373L0350

22. 11. 73 Ἐπίσημη Ἐφημερίδα τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων Ἀριθ. N 321/33

ΟΔΗΓΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

τῆς 7ης Νοεμβρίου 1973

περί προσαρμογῆς στήν τεχνική πρόοδο τῆς ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 «περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν πού ἀφοροῦν τό ἀποδεκτό ἠχητικό ἐπίπεδο καί τή διάταξη ἐξατμίσεως τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα»

(73/350/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Ἔχοντας ὑπόψη:

τή συνθήκη περί ἱδρύσεως τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος,

τήν ὁδηγία τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν ὅσον ἀφορᾶ τήν ἔγκριση τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα καί τῶν ρυμουλκουμένων τους (70/156/ΕΟΚ) (1) τροποποιηθείσα ἀπό τήν προσηρτημένη πράξη στή συνθήκη περί προσχωρήσεως στήν Εὐρωπαϊκή Οἰκονομική Κοινότητα καί στήν Εὐρωπαϊκή Κοινότητα Ἀτομικῆς Ἐνεργείας τῶν νέων Κρατῶν μελῶν πού ὑπεγράφη στίς 22 Ἰανουαρίου 1972 στίς Βρυξέλλες (2), καί ἰδίως τά ἄρθρα 11, 12 καί 13,

τήν ὁδηγία τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν ὅσον ἀφορᾶ τό ἀποδεκτό ἠχητικό ἐπίπεδο καί τίς διατάξεις ἐξατμίσεως τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα (70/157/ΕΟΚ) (3) τροποποιουμένη ἀπό τήν πράξη τή συνημμένη στή συνθήκη περί προσχωρήσεως στήν Εὐρωπαϊκή Οἰκονομική Κοινότητα καί στήν Εὐρωπαϊκή Κοινότητα Ἀτομικῆς Ἐνεργείας τῶν νέων Κρατῶν μελῶν ὑπογεγραμμένη στίς 22 Ἰανουαρίου 1972 στίς Βρυξέλλες, καί ἰδίως τό ἄρθρο 3,

Ἐκτιμώντας:

ὅτι ἕνα ὄχημα πρέπει νά ἔχει σχεδιασθεῖ καί κατασκευασθεῖ κατά τέτοιο τρόπο ὥστε τό ἠχητικό του ἐπίπεδο νά μήν ὑπερβαίνει τά προδιαγραφόμενα ὅρια καί ὅτι αὐτή ἡ ἀρχή ἐφαρμόζεται ἰδίως γιά τίς διατάξεις ἐξατμίσεως (σιγαστῆρες)·

ὅτι χάρις στήν τεχνική πρόοδο εἶναι σήμερα δυνατόν νά δοκιμάζονται οἱ διατάξεις ἐξατμίσεως κάτω ἀπό συνθῆκες ἀνταποκρινόμενες στήν κανονική τους κατάσταση κατά τήν ὁδική κυκλοφορία καί ὅτι πρέπει κατά συνέπεια νά υἱοθετηθοῦν μέθοδοι πού ἐπιτρέπουν νά δοκιμασθοῦν μέ αὐτή τήν προοπτική νέοι σιγαστῆρες· ὅτι ἡ δοκιμασία τῶν σιγαστήρων δύναται νά πραγματοποιηθεῖ μέ τή λειτουργία σέ συνεχεῖς δοκιμές ἐπί ὁδοῦ ἤ σέ εἰδικές δοκιμές ἐπί πάγκου· ὅτι ἐπειδή ὅλα τά ἀποτελέσματα μιᾶς συνεχοῦς λειτουργίας ἐπί ὁδοῦ δέν εἶναι πάντα δυνατόν νά ἀναπαραχθοῦν, εἶναι ἀναγκαῖο, σέ περίπτωση ἀμφιβολίας, νά ἐπανεξετασθεῖ στόν πάγκο δοκιμῶν·

ὅτι οἱ διατάξεις τῆς παρούσας ὁδηγίας εἶναι σύμφωνες πρός τή γνώμη τῆς ἐπιτροπῆς γιά τήν προσαρμογή στήν τεχνική πρόοδο τῶν ὁδηγιῶν πού ἀναφέρονται στήν ἐξάλειψη τῶν τεχνικῶν ἐμποδίων στίς συναλλαγές στόν τομέα τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Ἄρθρο 1

Στό παράρτημα τῆς ὁδηγίας 70/157/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 τό κείμενο τοῦ σημείου II μέ τόν τίτλο «διάταξη ἐξατμίσεως (σιγαστήρας)» ἀντικαθίσταται ἀπό αὐτό πού ἀναφέρεται στό παράρτημα τῆς παρούσας ὁδηγίας.

