tuleb kasutada I lisa punktides 5.2.2.4 ja 5.2.3.4 kirjeldatud meetodeid.

Kui varuheitgaasisüsteem või selle osa on paigaldatud käesoleva lisa punktis 2.3.3 nimetatud sõidukile, peavad kahe meetodi abil (seisva ja liikuva sõiduki puhul) mõõdetud müarataseme väärtused vastama ühele järgmistest tingimustest:

5.2.1.1. need ei tohi ületada väärtusi, mis registreeriti kõnealusele sõidukitüübile EMÜ tüübikinnituse andmise ajal;

5.2.1.2. need ei tohi ületada punktis 2.3.3 nimetatud sõiduki puhul mõõdetud müarataseme väärtusi, kui sõidukile paigaldatud heitgaasisüsteem on sama tüüpi kui EMÜ tüübikinnituse andmise ajal sellele paigaldatud süsteem.

5.3. **Sõiduki tööomaduste mõõtmine**

5.3.1. Varuheitgaasisüsteem või selle osad peavad tagama sõiduki selliste tööomaduste saavutamise, mis on võrreldavad originaalvarustusse kuuluva heitgaasisüsteemi või selle osa kasutamisel saavutatavate tööomadustega.

5.3.2. Sõltuvalt tootja valikust tuleb kas varuheitgaasisüsteemi või selle osasid võrrelda originaalvarustusse kuuluva heitgaasisüsteemi või selle osadega, mis peavad samuti olema uued, paigaldades need kordamööda punktis 2.3.3 nimetatud sõidukile.

([1]) B = Belgia, D = Saksamaa Liitvabariik, DK = Taani, F = Prantsusmaa, GR = Kreeka, I = Itaalia, IRL = Iirimaa, L = Luksemburg, NL = Madalmaad, UK = Ühendkuningriik.

5.3.3. Kõnealune kontrollimine peab toimuma rõhukao mõõtmise teel punktides 5.3.4.1 või 5.3.4.2 sätestatud tingimustel. Varuheitgaasisüsteemi puhul mõõdetud väärtus ei tohi allpool nimetatud tingimuste järgimisel ületada originaalvarustusse kuuluva süsteemi puhul mõõdetud väärtust rohkem kui 25 % võrra.

5.3.4. *Katsemeetod*

5.3.4.1. Mootori katsetamise meetod

Mõõtmiste teostamisel tuleb kasutada punktis 2.3.4 nimetatud mootorit, mis on ühendatud dünamomeetriga.

Seguklapp peab olema täielikult avatud ja stendi tuleb reguleerida nii, et saavutatakse mootori nimivõimsusele vastav mootori pöörlemiskiirus S.

Vasturõhu mõõtmisel peab rõhumõõtekoht asuma väljalaskekollektorist joonistel 1, 2 ja 3 näidatud kaugusel.

5.3.4.2. Sõiduki katsetamise meetod

Mõõtmiste teostamisel tuleb kasutada punktis 2.3.3 nimetatud sõidukit.

Katse tuleb teostada:

— maanteel või

— rulldünamomeetril.

Seguklapp peab olema täielikult avatud ja mootorit tuleb koormata nii, et saavutatakse mootori nimivõimsusele vastav mootori pöörlemiskiirus S.

Vasturõhu mõõtmisel peab rõhumõõtekoht asuma väljalaskekollektorist joonistel 1, 2 ja 3 näidatud kaugusel.

5.4. **Kiulisi materjale sisaldavaid heitgaasisüsteeme või nende osi puudutavad lisasätted**

Varuheitgaasisüsteemide või nende osade konstruktsioonis tohib kiulisi materjale kasutada ainult siis, kui kavandamis- või tootmisetapis võetakse sobilikud meetmed, tagamaks I lisa punktis 5.2.2.1 kehtestatud piirmäärade järgimiseks vajaliku tõhususe saavutamine.

