31970L0157

L 42/16 *DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH* 23.2.1970

DYREKTYWA RADY

z dnia 6 lutego 1970 r.

w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego pojazdów silnikowych

(70/157/EWG)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 100,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ([1]),

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([2]),

a także mając na uwadze, co następuje:

wymogi techniczne, które pojazdy silnikowe muszą spełniać w zastosowaniu przepisów krajowych odnoszą się między innymi do dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego;

wymogi te są różne w poszczególnych Państwach Członkowskich; w związku z tym zachodzi konieczność przyjęcia przez wszystkie Państwa Członkowskie takich samych wymogów, w uzupełnieniu lub w miejsce istniejących przepisów, w szczególności w celu wprowadzenia w odniesieniu do każdego typu pojazdu, procedury homologacji typu EWG, będącej przedmiotem dyrektywy Rady z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep ([3]),

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Do celów niniejszej dyrektywy „pojazd" oznacza pojazd silnikowy przeznaczony do użytkowania na drogach, z nadwoziem lub bez, posiadający co najmniej cztery koła i maksymalną prędkość konstrukcyjną przekraczającą 25 km/h, z wyjątkiem pojazdów, które poruszają się na szynach, ciągników leśnych lub rolnych oraz maszyn i pojazdów do robót publicznych.

Artykuł 2

Żadne Państwo Członkowskie nie może odmówić udzielenia homologacji typu EWG lub krajowej homologacji typu pojazdu z przyczyn odnoszących się do dopuszczalnego poziomu hałasu lub układu wydechowego, jeśli poziom hałasu i układ wydechowy spełniają wymogi przedstawione w Załączniku.

Artykuł 3

Zmiany niezbędne do dostosowania Załącznika tak, by uwzględniał on postęp techniczny, z wyjątkiem wymagań określonych w ppkt I.1 oraz I.4.1.4, przyjmowane są zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13 dyrektywy Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep.

Artykuł 4

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie osiemnastu miesięcy od jej notyfikacji i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 6 lutego 1970 r.

W imieniu Rady

P. HARMEL

Przewodniczący

([1]) Dz.U. C 160 z 18.12.1969, str. 7.
([2]) Dz.U. C 48 z 16.4.1969, str. 16.
([3]) Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

ZAŁĄCZNIK

I. DOPUSZCZALNY POZIOM HAŁASU

I.1. **Wartości graniczne**

Poziom hałasu pojazdów określonych w art. 1 niniejszej dyrektywy, mierzony zgodnie z warunkami wymienionymi w niniejszym Załączniku, nie może przekraczać następujących wartości granicznych:

	Kategorie pojazdów	Wartości graniczne dB (A) (decybele (A))
I.1.1.	Pojazdy przeznaczone do transportu osób mające najwyżej 9 miejsc siedzących, łącznie z miejscem kierowcy	82
I.1.2.	Pojazdy przeznaczone do transportu osób mające więcej niż 9 miejsc siedzących, łącznie z miejscem kierowcy i których dopuszczalny maksymalny ciężar nie przekracza 3,5 tony	84
I.1.3.	Pojazdy przeznaczone do transportu towarów, których dopuszczalny maksymalny ciężar nie przekracza 3,5 tony	84
I.1.4.	Pojazdy przeznaczone do transportu osób mające więcej niż 9 miejsc siedzących, łącznie z miejscem kierowcy, których dopuszczalny maksymalny ciężar przekracza 3,5 tony	89
I.1.5.	Pojazdy przeznaczone do transportu towarów, których dopuszczalny maksymalny ciężar przekracza 3,5 tony	89
I.1.6	Pojazdy przeznaczone do transportu osób mające więcej niż 9 miejsc siedzących, łącznie z miejscem kierowcy, o mocy silnika wyższej niż 200 KM DIN	91
I.1.7	Pojazdy przeznaczone do transportu towarów o mocy silnika wyższej niż 200 KM DIN, których dopuszczalny maksymalny ciężar przekracza 12 ton	91

I.2. **Przyrządy pomiarowe**

Poziom hałasu emitowanego przez pojazd mierzony jest przy pomocy miernika poziomu hałasu, określonego w pierwszym wydaniu publikacji 179/1965 Międzynarodowej Komisji Elektrotechnicznej.

I.3. **Warunki przeprowadzania pomiarów**

Pomiary przeprowadza się na pojazdach bez ładunku na wystarczająco cichym i otwartym obszarze (poziom hałasu otoczenia i hałas spowodowany wiatrem – co najmniej 10 dB (A) mniej niż mierzony hałas).