Ἄρθρο 2

1. Ἀπό τήν 1η Μαρτίου 1974 τά Κράτη μέλη δέν δύνανται γιά λόγους πού ἀφοροῦν τό ἀποδεκτό ἠχητικό ἐπίπεδο καί τή διάταξη τῆς ἐξατμίσεως:

(1) ΕΕ ἀριθ. N 42 τῆς 23. 2. 1970, σ. 1.
(2) ΕΕ ἀριθ. N 73 τῆς 27. 3. 1972, σ. 115 καί 157.
(3) ΕΕ ἀριθ. N 42 τῆς 23. 2. 1970, σ. 16.

— οὔτε νά ἀρνηθοῦν γιά ἕνα τύπο ὀχήματος μέ κινητήρα τήν ἔγκριση ΕΟΚ ἤ τήν χορήγηση τοῦ ἐγγράφου πού προβλέπεται στό ἄρθρο 10 παράγραφος 1 τελευταία περίπτωση τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 ἤ τήν ἔγκριση ἀπό ἐθνικῆς πλευρᾶς,

— οὔτε νά ἀπαγορεύσουν τήν ἔναρξη κυκλοφορίας τῶν ὀχημάτων, ἐφόσον τό ἠχητικό ἐπίπεδο καί ἡ διάταξη τῆς ἐξατμίσεως αὐτοῦ τοῦ τύπου ὀχήματος ἤ αὐτῶν τῶν ὀχημάτων ἀνταποκρίνονται στίς προδιαγραφές τῆς ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου 70/157/ΕΟΚ τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 τροποποιουμένης τελικῶς ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία.

2. Ἀπό τήν 1η Ὀκτωβρίου 1974 τά Κράτη μέλη:

— δέν δύνανται πλέον νά χορηγοῦν τό προβλεπόμενο ἔγγραφο στό ἄρθρο 10 παράγραφος 1 τελευταία περίπτωση τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 γιά ἕνα τύπο ὀχήματος τοῦ ὁποίου τό ἠχητικό ἐπίπεδο καί ἡ διάταξη ἐξατμίσεως δέν ἀνταποκρίνονται στίς προδιαγραφές τῆς ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου 70 τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 τροποποιουμένης τελικῶς ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία,

— δύνανται νά ἀρνηθοῦν τήν ἔγκριση ἀπό ἐθνικῆς πλευρᾶς ἑνός τύπου ὀχήματος τοῦ ὁποίου τό ἠχητικό ἐπίπεδο καί ἡ διάταξη τῆς ἐξατμίσεως δέν ἀνταποκρίνονται στίς προδιαγραφές τῆς ὁδηγίας 70/157/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 τροποποιουμένης τελικῶς ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία.

3. Ἀπό τήν 1η Ὀκτωβρίου 1975 τά Κράτη μέλη δύνανται νά ἀπογορεύσουν τήν ἔναρξη κυκλοφορίας ὀχημάτων τῶν ὁποίων τό ἠχητικό ἐπίπεδο καί ἡ διάταξη ἐξατμίσεως δέν ἀνταποκρίνονται στίς προδιαγραφές τῆς ὁδηγίας 70/157/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 τροποποιουμένης τελικῶς ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία.

4. Πρό τῆς 1ης Μαρτίου 1974 τά Κράτη μέλη υἱοθετοῦν καί δημοσιεύουν τίς διατάξεις πού εἶναι ἀναγκαῖες γιά νά συμμορφωθοῦν πρός τήν παρούσα ὁδηγία. Ἐνημερώνουν σχετικά ἀμέσως τήν Ἐπιτροπή.

Ἄρθρο 3

Ἡ παρούσα ὁδηγία ἀπευθύνεται στά Κράτη μέλη.

Ἔγινε στίς Βρυξέλλες, στίς 7 Νοεμβρίου 1973.