Sellist summutisüsteemi peetakse liiklusoludes tõhusaks, kui heitgaasid ei puutu kiuliste materjalidega kokku või kui sõidukile paigaldatud, I lisa punktides 5.2.2 ja 5.2.3 kirjeldatud meetodite kohaselt kontrollitud heitgaasisüsteemi puhul vastab müratase pärast kiuliste materjalide eemaldamist eespool punktis 5.2.1 sätestatud nõuetele.

Kui see tingimus ei ole täidetud, tuleb kogu heitgaasisüsteem konditsioneerida. Selleks tuleb kasutada ühte I lisa punktides 5.3.1.1, 5.3.1.2 ja 5.3.1.3 kirjeldatud kolmest meetodist.

Pärast konditsioneerimist tuleb mürataset kontrollida eespool punktis 5.2.1 sätestatud viisil.

Punktis 5.2.1.2 kirjeldatud menetluse rakendamisel võib EMÜ tüübikinnituse taotleja paluda originaalvarustusse kuuluva heitgaasisüsteemi konditsioneerimist või esitada tühjendatud süsteemi.

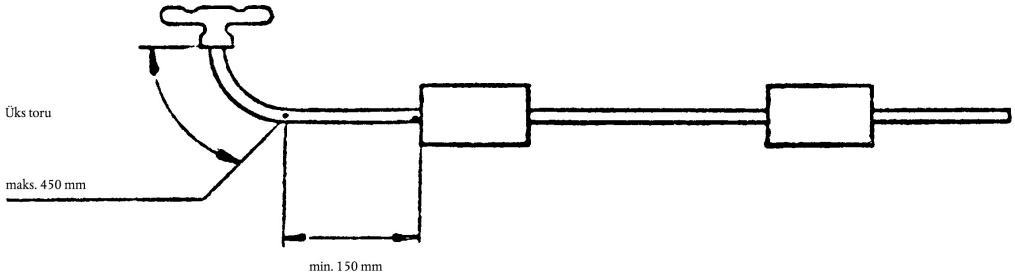
6. TOODANGU VASTAVUS

6.1. Mis tahes varuheitgaasisüsteem või selle osa, mis kannab vastavalt käesolevale direktiivile EMÜ tüübikinnitusnumbrit, peab vastama kinnitatud heitgaasisüsteemi tüübile ja punkti 5 nõuetele eespool.

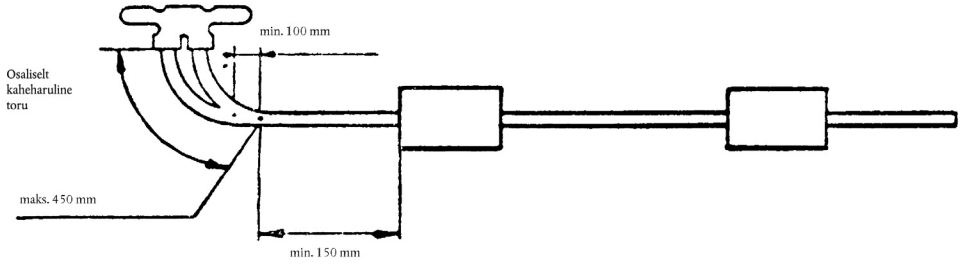
6.2. Eespool punkti 6.1 nõuete kohase vastavuse kontrollimiseks tuleb seeriast valida EMÜ tüübikinnitusnumbrit kandev heitgaasisüsteem või selle osa. Toodang loetakse käesoleva direktiivi nõuetele vastavaks, kui punkti 5.2 kohaselt mõõdetud müratase ei ületa kõnealust tüüpi heitgaasisüsteemi või selle osa EMÜ tüübikatsetuste ajal mõõdetud müratast rohkem kui 1 dB(A) võrra.

