31981L0334

L 131/6 ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV 18.5.1981

SMERNICA KOMISIE

z 13. apríla 1981,

ktorou sa technickému pokroku prispôsobuje smernica Rady 70/157/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o prípustnej hladine hluku a o výfukových systémoch motorových vozidiel

(81/334/EHS)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho hospodárskeho spoločenstva,

so zreteľom na smernicu Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ([1]) naposledy zmenenú a doplnenú smernicou 80/1267/EHS, ([2]) a najmä na jej článok 13,

so zreteľom na smernicu Rady 70/157/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o prípustnej hladine hluku a o výfukových systémoch motorových vozidiel, ([3]) naposledy zmenenú a doplnenú smernicou 77/212/EHS, ([4]) a najmä na jej článok 3,

keďže ako výsledok skúseností získaných v tejto oblasti, berúc do úvahy súčasný stav techniky, je teraz možné zmeniť a doplniť požiadavky týkajúce sa metód merania hluku pohybujúcich sa alebo stojacich vozidiel tak, aby bolo možné ich uviesť do súladu so skutočnými prevádzkovými podmienkami;

keďže ustanovenia článku 3 smernice 70/157/EHS vylučujú modifikácie limitných hodnôt z postupu prispôsobenia sa technickému pokroku; keďže je primerané, pre informáciu, zaradiť do tejto smernice limitné hodnoty uvedené v smernici 77/212/EHS; keďže sa však plánuje znížiť tieto hodnoty v danom čase v súlade s postupom stanoveným pre túto záležitosť;

keďže sa s výfukovými systémami a určitými ich komponentmi obchoduje na trhu samostatne ako s náhradnými súčiastkami; keďže pokiaľ sa môžu tiež kontrolovať pred namontovaním na vozidlo, ich voľný pohyb môže byť uľahčený založením postupu typového schválenia EHS vzhľadom na tieto samostatné systémy považované za samostatné technické jednotky v zmysle článku 9a, ktorý ja zaradený do smernice 70/156/EHS smernicou 78/315/EHS; ([5])

keďže ustanovenia tejto smernice sú v súlade so stanoviskom Výboru pre prispôsobenie smerníc odstraňujúcich technické bariéry obchodu v sektore motorových vozidiel technickému pokroku,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 70/157/EHS sa týmto mení a dopĺňa takto:

1. Článok 2 sa nahrádza takto:

„*Článok 2*

Žiaden členský štát nemôže odmietnuť udeliť typové schválenie EHS alebo národné typové schválenie vozidla alebo výfukového systému, alebo komponentu takého systému považovaného za samostatnú technickú jednotku z dôvodov týkajúcich sa prípustnej hladiny hluku alebo výfukového systému,

— ak vozidlo spĺňa požiadavky prílohy I, pokiaľ ide o hladinu hluku alebo výfukový systém,

— ak výfukový systém alebo akýkoľvek jeho komponent považovaný za samostatnú technickú jednotku v zmysle článku 9a smernice 70/156/EHS spĺňa požiadavky prílohy II.“

2. Článok 2a sa nahrádza takto:

„*Článok 2a*

1. Žiaden členský štát nesmie z dôvodov týkajúcich sa prípustnej hladiny hluku a výfukového systému odmietnuť registráciu alebo zakázať predaj, uvedenie do prevádzky alebo použitie ktoréhokoľvek nového vozidla, ktorého výfukový systém spĺňa požiadavky prílohy I.

([1]) Ú. v. ES L 42, 23.2.1970, s. 1.
([2]) Ú. v. ES L 375, 31.12.1980, s. 34.
([3]) Ú. v. ES L 42, 23.2.1970, s. 16.
([4]) Ú. v. ES L 66, 12.3.1977, s. 33.
([5]) Ú. v. ES L 81, 28.3.1978, s. 1.

2. Žiaden členský štát nesmie z dôvodov týkajúcich sa prípustnej hladiny hluku a výfukového systému zakázať uvedenie výfukového systému alebo akéhokoľvek jeho komponentu považovaného za technickú jednotku v zmysle článku 9a smernice 70/156/EHS na trh, ak v zmysle článku 2 zodpovedá typu, ktorému bolo udelené typové schválenie.“

3. V článku 3 sa výraz „bodoch I.1 a I.4.1.4“ nahrádza výrazom „bodoch 5.2.2.1 a 5.2.2.5“ prílohy I.

4. Príloha sa nahrádza prílohami I, II, III a IV k tejto smernici.

Článok 2

1. S účinnosťou od 1. januára 1982 nesmie žiaden členský štát z dôvodov týkajúcich sa prípustnej hladiny hluku a výfukového systému:

— odmietnuť udeliť typové schválenie EHS, vydať dokument uvedený v poslednej zarážke článku 10 ods. 1 smernice 70/156/EHS alebo udeliť národné typové schválenie typu motorového vozidla, alebo

— zakázať uvedenie vozidiel do prevádzky,

ak hladina hluku a výfukový systém tohto typu vozidla alebo príslušných vozidiel je v súlade s ustanoveniami smernice 70/157/EHS, naposledy zmenenej a doplnenej súčasnou smernicou.

2. S účinnosťou od 1. októbra 1984, členské štáty:

— nebudú ďalej vydávať dokument uvedený v poslednej zarážke článku 10 ods. 1 smernice 70/156/EHS pre typ motorového vozidla, ktorého hladina hluku a výfukový systém nie sú v súlade s ustanoveniami smernice 70/157/EHS, naposledy zmenenej a doplnenej touto smernicou,

— môžu odmietnuť udeliť národné typové schválenie typu motorového vozidla, ktorého hladina hluku a výfukový systém nie sú v súlade s ustanoveniami smernice 70/157/EHS, naposledy zmenenej a doplnenej touto smernicou.

3. S účinnosťou od 1. októbra 1985 môžu členské štáty zakázať, aby boli do prevádzky uvedené vozidlá, ktorých hladina hluku a výfukový systém nie sú v súlade s ustanoveniami smernice 70/157/EHS, naposledy zmenenej a doplnenej touto smernicou.

Článok 3

Členské štáty do 1. januára 1982 uplatnia opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou a budú o tom ihneď informovať Komisiu.

Článok 4

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Bruseli 13. apríla 1981

Za Komisiu

Karl-Heinz NARJES

člen Komisie

PRÍLOHA I

TYPOVÉ SCHVÁLENIE EHS TÝKAJÚCE SA HLADINY HLUKU URČITÉHO TYPU MOTOROVÝCH VOZIDIEL

1. DEFINÍCIE

1.1. **Typ vozidla na účely typového schválenia EHS, pokiaľ ide o hladinu zvuku**

Na účely tejto smernice, „typ vozidla“ znamená vozidlá, ktoré sa podstatne nelíšia v týchto častiach:

1.1.1. tvar alebo materiály karosérie (najmä priestor motora a jeho hlukovej izolácie);

1.1.2. dĺžka a šírka vozidla;

1.1.3. typ motora (dvojtaktný alebo štvortaktný, posuvné alebo otáčavé piesty, počet a objem valcov, počet a typ karburátorov alebo vstrekovacích systémov, usporiadanie ventilov, menovitý maximálny výkon a zodpovedajúce otáčky motora (S);

1.1.4. prevodový systém, najmä počet prevodových stupňov a ich pomery;

1.1.5. počet, typ a usporiadanie výfukových systémov;

1.1.6. počet, typ a usporiadanie sacích systémov.

1.2. **Výfukový a sací systém**

1.2.1. „Výfukový systém“ znamená kompletný súbor častí nevyhnutných na zníženie hluku spôsobeného výfukom motora vozidla.

1.2.2. „Sací systém“ znamená kompletný súbor častí nevyhnutných na zníženie hluku spôsobeného nasávaním motora vozidla.

1.2.3. Na účely tejto smernice nie je v týchto systémoch zahrnuté nasávacie potrubie.

1.3. **Rozdielne typy výfukových a sacích systémov**

„Rozdielne typy výfukových a sacích systémov“ znamenajú systémy charakterizované týmito základnými rozdielmi:

1.3.1. systémy s rôznymi obchodnými značkami alebo názvami;

1.3.2. systémy, v ktorých sa vlastnosti materiálov komponentov líšia alebo v ktorých sú komponenty rozdielneho tvaru alebo veľkosti; zmena v postupe pokovovania (galvanizácia, hliníkovanie, atď.) sa nepovažuje za zmenu spôsobujúcu rozdiel v type;

1.3.3. systémy, v ktorých sa líšia zásady činnosti najmenej jedného komponentu;

1.3.4. systémy, v ktorých sú komponenty rozdielne kombinované.