Γιά τήν Ἐπιτροπή

Ὁ Πρόεδρος

François-Xavier ORTOLI

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

II. ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΗΣ ΕΞΑΤΜΙΣΕΩΣ (ΣΙΓΑΣΤΗΡΑΣ)

II.1. Ἐφόσον τό ὄχημα διαθέτει διατάξεις προοριζόμενες γιά τή μείωση τοῦ θορύβου τῆς ἐξατμίσεως (σιγαστῆρες), ἀκολουθοῦνται οἱ προδιαγραφές τοῦ παρόντος σημείου II.

Ἐφόσον ὁ σωλήνας ἀπορροφήσεως τοῦ κινητήρα εἶναι ἐφοδιασμένος μέ φίλτρο ἀέρος ἀπαραίτητο γιά νά ἐξασφαλισθεῖ ἡ τήρηση τοῦ ἀποδεκτοῦ ἠχητικοῦ ἐπιπέδου, αὐτό τό φίλτρο θεωρεῖται ὅτι ἀποτελεῖ τμῆμα τοῦ σιγαστήρα καί οἱ προδιαγραφές τοῦ παρόντος σημείου II ἐφαρμόζονται ἐπίσης γιά αὐτό τό φίλτρο.

II.2. Τό σχῆμα τῆς διατάξεως ἐξατμίσεως πρέπει νά εἶναι συνημμένο σέ παράρτημα στό δελτίο ἐγκρίσεως τοῦ ὀχήματος.

II.3. Στό σιγαστήρα πρέπει νά ἀναφέρονται τό σῆμα καί ὁ τύπος κατά τρόπο εὐανάγνωστο καί ἀνεξίτηλο.

II.4. Τά ἰνώδη ἀπορροφητικά ὑλικά δέν δύνανται νά χρησιμοποιοῦνται στήν κατασκευή τῶν σιγαστήρων παρά μόνο ἐφόσον εἶναι ἐξασφαλισμένο, μέ κατάλληλα μέτρα κατά τή σχεδίαση ἤ κατά τήν παραγωγή, ὅτι ἡ ἀποτελεσματικότης γιά νά τηρηθοῦν τά ἀπαιτούμενα ὅρια στό σημεῖο I ἐπιτυγχάνεται κατά τήν ὁδική κυκλοφορία. Μία τέτοια διάταξη σιγαστήρα θεωρεῖται ἀποτελεσματική κατά τήν ὁδική κυκλοφορία ἐφόσον:

II.4.1. ὁ σιγαστήρας πρωτοτύπου ὀχήματος δοκιμασμένου κατά τίς προδιαγραφές τῶν σημείων 1.3 καί 1.4 εἶναι κατάλληλος γιά ὁδική κυκλοφορία πρό τῶν μετρήσεων τοῦ ἠχητικοῦ ἐπιπέδου. Αὐτό δύναται νά ἐπιτευχθεῖ:

II.4.1.1. μέ μία συνεχή λειτουργία ἐπί 10 000 χμ ἐπί ὁδοῦ·

II.4.1.1.1. αὐτή ἡ λειτουργία ὀφείλει νά γίνει κατά τό ἥμισυ περίπου τῆς διαδρομῆς σέ ἀστική κυκλοφορία καί κατά τό ἕτερο ἥμισυ τῆς διαδρομῆς σέ μακρά ἀπόσταση καί μέ ὑψηλή ταχύτητα. Ἡ συνεχής λειτουργία ἐπί τῆς ὁδοῦ δύναται νά ἀντικατασταθεῖ ἀπό ἕνα κατάλληλο πρόγραμμα ἐπί διαδρόμου δοκιμῶν.

II.4.1.1.2. Πρέπει νά γίνεται προσπάθεια νά ἐναλλάσσονται πολλάκις οἱ δύο καταστάσεις ταχύτητος.

II.4.1.1.3. Τό σύνολο τοῦ προγράμματος δοκιμῆς ὀφείλει νά περιλαμβάνει τουλάχιστον 10 διακοπές χρόνου τουλάχιστον 3 ὡρῶν, ὥστε νά ἀναπαράγονται τά ἀποτελέσματα τῆς ψύξεως καί τῶν ἐνδεχομένων συμπυκνώσεων·

II.4.1.2. ἤ μέ δοκιμές ἐπί πάγκου δοκιμῆς μέ τίς ἀκόλουθες συνθῆκες:

II.4.1.2.1. ὁ σιγαστήρας συναρμολογεῖται μέ τή χρησιμοποίηση ἐξαρτημάτων σειρᾶς καί μέ τήν τήρηση τῶν προδιαγραφῶν τοῦ κατασκευαστῆ τοῦ ὀχήματος ἐπί τοῦ συνδεδεμένου μέ δυναμομετρική πέδη κινητήρα.