Obszar ten może mieć formę, na przykład, otwartej przestrzeni o promieniu 50 metrów i mającej część środkową o promieniu co najmniej 20 metrów, która jest zasadniczo płaska, o powierzchni betonowej, asfaltowej lub z podobnego materiału i nie jest pokryta sypkim śniegiem, wysoką trawą, nieubitą ziemią lub popiołem.

Powierzchnia toru badawczego musi być taka, aby nie powodowała zbyt dużego hałasu opon. Niniejszy warunek ma zastosowanie jedynie do pomiarów hałasu wytwarzanego przez pojazdu w ruchu.

Pomiar przeprowadza się przy dobrej pogodzie i niewielkim wietrze. Żadna osoba poza obserwatorem odczytującym wskazania przyrządu nie może pozostawać w pobliżu pojazdu lub mikrofonu, ponieważ obecność widzów w pobliżu albo pojazdu, albo mikrofonu, może znacząco wpłynąć na wskazania przyrządu. Silne odchylenia wskaźnika, które nie wydają się być związane z właściwościami ogólnego poziomu hałasu, nie są uwzględniane przy odczycie wskazań.

I.4. **Metoda pomiarowa**

I.4.1. Pomiar hałasu pojazdów w ruchu *(do celów homologacji typu)*

Z każdej strony pojazdu przeprowadza się co najmniej dwa pomiary. Można przeprowadzić pomiary wstępne w celu dostosowania przyrządów, ale nie są one uwzględniane.

Mikrofon umieszcza się 1,2 metra ponad poziomem podłoża w odległości 7,5 metra od ścieżki tworzonej przez prostą środkową pojazdu, CC, mierzonej wzdłuż prostopadłej PP' do tej prostej (rysunek 1).

Na torze badawczym wyznacza się dwie proste AA' i BB', równoległe do prostej PP' i położone odpowiednio 10 metrów przed i 10 metrów za tą prostą. Pojazdy zbliżają się do prostej AA' z określoną poniżej stałą prędkością. Potem następuje możliwie najszybsze całkowite otwarcie przepustnicy i stan całkowitego otwarcia utrzymywany jest aż tył pojazdu [1] przetnie prostą BB', następnie przepustnica jest możliwie najszybciej zamykana.

Maksymalny zapisany poziom hałasu jest wynikiem pomiaru.

I.4.1.1. *Pojazdy bez skrzyni biegów*

Pojazd zbliża się do prostej AA' ze stałą prędkością odpowiadającą niższej z trzech następujących prędkości:

— prędkość obrotowa silnika równa trzem czwartym prędkości obrotowej silnika, przy której silnik osiąga maksymalną moc;

— prędkość obrotowa silnika równa trzem czwartym maksymalnej prędkości obrotowej silnika dozwolonej przez regulator obrotów;

— 50 km/h.

I.4.1.2. *Pojazdy z ręczną skrzynią biegów załączone jest następujące przełożenie:*

I.4.1.2.1. drugie, jeśli pojazdy wyposażony jest w skrzynię biegów o dwóch, trzech lub czterech przełożeniach;

I.4.1.2.2. trzecie, jeśli skrzynia biegów ma więcej niż cztery przełożenia;

I.4.1.2.3. jeżeli przeniesienie napędu ma podwójny stosunek przełożenia (skrzynia rozdzielcza lub dwuprzełożeniowy zespół osi tylnej), skrzynia biegów musi być załączona na przełożeniu umożliwiającym osiągnięcie najwyższej prędkości pojazdu.

Pojazd zbliża się do prostej AA' ze stałą prędkością odpowiadającą niższej z trzech następujących prędkości:

— prędkość obrotowa silnika równa trzem czwartym prędkości obrotowej silnika, przy której silnik osiąga maksymalną moc;

— prędkość obrotowa silnika równa trzem czwartym maksymalnej prędkości obrotowej silnika dozwolonej przez regulator obrotów;

— 50 km/h.

I.4.1.3. *Pojazdy z automatyczną skrzynią biegów*

Pojazd zbliża się do prostej AA' ze stałą prędkością odpowiadającą niższej z dwóch następujących prędkości:

— 50 km/h;

— trzy czwarte prędkości maksymalnej.

Jeśli jest taki wybór, należy użyć „zwykłej" pozycji wybierka dla jazdy miejskiej.