1.4. **Komponent výfukového a sacieho systému**

„Komponent výfukového a sacieho systému“ znamená jeden zo samostatných komponentov, ktoré spolu tvoria výfukový systém (napr. výfukové potrubie, tlmič) alebo sací systém (napr. vzduchový filter).

2. ŽIADOSŤ O TYPOVÉ SCHVÁLENIE EHS

2.1 Žiadosť o typové schválenie EHS týkajúca sa hladiny hluku typu vozidla musí byť predložená výrobcom vozidla alebo jeho splnomocnenému zástupcovi.

2.2 Musia ju sprevádzať nižšie uvedené dokumenty v troch kópiách s týmito informáciami:

2.2.1 opis typu vozidla s odkazom na body uvedené v bode 1.1. Musia byť uvedené čísla a/alebo symboly identifikujúce typ motora a vozidla;

2.2.2 zoznam častí komponentov výfukového a sacieho systému, s primeranou identifikáciou;

2.2.3 náčrt celého výfukového systému, s identifikáciou jeho umiestnenia vo vozidle;

2.2.4 podrobný náčrt každého komponentu tak, aby mohol byť ľahko lokalizovaný a identifikovaný, a údaje o použitých materiáloch.

2.3 Vozidlo reprezentujúce typ, ktorý má byť schválený, musí výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca predviesť technickej službe zodpovednej za vykonanie testov.

2.4 Na žiadosť technickej služby sa musí tiež predložiť vzorka výfukového systému a motor minimálne toho istého objemu valcov a menovitého maximálneho výkonu, aké sú na vozidle, ktorého typ má byť schválený.

3. NÁPISY

3.1 Komponenty výfukového a sacieho systému, okrem pevného technického príslušenstva a potrubia, musia mať:

3.1.1 obchodnú značku alebo názov výrobcu systémov a ich komponentov;

3.1.2 obchodné označenie výrobcu.

3.2 Tieto nápisy musia byť zreteľne čitateľné a nezmazateľné.

4. TYPOVÉ SCHVÁLENIE EHS

4.1 Ak je žiadosť v zmysle bodu 2.1 schválená, príslušné orgány vydajú osvedčenie zodpovedajúce typu podľa prílohy III, ktoré má byť pripojené k osvedčeniu EHS o typovom schválení vozidla.

5. TECHNICKÉ PODMIENKY

5.1 **Všeobecné technické podmienky**

5.1.1 Vozidlo, jeho motor, výfukové a sacie systémy musia byť projektované, konštruované a inštalované tak, aby za normálnych podmienok prevádzky a napriek vibráciám, ktorým môžu byť vystavené, vozidlo spĺňalo požiadavky tejto smernice.

5.1.2 Systémy musia byť projektované, konštruované a inštalované tak, aby mali primeranú odolnosť voči korózii, ktorej môžu byť vystavené vzhľadom na podmienky použitia vozidla.

5.2 **Technické podmienky týkajúce sa hladín hluku**

5.2.1 *Metóda merania*

5.2.1.1 Hluk spôsobený typom vozidla, ktoré je predložené na typové schválenie EHS, musí byť meraný v súlade s každou z dvoch metód opísaných v bode 5.2.2.4 v prípade pohybujúceho sa vozidla a v bode 5.2.3.4 v prípade stojaceho vozidla. ([1])

5.2.1.2 Dve namerané hodnoty podľa bodu 5.2.1.1 musia byť zaznamenané v protokole o teste a v osvedčení zodpovedajúcom vzoru uvedenému v prílohe III.

5.2.2 *Hladina hluku pohybujúceho sa vozidla*

5.2.2.1 Limitné hodnoty

Hladina hluku meraná v súlade s bodmi 5.2.2.2 až 5.2.2.5 vrátane tejto prílohy nepresahuje tieto limity:

	Kategória vozidla	Hodnota vyjadrená v dB(A) (decibeloch (A))
5.2.2.1.1	Vozidlá určené na prepravu cestujúcich a najviac s deviatimi miestami vrátane miesta vodiča	80
5.2.2.1.2	Vozidlá určené na prepravu cestujúcich s viac ako deviatimi miestami vrátane miesta vodiča, s maximálne prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 t	81
5.2.2.1.3	Vozidlá určené na prepravu tovaru s maximálne prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 t	81
5.2.2.1.4	Vozidlá určené na prepravu cestujúcich s viac ako deviatimi miestami vrátane miesta vodiča s maximálne prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 t	82
5.2.2.1.5	Vozidlá určené na prepravu tovaru s maximálne prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 t	86
5.2.2.1.6	Vozidlá určené na prepravu cestujúcich s viac ako deviatimi miestami vrátane miesta vodiča s výkonom motora rovným alebo väčším ako 147 kW	85
5.2.2.1.7	Vozidlá určené na prepravu tovaru s výkonom motora rovným alebo väčším ako 147 kW s maximálne prípustnou hmotnosťou presahujúcou 12 ton	88

5.2.2.2 Meracie prostriedky

5.2.2.2.1 Akustické merania

Prístroj používaný na meranie úrovne hluku musí byť presný zvukomer typu opísaného v publikácii 179 „Presnosť zvukomerov“, druhé vydanie, Medzinárodnej elektrotechnickej komisie (IEC). Merania musia byť vykonané s použitím „rýchlej“ odozvy zvukomeru a „A“ váženej krivky, ktoré sú opísané v tejto publikácii.

Na začiatku a konci každého merania musí byť zvukomer kalibrovaný podľa pokynov výrobcu pomocou vhodného zdroja zvuku (napr. pistonfónu). Test sa musí považovať za neplatný, ak chyby zvukomeru registrované v priebehu tejto kalibrácie presiahnu 1 dB.

([1]) Test stojaceho vozidla sa vykoná s cieľom stanovenia referenčnej hodnoty pre orgány, ktoré používajú túto metódu pri kontrole vozidla v prevádzke.

5.2.2.2.2 Meranie rýchlosti

Otáčky motora a rýchlosť vozidla na skúšobnom úseku sa stanovia s presnosťou rovnou alebo vyššou ako 3 %.

5.2.2.3 Podmienky merania

5.2.2.3.1 Miesto testu

Testovacie miesto musí pozostávať z centrálneho akceleračného úseku obklopeného rozsiahlou plochou oblasťou. Akceleračný úsek musí byť rovný; povrch dráhy musí byť suchý a taký, aby približujúci sa hluk zostával nízky.

Testovacia dráha musí byť taká, aby bola dosiahnutá podmienka voľného zvukového poľa medzi zdrojom hluku a mikrofónom v rámci 1 dB. Táto podmienka sa považuje za splnenú, ak sa vo vzdialenosti do 50 m od centra akceleračného úseku nenachádzajú žiadne väčšie objekty odrážajúce zvuk ako napr. ploty, skaly, mosty alebo budovy. Povrch miesta musí byť z tvrdých materiálov, ako sú betón, asfalt alebo akýkoľvek akusticky ekvivalentný materiál, v rámci polomeru minimálne 10 m okolo centra akceleračného úseku a musí byť bez prachového snehu, vysokej trávy, nespevnenej pôdy alebo škvary.

Nesmie tam byť žiadna prekážka, ktorá by mohla ovplyvniť zvukové pole v blízkosti mikrofónu a žiadna osoba nesmie stáť medzi mikrofónom a zvukovým poľom. Pozorovateľ, ktorý merania vykonáva, musí stáť tak, aby to nemalo vplyv na merací prístroj.

5.2.2.3.2 Meteorologické podmienky

Merania sa nesmú vykonávať v zlých atmosferických podmienkach. Výsledky nesmú byť ovplyvnené nárazmi vetra.