Vasturõhk – mõõtmispunktid

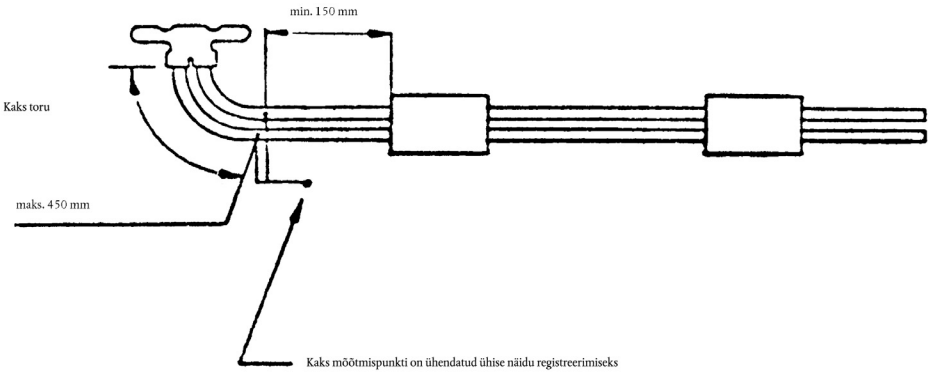
Joonis 1



Joonis 2 ([1])



Joonis 3



([1]) Selle võimaluse puudumisel järgitakse joonist 3.

III LISA

NÄIDIS

Suurim formaat: A4 (210 × 297 mm)

Ametiasutuse nimetus

SÕIDUKI LISA EMÜ TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUSE JUURDE SEOSES MÜRATASEMEGA

(Nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ (mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) artikli 4 lõige 2 ja artikkel 10)

Pidades silmas direktiivi 81/334/EMÜ kohaselt tehtud muudatusi

EMÜ tüübikinnitusnumber .....

1. Sõiduki kaubamärk või kaubanimi: .....

2. Sõiduki tüüp: .....

2.1. Vajaduse korral I lisa punktiga 5.2.2.4.3.3.1.2 reguleeritud sõidukite loetelu: .....

3. Tootja nimi ja aadress: .....

.....

4. Vajaduse korral tootja volitatud esindaja nimi ja aadress: .....

.....

5. Mootor:

5.1. Tootja: .....

5.2. Tüüp: .....

5.3. Mudel: .....

5.4. Nimivõimsus ([1]) ..... kW pöörlemiskiirusel ..... pööret minutis.

6. Jõuülekanne: mitteautomaatkäigukast/automaatkäigukast ([2])

6.1. Käikude arv: .....

7. Seadmed:

7.1. Väljalaskesummuti:

7.1.1. Tootja või volitatud esindaja (olemasolu korral): .....

7.1.2. Mudel: .....

7.1.3. Tüüp: ..... vastavalt joonisele nr .....

7.2. Sisselaskesummuti: .....

7.2.1. Tootja või volitatud esindaja (olemasolu korral): .....

7.2.2. Mudel: .....

7.2.3. Tüüp: ..... vastavalt joonisele nr .....

7.3. Rehvi suurus: .....

([1]) Määratakse vastavalt direktiivile 80/1269/EMÜ (EÜT L 375, 31.12.1980, lk 46).
([2]) Mittevajalik maha tõmmata.

8. Mõõtmised:

8.1. Liikuva sõiduki müratase:

	Mõõtmistulemused		Käigukangi asend
	Vasakul küljel, dB(A) (1)	Paremal küljel, dB(A) (1)	
1. mõõtmine			
2. mõõtmine			
3. mõõtmine			
4. mõõtmine			
Katse tulemus:		dB(A)/E (2)	

8.2. Seisva sõiduki müratase:

	dB(A)	Mootori pöörlemiskiirus
1. mõõtmine		
2. mõõtmine		
3. mõõtmine		
Katse tulemus:		dB(A)/E (2)

9. Sõiduki tüübikinnituse saamiseks esitamise kuupäev: .....

10. Tüübikatsetuste eest vastutav tehniline teenistus: .....

.....

11. Tehnilise teenistuse katseprotokolli väljastamiskuupäev: .....

12. Tehnilise teenistuse katseprotokolli number: .....

13. Käesolevaga antakse tüübikinnitus/keeldutakse tüübikinnituse andmisest (3) (4) seoses müratasemega

14. Koht: .....

15. Kuupäev: .....

16. Allkiri: .....

17. Käesolevale lisale on lisatud järgmised eespool nimetatud tüübikinnitusnumbrit kandvad dokumendid (täidetakse vajaduse korral): .....