I.4.1.4. *Interpretacja wyników*

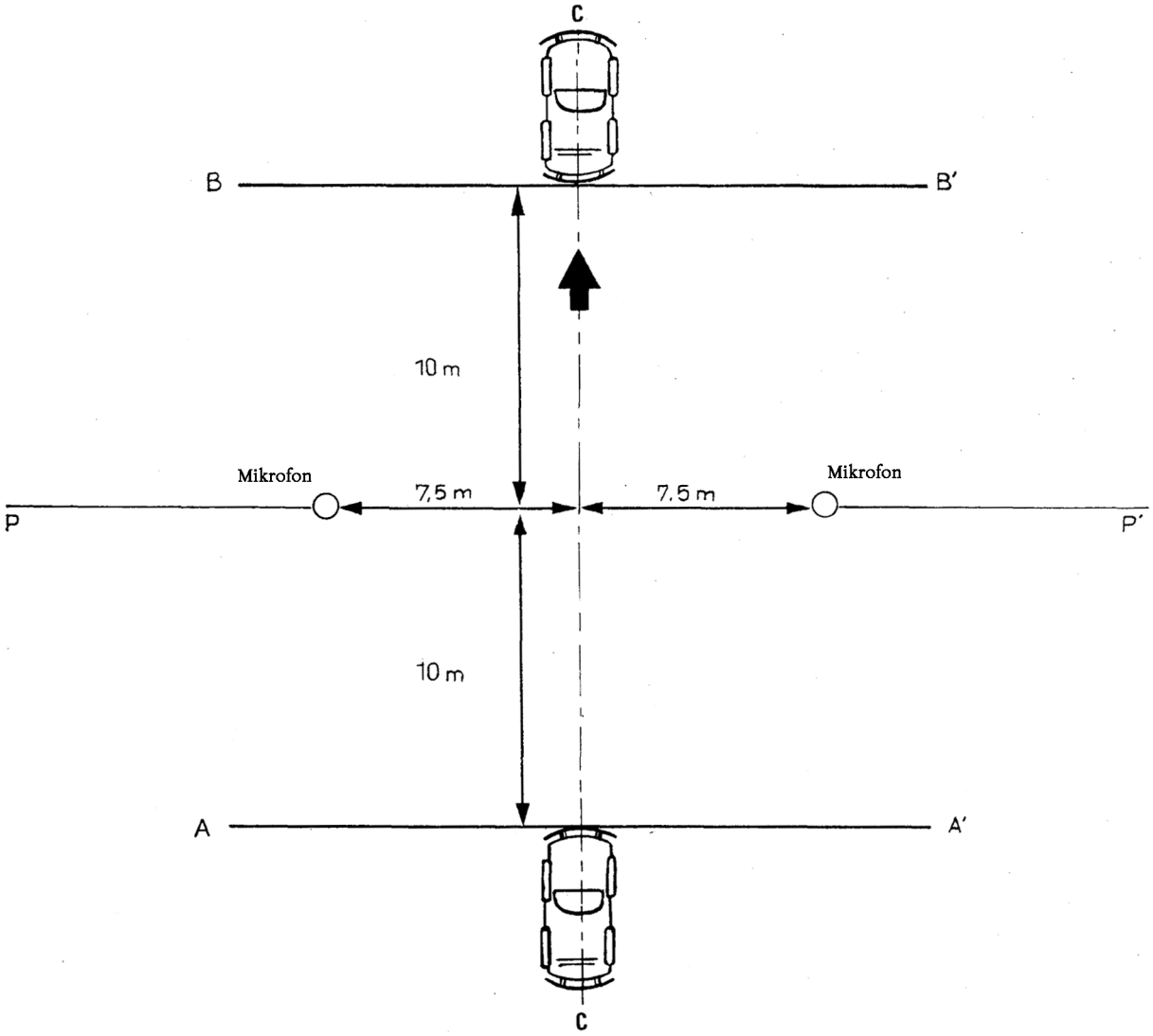
I.4.1.4.1. W celu uwzględnienia niedokładności przyrządów pomiarowych wynik otrzymany dla każdego pomiaru ustala się poprzez odjęcie 1 dB (A) od wartości odczytu.

I.4.1.4.2. Pomiary uznaje się za ważne, jeżeli różnica między dwoma kolejnymi pomiarami po tej samej stronie pojazdu nie przekracza 2 dB (A).

I.4.1.4.3. Najwyższy zmierzony poziom hałasu jest wynikiem badania. Jeżeli wynik przekracza maksymalny dopuszczalny poziom hałasu dla kategorii badanego pojazdu o 1 dB (A), przeprowadza się dwa kolejne pomiary. Trzy z czterech otrzymanych w ten sposób wyników muszą zawierać się w przepisanych granicach.