5.2.2.3.3 Okolitý hluk

Pri meraniach musí byť „A“ vážená hladina hluku zvukových zdrojov iných než vozidlo, najmenej 10 dB (A) pod hladinou hluku spôsobeného vozidlom. K mikrofónu môže byť primontované vhodné ochranné sklo za predpokladu, že sa vezme do úvahy jeho vplyv na citlivosť a smerové charakteristiky mikrofónu.

5.2.2.3.4 Stav vozidla

Pre tieto merania musí byť vozidlo v prevádzkovom stave, ako je definované v bode 2.6 prílohy I k smernici 70/156/EHS, a s výnimkou vozidiel, ktoré nemôžu byť rozpojené, bez prívesu alebo návesu.

Typ pneumatík vozidla musí byť taký, aký výrobca bežne používa pre také vozidlá a musia byť nafúkané na príslušný(é) tlaky) pre nezaťažené vozidlo.

Pred meraním musí byť motor uvedený do normálneho prevádzkového stavu, pokiaľ ide o teplotu, nastavenie, palivo, zapaľovacie sviečky, karburátory), atď.). Ak je vozidlo vybavené ventilátorom(mi) s automatickým ovládaním, tento systém nesmie meranie rušiť.

Vo vozidlách s viac ako dvoma hnacími kolesami musí byť zaradený normálny cestný pohon.

5.2.2.4 Metóda merania

5.2.2.4.1 Charakter a počet meraní

Maximálna hladina hluku vyjadrená v „A“ vážených decibeloch (dB (A)) sa meria, keď sa vozidlo pohybuje medzi čiarami AA' a BB' (obrázok 1). Meranie je neplatné, ak je zaznamenaná abnormálna odchýlka medzi špičkovou hodnotou a všeobecnou hladinou hluku.

Na každej strane vozidla sa vykonajú najmenej dve merania.

5.2.2.4.2 Umiestnenie mikrofónu

Mikrofón musí byť situovaný 1,2 ± 0,1 m nad úrovňou základne vo vzdialenosti 7,5 ± 0,2 m od základnej čiary CC' dráhy (obrázok 1). Jeho os maximálnej citlivosti musí byť horizontálna a kolmá na dráhu vozidla (čiara CC').

5.2.2.4.3 Podmienky činnosti

5.2.2.4.3.1 Všeobecné podmienky

Pri všetkých meraniach sa vozidlo na akceleračnom úseku musí pohybovať priamym smerom takým spôsobom, že pozdĺžna stredná rovina vozidla je čo najbližšie k čiare CC'.

Vozidlo sa musí priblížiť k čiare AA' stálou rýchlosťou tak, ako je špecifikované v bodoch 5.2.2.4.3.2 a 5.2.2.4.3.3. Keď predná časť vozidla dosiahne čiaru AA', škrtiaca klapka musí byť čo najrýchlejšie naplno otvorená. Táto poloha sa musí udržiavať, až pokiaľ zadná časť vozidla neprejde čiaru BB'; škrtiaca klapka sa musí potom čo najrýchlejšie uzavrieť.

Pripojené alebo skĺbené vozidlá, ktoré nemôžu byť rozpojené, sa nesmú brať do úvahy pri prekročení čiary BB'.

5.2.2.4.3.2 Nájazdová rýchlosť

Vozidlá sa priblížia k čiare AA' stálou rýchlosťou zodpovedajúcou nižšej z týchto dvoch rýchlostí:

— rýchlosť zodpovedajúca otáčkam motora rovným trom štvrtinám otáčok, pri ktorých vyvinie motor maximálny menovitý výkon;

— 50 km za hodinu.

Ak je vozidlo vybavené automatickou prevodovkou bez ručnej predvoľby, musí byť testované pri rôznych nájazdových rýchlostiach: 30, 40 a 50 km/h alebo pri troch štvrtinách maximálnej cestnej rýchlosti, ak je táto rýchlosť nižšia. Výsledkom testu bude výsledok získaný pri rýchlosti, pri ktorej sa vytvorí maximálna hladina hluku.

5.2.2.4.3.3 Voľba prevodových pomerov (vo vozidlách vybavených prevodovkami)

5.2.2.4.3.3.1 Ručne ovládaná, neautomatická prevodovka

5.2.2.4.3.3.1.1 Vozidlá kategórií M_1 a N_1 ([1]) vybavené prevodovkou s maximálne štyrmi doprednými prevodovými stupňami musia byť testované pri zaradenom druhom prevodovom stupni.

Vozidlá týchto kategórií vybavené prevodovkou s viac než štyrmi doprednými prevodovými stupňami musia byť testované postupne pri zaradenom druhom a treťom prevodovom stupni. Uvažuje sa len s celkovými prevodovými pomermi určenými na bežné použitie na ceste. Vypočíta sa aritmetický priemer hladín hluku pre každú z týchto dvoch podmienok.

5.2.2.4.3.3.1.2 Vozidlá iné než v kategóriách M_1 a N_1, ([1]) ktorých celkový počet dopredných prevodových pomerov je X (vrátane pomerov dosiahnutých pomocou prídavnej prevodovky alebo združeného pohonu) musia byť testované pri postupnom použití pomerov rovných alebo vyšších než $\frac{X}{2}$ ([2]). Výsledkom testu bude výsledok získaný pri prevodovom pomere, pri ktorom sa vytvorí maximálna hladina hluku.

Napriek ustanoveniam bodov 1.1.2 a 1.1.4 môžu byť vozidlá s rovnakým typom motoru a výfukovým i sacím systémom, ale rôznymi dĺžkami alebo šírkami a rozdielnymi celkovými prevodovými pomermi považované za vozidlá toho istého typu. V takom prípade bude stačiť test jediného reprezentanta príslušného typu, zvolením testovaného vozidla s najnižšou hmotnosťou v pohotovostnom stave.

([1]) V súlade s definíciou uvedenou v bode 0.4 prílohy I k smernici 70/156/EHS (Ú. v. ES 42, 23.2.1970).

([2]) Ak $\frac{X}{2}$ nie je celé číslo, musí sa použiť najbližší vyšší prevod.

Ak je maximálna hladina hluku dosiahnutá medzi pomermi $\frac{X}{2}$a X, vybrané vozidlo sa považuje za reprezentanta svojho typu.

Ak tomu tak nie je, musia byť testy rozšírené tak, aby pokryli celý rozsah celkových prevodových pomerov, ktorý sa musí brať do úvahy pre vozidlá tohto typu.

5.2.2.4.3.3.2 Automatická prevodovka s ručnou predvoľbou

Ak je vozidlo vybavené ručnou predvoľbou s X doprednými polohami, test musí byť vykonaný s voličom v polohe X; musí sa zabrániť vynútenej možnosti preradenia na nižší prevodový stupeň (napr. „kick down“ (prešliapnutie plynu pri radení na nižší prevodový stupeň)). Ak po prekročení čiary AA' nastane automatické preradenie na nižší prevodový stupeň, test sa bude opakovať za použitia vyššej z dvoch polôh voliča X-1 a X-2, čo umožní, aby sa test uskutočnil bez automatického radenia na nižší prevodový stupeň (vynútená možnosť radenia na nižší prevodový stupeň je naďalej mimo činnosti).

Ak je vozidlo vybavené ručne ovládanou prídavnou prevodovkou alebo združeným pohonom, musí sa použiť poloha zodpovedajúca bežnej jazde v meste. Nesmú sa použiť polohy voliča pre pomalé manévrovanie, alebo brzdenie.

5.2.2.5 Interpretácia výsledkov

5.2.2.5.1 Vzhľadom na nepresnosti meracích prístrojov, výsledky získané z každého merania sa stanovia odčítaním 1 dB (A) z nameranej hodnoty.

5.2.2.5.2 Merania sa považujú za platné, ak rozdiel medzi dvoma po sebe idúcimi meraniami na tej istej strane vozidla nepresiahne 2 dB (A).

5.2.2.5.3 Výsledkom merania je najvyššia nameraná hladina hluku. Ak by výsledok presahoval o 1 dB (A) maximálne prípustnú hladinu hluku pre kategóriu testovaného vozidla, vykonajú sa dve ďalšie merania. Tri zo štyroch takýchto meraní musia vyhovovať predpísaným limitom.