II.4.1.2.2. Οἱ δοκιμές πραγματοποιοῦνται σέ 6 περιόδους διαρκείας 6 ὡρῶν μέ διακοπή τουλάχιστον 12 ὡρῶν μεταξύ κάθε στοιχειώδους περιόδου γιά νά ἀναπαράγονται τά ἀποτελέσματα τῆς ψύξεως καί τῶν ἐνδεχομένων συμπυκνώσεων.

II.4.1.2.3. Κατά τή διάρκεια κάθε περιόδου 6 ὡρῶν ὁ κινητήρας τοποθετεῖται διαδοχικά στίς ἀκόλουθες συνθῆκες:

1. χρονικό διάστημα 5 λεπτῶν στό ρελαντί·
2. χρονικό διάστημα 1 ὥρας μέ τό ¼ τοῦ φορτίου σέ κατάσταση ¾ τῆς μεγίστης ἰσχύος·
3. χρονικό διάστημα 1 ὥρας μέ τό ἥμισυ τοῦ φορτίου σέ κατάσταση ¾ τῆς μεγίστης ἰσχύος·

4. χρονικό διάστημα 10 λεπτῶν μέ πλῆρες φορτίο σέ κατάσταση ¾ τῆς μεγίστης ἰσχύος·
5. χρονικό διάστημα 15 λεπτῶν μέ τό ἥμισυ τοῦ φορτίου σέ κατάσταση μεγίστης ἰσχύος·
6. χρονικό διάστημα 30 λεπτῶν μέ τό ¼ τοῦ φορτίου σέ κατάσταση μεγίστης ἰσχύος.

Ὡς «κατάσταση μεγίστης ἰσχύος» νοεῖται ἡ κατάσταση μεγίστης ἰσχύος ἡ ὑποδεικνυομένη ἀπό τόν κατασκευαστή.

Συνολική διάρκεια τῶν 6 χρονικῶν διαστημάτων: 3 ὧρες. Κάθε περίοδος περιλαμβάνει 2 ὁμάδες τῶν 6 ἀνωτέρω χρονικῶν διαστημάτων.

II.4.1.2.4. Κατά τή διάρκεια τῆς δοκιμῆς, δέν πραγματοποιεῖται καμία ψύξη τοῦ σιγαστήρα δι' ἐμφυσήσεως ἀέρος πού ὑποκαθιστᾶ τή ροή ἀέρος γύρω ἀπό τό ὄχημα. Ἐντούτοις μετά ἀπό αἴτηση τοῦ κατασκευαστῆ ἐπιτρέπεται μία ψύξη ὥστε ἡ θερμοκρασία νά μήν ὑπερβαίνει αὐτή πού σημειώνεται στήν εἴσοδο τοῦ σιγαστήρα, ὅταν τό ὄχημα κυκλοφορεῖ μέ τή μεγίστη του ταχύτητα·

II.4.1.3. ἤ μέ τήν ἐκκένωση τῶν ἰνωδῶν ὑλικῶν τοῦ σιγαστήρα.

II.4.1.4. Μετά τήν προεργασία ἐπί τοῦ σιγαστήρα ὅπως αὐτή προβλέπεται στό σημεῖο II.4.1, ἡ μέτρηση τοῦ θορύβου πραγματοποιεῖται συμφώνως πρός τίς προδιαγραφές τοῦ ἀνωτέρω σημείου.

Τό πεδίο τοῦ μετρηθέντος θορύβου δέν πρέπει νά ὑπερβαίνει αὐτό τό ὁποῖο προδιαγράφεται στό σημεῖο I.1. γιά τήν κατηγορία ἐκείνη στήν ὁποία ἀνήκει τό ὄχημα.

II.5. Στήν περίπτωση ὅπου πρέπει νά ἐφαρμόζεται τό ἄρθρο 8 παράγραφος 3 τῆς ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου περί τῆς «ἐγκρίσεως» ἰσχύει ἡ μέθοδος δοκιμῆς τοῦ ἀνωτέρω σημείου II.4.1.2.

II.6. Κατάλληλες διατάξεις πρέπει νά ἐξασφαλίζουν τή συγκράτηση τῶν ἀπορροφητικῶν ἰνωδῶν στή θέση τους καθ' ὅλη τή διάρκεια τῆς χρησιμοποιήσεως τοῦ σιγαστήρα.