[1] Jeżeli pojazd zawiera przyczepę lub naczepę, nie bierze się ich pod uwagę przy ustalaniu momentu przecięcia prostej BB'.

Układ dla pomiarów hałasu pojazdów w ruchu



Rysunek 1

I.4.2. *Pomiar hałasu pojazdów na postoju*

I.4.2.1. *Położenie przyrządu do pomiaru hałasu*

Pomiary przeprowadza się w pkt X (pokazanym na rysunku 2) w odległości 7 metrów od najbliższej powierzchni pojazdu.

Mikrofon umieszcza się 1,2 metra nad poziomem podłoża.

I.4.2.2. *Liczba przeprowadzonych pomiarów*

Przeprowadza się co najmniej dwa pomiary.

I.4.2.3. *Warunki badania pojazdu*

Silnik pojazdu bez regulatora obrotów pracuje na trzech czwartych prędkości obrotowej, przy której według producenta pojazdu osiąga on maksymalną moc. Prędkość obrotową silnika mierzy się przy użyciu niezależnego przyrządu, np. ławy pomiarowej i prędkościomierza. Jeżeli silnik wyposażony jest w regulator obrotów zapobiegający przekroczeniu przez silnik prędkości, przy której osiąga on maksymalną moc, pracuje on na maksymalnej prędkości dozwolonej przez regulator.

Przed przeprowadzeniem pomiarów silnik doprowadza się do jego zwykłej temperatury pracy.

I.4.2.4. *Interpretacja wyników*

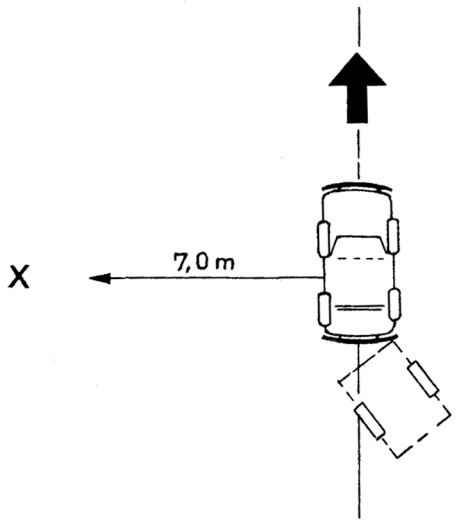
Wszystkie zapisane odczyty poziomu hałasu przedstawia się w sprawozdaniu.

Gdy to możliwe, wskazuje się metodę wykorzystaną do obliczenia mocy silnika. Podaje się również stan obciążenia pojazdu.

Pomiary uznaje się za ważne, jeżeli różnica między dwoma kolejnymi pomiarami po tej samej stronie pojazdu nie przekracza 2 dB(A).

Maksymalna zapisana wartość jest wynikiem pomiaru.

Układ dla pomiarów hałasu pojazdów na postoju



Rysunek 2

II. UKŁAD WYDECHOWY (TŁUMIK)

II.1. Jeżeli pojazd wyposażony jest w urządzenie przeznaczone do zmniejszania hałasu wydechu (tłumik), stosuje się wymogi pkt II. Jeżeli wlot powietrza do silnika wyposażony jest w filtr powietrza niezbędny w celu zapewnienia zgodności z dopuszczalnym poziomem hałasu, filtr uznaje się za część tłumika i do takiego filtra stosuje się również wymogi pkt II.

II.2. Rysunek układu wydechowego załącza się do świadectwa homologacji typu pojazdu.

II.3. Tłumik musi być oznakowany ze wskazaniem odniesienia do jego marki i typu, oznakowanie jest czytelne i nieusuwalne.

II.4. Wykorzystanie włóknistego materiału pochłaniającego dozwolone jest przy budowie tłumika tylko wtedy, jeśli następujące warunki są spełnione:

II.4.1. Włóknisty materiał pochłaniający nie może być umieszczany w tych częściach tłumika, przez które przechodzą spaliny.

II.4.2. Odpowiednie urządzenie muszą zapewniać, że włóknisty materiał pochłaniający jest utrzymywany w miejscu przez cały czas pracy tłumika.

II.4.3. Włóknisty materiał pochłaniający musi być odporny na temperaturę, o co najmniej 20 % wyższą niż temperatura robocza, która może powstać w okolicach tłumika, w których umieszczony jest włóknisty materiał pochłaniający.