5.2.3 *Hladina hluku stojaceho vozidla*

5.2.3.1 Úroveň hluku v blízkostI vozidiel

S cieľom uľahčiť následné kontroly vozidla v prevádzke, musí byť hladina hluku meraná tesne pri vývode výfukového systému v súlade s nasledujúcimi požiadavkami a výsledky merania zaznamenané v protokole o teste spracovanom s cieľom vydania osvedčenia uvedeného v prílohe III.

5.2.3.2 Meracieprístroje

5.2.3.2.1 Akustické merania

Pri meraniach musí byť použitý presný zvukomer definovaný v bode 5.2.2.2.1.

5.2.3.2.2 Merania otáčok motora

Otáčky motora sa stanovia pomocou otáčkomeru s presnosťou rovnou alebo vyššou ako 3 %. Otáčkomer musí byť oddelený od otáčkomeru vozidla.

5.2.3.3 Podmienky merania

5.2.3.3.1 Miesto testu (obrázok 2)

Ako miesto testu môže byť použitá akákoľvek oblasť bez podstatných akustických porúch. Vhodné sú obzvlášť ploché povrchy pokryté betónom, asfaltom alebo akoukoľvek inou tvrdou vrstvou, ktoré majú vysoký stupeň odrazu; povrchy pozostávajúce z ubitej zeminy sa nesmú použiť. Miesto testu musí mať tvar obdĺžnika, ktorého strany sú najmenej 3 m od bočných strán vozidla. V tomto obdĺžniku nesmú byť žiadne výrazné prekážky, napr. osoby iné než pozorovateľ a vodič. Vozidlo musí byť v uvedenom obdĺžniku umiestnené tak, aby bol mikrofón najmenej 1 m od ktoréhokoľvek obrubníka.

5.2.3.3.2 Meteorologické podmienky

Merania sa nesmú vykonávať v zlých atmosferických podmienkach. Výsledky nesmú byť ovplyvnené nárazmi vetra.

5.2.3.3.3 Okolitý hluk

Údaje na meracích prístrojoch zaznamenávajúcich okolitý hluk a vietor musia byť najmenej 10 dB (A) pod hladinou hluku, ktorá má byť nameraná. K mikrofónu môže byť primontované vhodné ochranné sklo za predpokladu, že sa vezme do úvahy jeho vplyv na citlivosť mikrofónu.

5.2.3.3.4 Stav vozidla

Pred začiatkom merania musí byť motor vozidla uvedený do normálnej prevádzkovej teploty. Ak je vozidlo vybavené ventilátorom(mi) s automatickým ovládaním, nesmie sa do tohto systému počas merania zasahovať.

V priebehu merania musí byť radiaca páka v neutrálnej polohe.

5.2.3.4 Metódamerania

5.2.3.4.1 Charakter a počet meraní

Maximálna hladina hluku vyjadrená v „A“ vážených decibeloch (dB (A)) sa musí merať počas obdobia činnosti uvedeného v bode 5.2.3.4.3.

Pre každý meraný bod sa vykonajú najmenej tri merania.

5.2.3.4.2 Umiestnenie mikrofónu (obrázok 2)

Mikrofón musí byť umiestnený na úrovni vývodu výfuku alebo 0,2 m nad povrchom testovacej dráhy, podľa toho, ktorá úroveň je vyššia. Membrána mikrofónu musí byť obrátená k vývodu výfuku vo vzdialenosti 0,5 m. Os maximálnej citlivosti mikrofónu musí byť rovnobežná s povrchom dráhy pod uhlom 45 ± 10° k vertikálnej rovine danej smerom, ktorým sú výfukové plyny emitované.

Mikrofón musí byť umiestnený na tej strane vertikálnej roviny, pri ktorej je vzdialenosť medzi mikrofónom a obrysom vozidla najväčšia.

Ak má výfukový systém niekoľko výstupov, ktorých stredy nie sú vzdialené od seba viac než 0,3 m a ktoré sú pripojené k tomu istému tlmiču, mikrofón musí byť obrátený čelne k výstupu, ktorý je umiestnený najtesnejšie k obrysu vozidla, alebo výstupu, ktorý je najvyššie nad povrchom dráhy. Vo všetkých iných prípadoch sa musia vykonať samostatné merania na každom z nich, pričom platnou hodnotou bude najvyššia nameraná hodnota.

V prípade vozidiel vybavených vertikálnym výfukovým výstupom (napr. nákladné vozidlá) musí byť mikrofón umiestnený na úrovni výstupu výfuku, obrátený čelne smerom hore vzhľadom na jeho vertikálnu os. Musí byť umiestnený vo vzdialenosti 0,5 m od strany vozidla, najbližšie k výstupu výfuku.

Keď je konštrukcia vozidla taká, že mikrofón nemôže byť umiestnený ta, ako je vyznačené na obrázku 2, pretože existujú prekážky, ktoré tvoria časť vozidla (napr. rezervné koleso, palivová nádrž, priestor pre akumulátor), musí sa po vykonaní merania vypracovať náčrt, ktorý jasne znázorní polohu mikrofónu. Pokiaľ je to možné, mikrofón musí byť umiestnený viac než 0,5 m od najbližšej prekážky a jeho os maximálnej citlivosti musí byť obrátená čelne k výstupu výfuku z pozície, ktorá je najmenej krytá uvedenými prekážkami.

5.2.3.4.3 Podmienky chodu motora

Otáčky motora musia byť stabilizované na troch štvrtinách otáčok (S), pri ktorých vyvinie motor maximálny menovitý výkon.

Keď sa dosiahnu konštantné otáčky motora, akcelerátor sa musí potom čo najskôr vrátiť do polohy voľnobehu. Hladina hluku sa musí merať v priebehu obdobia chodu motora, ktoré sa skladá z krátkeho udržiavania konštantných otáčok motora a z celkového času spomaľovania, pričom odčítaný maximálny údaj zvukomeru sa považuje za výsledok testu.

5.2.3.5 Výsledky (protocol o teste)

5.2.3.5.1 Protokol o teste vypracovaný s cieľom vydania osvedčenia uvedeného v prílohe III uvádza všetky príslušné údaje najmä tie, ktoré sa používajú pri meraní hluku stojaceho vozidla.

5.2.3.5.2 Údaje zaokrúhlené na najbližší decibel sa prevezmú z meracieho prístroja.

Do úvahy sa budú brať len tie hodnoty, ktoré sú získané z troch po sebe idúcich meraní, ktoré sa nelíšia viac než o 2 dB (A).

5.2.3.5.3 Výsledok testu predstavuje najvyššia z týchto hodnôt.

5.3. **Výfukový systém obsahujúci vláknité materiály**

5.3.1 Použitie vláknitého absorpčného materiálu pri zhotovení tlmičov je prípustné len vtedy, ak sú v etapách konštrukcie a výroby prijaté príslušné opatrenia zabezpečujúce pri použití na ceste súlad s limitmi uvedenými v bode 5.2.2.1. Za tlmič účinný na ceste sa považuje príslušný tlmič vtedy, ak výfukové plyny nie sú v kontakte s vláknitým materiálom alebo ak tlmič prototypu vozidla testovaného v súlade s požiadavkami bodov 5.2.2 a 5.2.3 bol uvedený do normálneho stavu na použitie na ceste predtým, než boli vykonané merania hladiny hluku. To môže byť dosiahnuté použitím jedného z troch testov opísaných v bodoch 5.3.1.1, 5.3.1.2 a 5.3.1.3 alebo odstránením vláknitých materiálov z tlmiča.

5.3.1.1 Plynulá prevádzka na ceste na 10000 km

5.3.1.1.1 Približne polovica prevádzky pozostáva z jazdy v meste a druhá polovica z jázd na dlhú vzdialenosť pri vysokej rýchlosti; plynulá cestná prevádzka môže byť nahradená zodpovedajúcim programom na testovacej dráhe.

5.3.1.1.2 Niekoľkokrát sa musia vystriedať dva rýchlostné režimy.

5.3.1.1.3 Úplný program testu musí zahŕňať minimálne 10 trojhodinových prestávok, aby sa napodobnili účinky chladenia a prípadná kondenzácia.

5.3.1.2 Kondicionovanie na skúšobnom stave

5.3.1.2.1 Používajúc štandardné časti a zachovávajúc pokyny výrobcu musí byť tlmič pripojený k motoru, ktorý je spojený s dynamometrom.