18. Märkused: .....

.....

(1) Esitatud mõõtmistulemustest on vastavalt I lisa punkti 5.2.2.5.1 sätetele lahutatud 1 dB(A).
(2) "E" viitab asjaolule, et kõnealused mõõtmised teostati kooskõlas direktiiviga 81/334/EMÜ.
(3) Mittevajalik maha tõmmata.
(4) Otsustatakse vastavalt direktiivile 81/334/EMÜ (EÜT L 131, 18. mai 1981).

IV LISA

NÄIDIS

Suurim formaat: A4 (210 mm × 297 mm)

Ametiasutuse nimetus

ERALDI SEADMESTIKU EMÜ TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS

(Nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ (mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) artikkel 9a)

Eraldi seadmestik: varuheitgaasisüsteem

Eraldi seadmestiku EMÜ tüübikinnitusnumber [1] .....

1. Kaubamärk või kaubanimi: .....
2. Tüüp: .....
3. Tootja nimi ja aadress: .....
   .....
4. Vajaduse korral tootja volitatud esindaja nimi ja aadress: .....
   .....
5. Eraldi seadmestiku koostisosad: .....
   .....
6. Mootorsõiduki tüübi/tüüpide kaubamärk või kaubanimi, millele summuti kavatsetakse paigaldada: [2] .....
   .....
7. Sõidukitüüp/-tüübid, alates seerianumbrist ..... kuni seerianumbrini
8. Mootor: .....
8.1. Tüüp (ottomootor, diiselmootor): .....
8.2. Töötsükkel: kahetaktiline, neljataktiline: .....
8.3. Silindrite kogumaht: .....
8.4. Mootori nimivõimsus [3] ..... kW pöörlemiskiirusel ..... pööret minutis.
   .....
9. Ülekandearve kokku: .....
10. Kasutatud ülekandearvud: .....
11. Veotelje/-telgede ülekandearv(ud): .....
12. Müratase me väärtused:
    — liikuva sõiduki puhul ..... dB(A) kiirendamiseelsel stabiilsel kiirusel kilomeetrit tunnis;
    — seisva sõiduki puhul ..... dB(A) pöörlemiskiirusel pööret minutis.

[1] Numbrile eelneb/eelnevad tüübikinnituse andnud riigi eraldustäht/eraldustähed: B = Belgia, D = Saksamaa Liitvabariik, DK = Taani, F = Prantsusmaa, GR = Kreeka, I = Itaalia, IRL = Iirimaa, L = Luksemburg, NL = Madalmaad, UK = Ühendkuningriik.
[2] Kui viidatakse mitmele tüübile, tuleb punktid 7–14 (k.a) täita eraldi iga tüübi kohta.
[3] Määratakse vastavalt direktiivile 80/1269/EMÜ (EÜT L 375, 31.12.1980, lk 46).

13. Vasturõhu kõikumised: .....

14. Võimalikud kasutamise ja paigaldusnõuetega seonduvad piirangud: .....

.....

15. Kuupäev, mil mudel esitati eraldi seadmestiku EMÜ tüübikinnitustunnistuse saamiseks: .....

.....

16. Tehniline teenistus: .....

17. Tehnilise teenistuse katseprotokolli väljastamiskuupäev: .....

18. Tehnilise teenistuse katseprotokolli number: .....

19. Käesolevaga antakse eraldi seadmestiku tüübikinnitus/keeldutakse eraldi seadmestiku tüübikinnituse andmisest [1]...

20. Koht: .....

21. Kuupäev: .....

22. Allkiri: .....

23. Käesolevale lisale on lisatud järgmised eespool nimetatud eraldi seadmestiku tüübikinnitusnumbrit kandvad dokumendid (täidetakse vajaduse korral): .....

24. Märkused: .....

.....

[1] Mittevajalik maha tõmmata.