5.3.1.2.2 Test sa musí vykonať v šesťhodinových periódach, s prestávkou najmenej 12 hodín medzi každou periódou, aby sa napodobnili účinky chladenia a prípadná kondenzácia.

5.3.1.2.3 Počas každej šesťhodinovej periódy je motor v chode za týchto podmienok v uvedenom poradí:

1. Päť minút pri voľnobežných otáčkach;

2. Jednu hodinu za $^{1}/_{4}$ zaťaženia pri $^{3}/_{4}$ menovitých maximálnych otáčok (S);

3. Jednu hodinu za $^{1}/_{2}$ zaťaženia pri $^{3}/_{4}$ menovitých maximálnych otáčok (S);

4. 10 minút za plného zaťaženia pri maximálnych menovitých otáčkach (S);

5. 15 minút za $^{1}/_{2}$ zaťaženia pri maximálnych menovitých otáčkach (S);

6. 30 minút za $^{1}/_{4}$ zaťaženia pri maximálnych menovitých otáčkach (S);

Celkové trvanie týchto šiestich postupností: tri hodiny.

Každá perióda pozostáva z dvoch sérií uvedených šiestich postupností.

5.3.1.2.4 Počas testu nesmie byť tlmič chladený umelým prúdením simulujúcim normálne prúdenie vzduchu okolo vozidla. S cieľom neprekročiť teplotu zaznamenanú na jeho vstupe, keď sa vozidlo pohybuje maximálnou rýchlosťou, však môže byť na žiadosť výrobcu tlmič chladený.

5.3.1.3 Impulznékondicionovanie

5.3.1.3.1 Výfukový systém alebo jeho komponenty musia byť namontované na vozidlo uvedené v bode 2.3 alebo na motor uvedený v bode 2.4. V prvom prípade musí byť vozidlo umiestnené na valcovom dynamometri. V druhom prípade musí byť motor pripojený na dynamometer.

Testovací prístroj, ktorého podrobná schéma je na obrázku 3, musí byť inštalovaný na výstupe výfukového systému. Akceptuje sa akýkoľvek iný prístroj za predpokladu, že výsledky sú ekvivalentné.

5.3.1.3.2 Testovací prístroj musí byť nastavený tak, že prúd výfukových plynov je striedavo prerušovaný a znovu obnovovaný rýchlo činným ventilom pre 2 500 cyklov.

5.3.1.3.3 Ventil sa musí otvoriť, keď protitlak výfukových plynov, meraný najmenej 100 mm od vstupnej príruby v smere toku, nedosiahne hodnotu medzi 0,35 a 0,40 baru. Ventil sa musí zavrieť, keď sa tento tlak nelíši viac než o 10 % od jeho stabilizovanej hodnoty pri otvorenom ventile.

5.3.1.3.4 Samočinný spínač sa nastaví na trvanie výfuku plynov vyplývajúce z ustanovení bodu 5.3.1.3.3.

5.3.1.3.5 Otáčky motora musia predstavovať 75 % otáčok (S), pri ktorých vyvinie motor maximálny výkon.

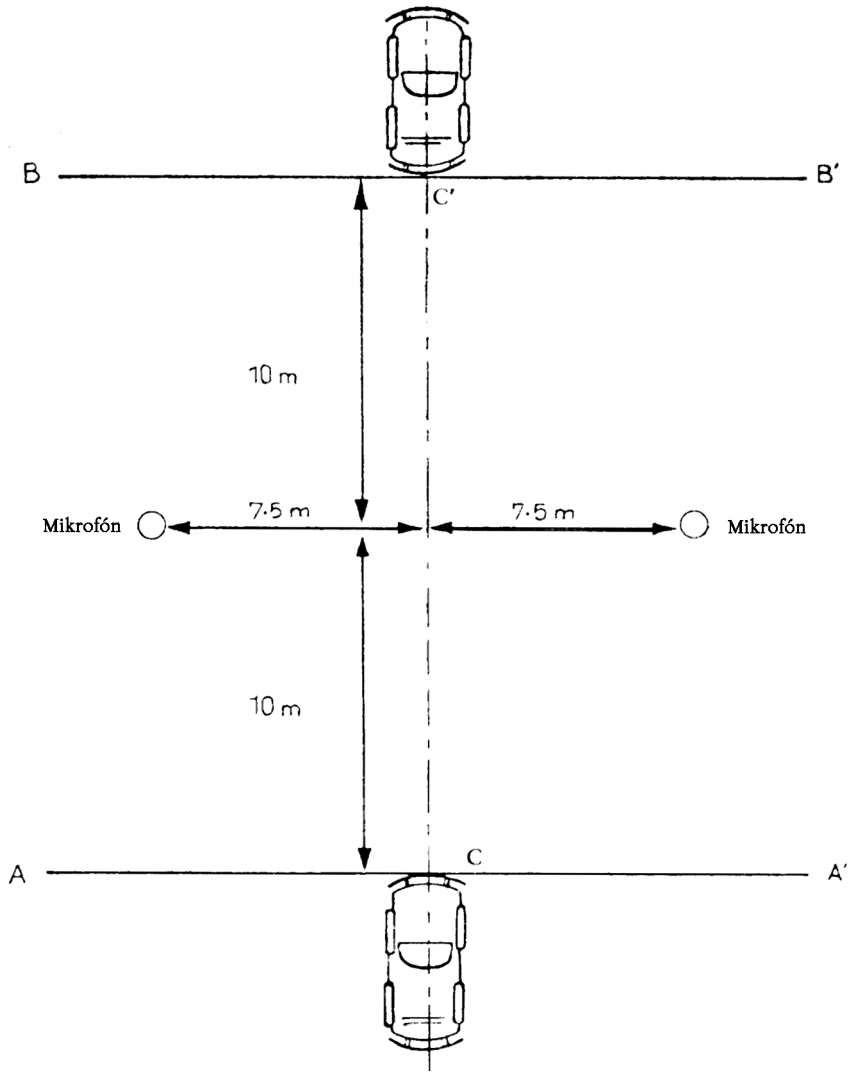
5.3.1.3.6 Výkon udávaný dynamometrom musí predstavovať 50 % výkonu pri plnom prívode paliva meraného pri 75 % otáčkach motora (S).

5.3.1.3.7 Akékoľvek vypúšťacie otvory musia byť počas testu uzavreté.

5.3.1.3.8 Celý test musí byť ukončený v priebehu 48 hodín.

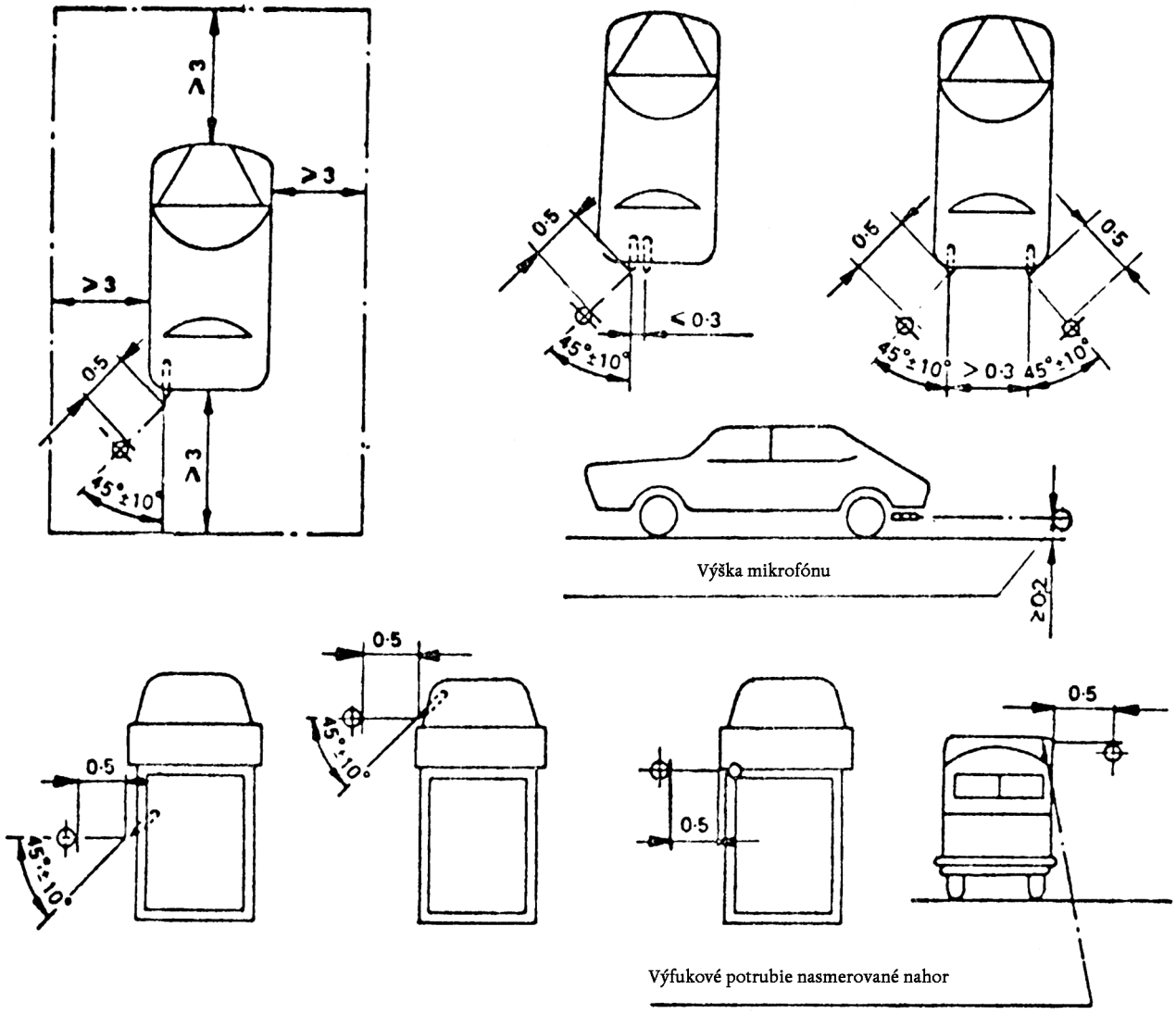
Po každej hodine bude v prípade potreby nasledovať perióda chladenia.

5.3.2 Ak sa majú uplatňovať ustanovenia článku 8 ods. 3 smernice 70/156/EHS, týkajúce sa typového schválenia EHS, musí sa použiť testovacia metóda uvedená v bode 5.3.1.2.



Obrázok 1

Umiestnenia mikrofónu na meranie pohybujúceho sa vozidla



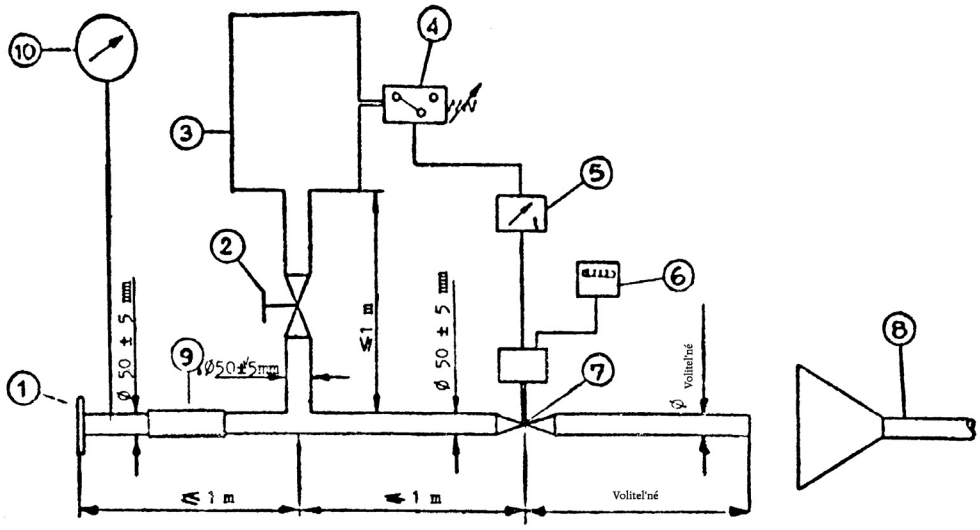
Obrázok 2

Miesto testu a umiestnenia mikrofónu na meranie stojaceho vozidla

Všetky rozmery sú v metroch

Obrázok 3

Testovací prístroj na impulzné kondicionovanie



1. Vstupná príruba alebo objímka na spojenie s koncom testovaného výfukového systému
2. Ručne ovládaný regulačný ventil
3. Vyrovnávacia nádrž s objemom 35 – 40 litrov
4. Tlakový spínač s pracovným rozsahom 0,05 – 2,5 bar
5. Samočinný spínač
6. Počítač impulzov
7. Rýchlo činný ventil, ako je ventil výfukovej brzdy ovládaný pneumatickým valcom s výkonom 120 N pri 120 baroch
8. Odvádzanie výfukových plynov
9. Pružná trubica
10. Tlakomer

PRÍLOHA II

TYPOVÉ SCHVÁLENIE EHS VÝFUKOVÝCH SYSTÉMOV AKO SAMOSTATNÝCH TECHNICKÝCH JEDNOTIEK (NÁHRADNÉ VÝFUKOVÉ SYSTÉMY)

0. ROZSAH

Táto príloha sa uplatňuje na typové schválenie výfukových systémov alebo ich komponentov, ako samostatných technických jednotiek v zmysle článku 9a smernice 70/156/EHS, ktoré sú montované na jeden alebo viac typov vozidiel kategórie M_1 a N_1, ako náhradné časti.

1. DEFINÍCIE

1.1 „Náhradný výfukový systém alebo jeho komponent“ znamená ktorúkoľvek časť výfukového systému definovanú v bode 1.2.1 prílohy I, určenú nahradiť na vozidle súčiastku typu, ktorému bolo spolu s vozidlom udelené typové schválenie EHS v súlade s prílohou I.

2. ŽIADOSŤ O TYPOVÉ SCHVÁLENIE EHS

2.1 Žiadosť o typové schválenie EHS náhradného výfukového systému alebo jeho komponentu ako samostatnej technickej jednotky musí byť predložená automobilovým výrobcom príslušnej samostatnej technickej jednotky alebo jeho splnomocnenými zástupcami.

2.2 Žiadosť o typové schválenie EHS každého typu náhradného výfukového systému alebo jeho komponentu musí byť sprevádzaná trojmo nižšie uvedenými dokumentmi a týmito informáciami:

2.2.1 — označenie typu(ov) vozidla, na ktorý(é) má byť systém alebo jeho komponenty inštalovaný, a odkaz na charakteristiky uvedené v bode 1.1 prílohy I. Musí byť uvedený počet číslic a/alebo symbolov označujúcich typ motora a vozidla;

2.2.2 — označenie náhradného výfukového systému určujúce vzájomnú polohu každého komponentu systému, spolu s pokynmi na montáž;

2.2.3 — detailné schémy každého komponentu tak, aby boli ľahko lokalizovateľné a identifikovateľné, a odkazy na použité materiály;

V týchto schémach musí byť uvedené miesto povinného pripevnenia typového schválenia EHS.

2.3 Na požiadanie technickej služby musí žiadateľ predložiť:

2.3.1 — dve vzorky systému, o ktorého typové schválenie EHS sa žiada;

2.3.2 — výfukový systém typu, ktorým bolo vozidlo pôvodne vybavené v čase, keď bolo typové schválenie EHS udelené;

2.3.3 — vozidlo zastupujúce typ, na ktorý má byť systém inštalovaný:

— ktoré, pokiaľ ide o hladinu hluku pri jeho pohybe, musí byť v takom stave, aby táto hladina vyhovovala limitom v bode 5.2.2.1 prílohy I a neprekročila o viac než 3 dB (A) hodnoty získané počas testov typového schválenia, a

— ktoré, pokiaľ ide o hladinu hluku pri jeho státí, rešpektovalo hodnoty získané počas typového schválenia;

2.3.4 — samostatný motor zodpovedajúci typu vozidla opísaného vyššie.

3. NÁPISY

3.1 Náhradný výfukový systém alebo jeho komponenty, okrem pevného technického príslušenstva a potrubia, musia byť označené:

3.1.1 — obchodnou značkou alebo obchodným názvom výrobcu náhradného systému alebo jeho komponentov;

3.1.2 — obchodným označením výrobcu;

3.1.3 — číslom typového schválenia EHS, pred ktorým bude zreteľné písmeno(á) štátu, ktorý ho udelil. ([1])

3.2 Tieto nápisy musia byť zreteľne čitateľné a nezmazateľné.

4. TYPOVÉ SCHVÁLENIE EHS

4.1 Ak je žiadosť v zmysle bodu 2.1 schválená, príslušné orgány vystavia osvedčenie zodpovedajúce vzoru uvedenému v prílohe IV. Pred číslom typového schválenia musí(ia) byť zreteľné písmeno(á) štátu, ktorý ho udelil.

5. TECHNICKÉ PODMIENKY

5.1 **Všeobecné technické podmienky**

5.1.1 Náhradný výfukový systém alebo jeho komponent musia byť projektované, konštruované a schopné montáže tak, aby za normálnych podmienok prevádzky a napriek vibráciám, ktorým môžu byť vystavené, vozidlo spĺňalo požiadavky tejto smernice.

5.1.2 Výfukový systém alebo jeho komponenty musia byť projektované, konštruované a schopné montáže tak, aby mali primeranú odolnosť voči korózii, ktorej sú vystavené, vzhľadom na podmienky použitia vozidla.

5.2 **Technické podmienky týkajúce sa hladín hluku**

5.2.1 Akustická účinnosť náhradného výfukového systému alebo jeho komponentu musí byť kontrolovaná metódami opísanými v bodoch 5.2.2.4 a 5.2.3.4 prílohy I.

Keď je náhradný výfukový systém alebo jeho komponent inštalovaný na vozidle uvedenom v bode 2.3.3 tejto prílohy, hladiny hluku získané pomocou týchto dvoch metód (u pohybujúceho sa a stojaceho vozidla) musia spĺňať tieto podmienky:

5.2.1.1 nesmú presiahnuť hodnoty dosiahnuté v čase, keď bolo tomuto typu vozidla udelené typové schválenie EHS;

5.2.1.2 nesmú presiahnuť hodnoty hladiny hluku merané na vozidle uvedenom v bode 2.3.3, keď je toto vozidlo vybavené výfukovým systémom toho istého typu, ktorým bolo vybavené vozidlo v čase, keď bolo typové schválenie EHS udelené.

5.3 **Meranie výkonu vozidla**

5.3.1 Náhradný výfukový systém alebo jeho komponenty musia zabezpečiť, aby výkon vozidla bol porovnateľný s tým, ktorý bol dosiahnutý s pôvodným výfukovým systémom alebo jeho komponentmi.

5.3.2 Náhradný výfukový systém alebo, závisiac od voľby výrobcu, komponenty tohto systému musia byť porovnané s pôvodným výfukovým systémom alebo jeho komponentmi, ktoré však tiež musia byť v novom stave a postupne montované na vozidlo uvedené v bode 2.3.3.

([1]) B = Belgicko, D = Spolková republika Nemecko, DK = Dánsko, F = Francúzsko, GR = Grécko, I = Taliansko, IRL = Írsko, L = Luxembursko, NL = Holandsko, UK = Spojené kráľovstvo.

5.3.3 Kontrola sa musí uskutočniť formou merania straty tlaku za podmienok špecifikovaných v bode 5.3.4.1 alebo 5.3.4.2. Hodnoty namerané s náhradným výfukovým systémom nesmú presiahnuť hodnoty namerané s pôvodným systémom o viac než 25 % za podmienok uvedených nižšie.

5.3.4 *Testovacia metóda*

5.3.4.1 Motorová testovacia metóda

Meranie musí byť vykonané na motore uvedenom v bode 2.3.4 spojenom s dynamometrom.

Skúšobný stav sa, so škrtiacou klapkou úplne otvorenou, nastaví tak, aby sa dosiahli otáčky motora (S) zodpovedajúce menovitému maximálnemu výkonu motora.

Na meranie protitlaku musí byť tlakový kohútik umiestnený vo vzdialenosti od výfukového potrubia podľa obrázkov 1, 2 a 3.

5.3.4.2 Vozidlová testovacia metóda

Merania musia byť vykonané na vozidle uvedenom v bode 2.3.3.

Test musí byť vykonaný:

— buď na ceste, alebo

— na valcovom dynamometri.

S úplne otvorenou škrtiacou klapkou musí byť motor zaťažený tak, aby sa dosiahli otáčky motora (S) zodpovedajúce menovitému maximálnemu výkonu motora.

Na meranie protitlaku musí byť tlakový kohútik umiestnený vo vzdialenosti od výfukového potrubia podľa obrázkov 1, 2 a 3.

5.4 **Dodatočné opatrenia týkajúce sa výfukových systémov alebo ich komponentov obsahujúcich vláknité materiály**

Použitie vláknitých materiálov pri výrobe náhradných výfukových systémov alebo ich komponentov je prípustné len vtedy, ak sú v etapách konštrukcie a výroby prijaté príslušné opatrenia zabezpečujúce, aby bola dosiahnutá úroveň účinnosti zodpovedajúca limitom stanoveným v bode 5.2.2.1 prílohy I.

Za tlmiaci systém účinný na ceste sa považuje príslušný systém vtedy, ak výfukové plyny nie sú v kontakte s vláknitými materiálmi alebo ak po odstránení vláknitých materiálov úroveň hluku spĺňa požiadavky uvedené v bode 5.2.1, keď je výfukový systém testovaný na vozidle v súlade s metódami opísanými v bodoch 5.2.2 a 5.2.3 prílohy I.

Ak táto podmienka nie je dodržaná, celý výfukový systém sa musí podrobiť kondicionovaniu. Toto sa musí uskutočniť pomocou jednej z troch metód opísaných v bodoch 5.3.1.1, 5.3.1.2 a 5.3.1.3 prílohy I.

Po kondicionovaní musí byť hladina hluku skontrolovaná podľa bodu 5.2.1.

Ak sa použije postup opísaný v bode 5.2.1.2, žiadateľ o typové schválenie EHS môže požiadať o kondicionovanie pôvodného zariadenia výfukového systému alebo predložiť také, ktoré už bolo vymontované.

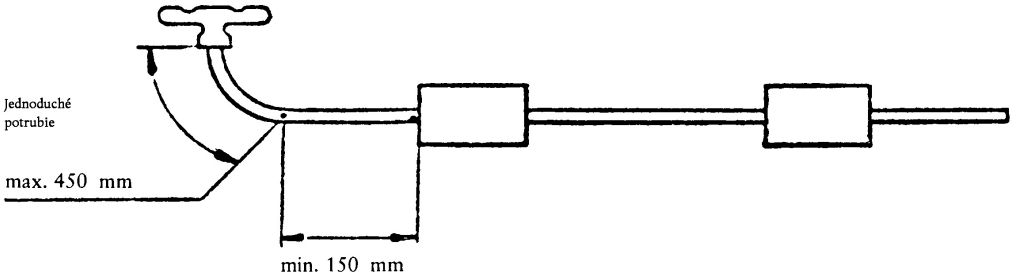
6. ZHODA VÝROBY

6.1 Akýkoľvek náhradný výfukový systém alebo jeho komponent nesúci číslo typového schválenia EHS v zhode s touto smernicou sa musí zhodovať so schváleným typom výfukového systému a spĺňať požiadavky bodu 5.

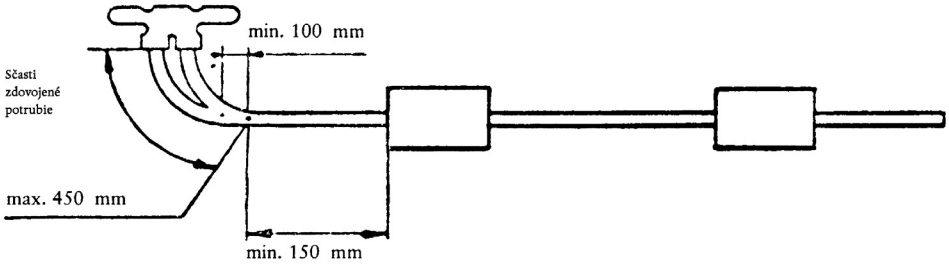
6.2 S cieľom overiť zhodu podľa bodu 6.1 musí byť výfukový systém alebo jeho komponent nesúci číslo typového schválenia EHS vybraný zo série. Výroba sa považuje za zhodnú s požiadavkami tejto smernice, ak hladiny hluku namerané v súlade s bodom 5.2 nepresahujú hladiny namerané počas testov vykonaných pri typovom schválení EHS tohto typu výfukového systému alebo jeho komponentu o viac než 1 dB (A).

Protitlak – body merania

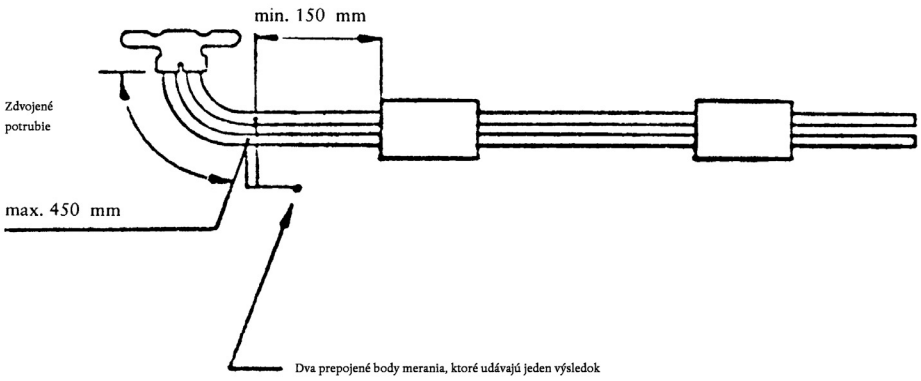
Obrázok 1



Obrázok 2 ([1])



Obrázok 3



([1]) Ak to nie je možné, použite obrázok 3.

PRÍLOHA III

VZOR

Maximálny rozmer: A4 (210 x 297 mm)

Názov orgánu

PRÍLOHA K OSVEDČENIU O TYPOVOM SCHVÁLENÍ EHS TÝKAJÚCOM SA HLADINY HLUKU

(Články 4 ods. 2 a 10 smernice Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel)

Z hľadiska zmien a doplnkov uskutočnených podľa smernice 81/334/EHS

Typové schválenie EHS č. .....

1. Obchodná značka alebo obchodný názov vozidla: .....

2. Typ vozidla: .....

2.1 Ak je to nevyhnutné, zoznam vozidiel, na ktoré sa vzťahuje bod 5.2.2.4.3.3.1.2 prílohy I. .....

3. Meno a adresa výrobcu: .....

.....

4. Ak je to vhodné, meno a adresa splnomocneného zástupcu výrobcu: .....

.....

5. Motor:

5.1 Výrobca: .....

5.2 Typ: .....

5.3 Model: .....

5.4 Menovitý maximálny výkon (1) ..... kW pri ..... ot/min

6. Prevod: neautomatická prevodovka/automatická prevodovka (2)

6.1 Počet prevodových stupňov: .....

7. Vybavenie:

7.1 Tlmič výfuku:

7.1.1 Výrobca alebo splnomocnený zástupca (ak existuje):

7.1.2 Model: .....

7.1.3 yp: ..... v súlade so schémou č.: .....

7.2 Tlmič nasávania: .....

7.2.1 Výrobca alebo splnomocnený zástupca (ak existuje): .....

7.2.2 Model: .....

7.2.3 Typ: ..... v súlade so schémou č.: .....

7.3 Rozmery pneumatík: .....

(1) Stanovené v súlade so smernicou 80/1269/EHS (Ú. v. ES L 375, 31.12.1980, s. 46).
(2) Nehodiace sa škrtnite.

8. Merania:

8.1 Hladina hluku pohybujúceho sa vozidla:

	Výsledky merania		Poloha radiacej páky
	Ľavá strana dB (A) (1)	Pravá strana dB (A) (1)	
1. meranie			
2. meranie			
3. meranie			
4. meranie			
Výsledok testu		dB (A)/E (2)	

8.2 Hladina hluku stojaceho sa vozidla:

	dB (A)	Otáčky motora
1. meranie		
2. meranie		
3. meranie		
Výsledok testu		dB (A)/E (2)

9. Vozidlo predvedené na typové schválenie: .....

10. Technická služba zodpovedná za testy typového schválenia: .....

.....

11. Dátum vydania protokolu o teste: .....

12. Číslo protokolu o teste vydaného touto službou: .....

13. Typové schválenie týkajúce sa hladiny hluku sa týmto udeľuje/zamieta (3), (4)

14. Miesto: .....

15. Dátum: .....

16. Podpis: .....

17. K tejto prílohe sú pripojené tieto dokumenty označené uvedeným číslom typového schválenia (doplňte v prípade potreby): .....

18. Poznámky: .....

.....

(1) Namerané hodnoty sú udané po odčítaní 1 dB (A) v súlade s ustanoveniami bodu 5.2.2.5.1 prílohy I.
(2) „E“ znamená, že príslušné merania boli vykonané podľa smernice 81/334/EHS.
(3) Rozhodnutie dosiahnuté v súlade so smernicou 81/334/EHS (Ú. v. ES L 131, 18.5.1981).
(4) Nehodiace sa škrtnite.

PRÍLOHA IV

VZOR

Maximálny rozmer: A4 (210 x 297 mm)

Názov orgánu

OSVEDČENIU O TYPOVOM SCHVÁLENÍ EHS TÝKAJÚCOM SA SAMOSTATNEJ TECHNICKEJ JEDNOTKY

(Článok 9a smernice Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel)

Samostatná technická jednotka: Náhradný výfukový systém

Číslo typového schválenia EHS samostatnej technickej jednotky ([1]) .....

1. Obchodná značka alebo obchodný názov: .....
2. Typ: .....
3. Meno a adresa výrobcu: .....
   .....
4. Ak je to vhodné, meno a adresa splnomocneného zástupcu výrobcu: .....
   .....
5. Zloženie samostatnej technickej jednotky: .....
   .....
6. Obchodná značka alebo obchodný názov typu(ov) motorového vozidla, ktoré má byť vybavené tlmičom: ([2]) .....
   .....
7. Typy) vozidla, v rozmedzí série č.: .....
   a série č.: .....
8. Motor:

8.1 Typ (zážihový, vznetový): .....

8.2 Pracovný obeh: dvojtaktný, štvortaktný: .....

8.3 Celkový objem valcov: .....

8.4 Menovitý maximálny výkon motora ([3]) ..... kW pri ..... ot/min
   .....

9. Počet prevodových pomerov: .....
10. Používané prevodové pomery: .....
11. Prevodový(é) pomery) hnacej nápravy: .....
12. Hodnoty hladiny hluku:
    — pohybujúce sa vozidlo ..... dB (A), rýchlosť pred zrýchlením stabilizovaná na ..... km/h;
    — stojace vozidlo ..... dB (A), pri ..... ot/min.

([1]) Pred číslom typového schválenia musí(ia) byť zreteľné písmeno(á) štátu, ktorý ho udelil: B = Belgicko, D = Spolková republika Nemecko, DK = Dánsko, F = Francúzsko, GR = Grécko, I = Taliansko, IRL = Írsko, L = Luxembursko, NL = Holandsko, UK = Spojené kráľovstvo

([2]) Ak sa udáva niekoľko typov, body 7 až 14 musia byť vyplnené pre každý typ.

([3]) Stanovené v súlade so smernicou 80/1269/EHS (Ú. v. ES L 375, 31.12.1980, s. 46).

13. Zmeny v protitlaku: .....

14 Akékoľvek obmedzenia týkajúce sa podmienok použitia a montáže: .....

.....

15. Dátum, ku ktorému bol model predvedený s cieľom vydania osvedčenia o typovom schválení EHS samostatnej technickej jednotky .....

.....

16. Technická služba: .....

17. Dátum vydania protokolu o teste: .....

18. Číslo protokolu o teste vydaného touto službou: .....

19. Typové schválenie EHS sa týmto udeľuje/zamieta [1]: .....

20. Miesto: .....

21. Dátum: .....

22. Podpis: .....

23. K tejto prílohe sú pripojené tieto dokumenty označené uvedeným číslom typového schválenia príslušnej samostatnej jednotky (doplniť v prípade potreby): .....

24. Poznámky: .....

.....

[1] Nehodiace sa škrtnite.