31973L0350

SMĚRNICE KOMISE

ze dne 7. listopadu 1973,

kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady ze dne 6. února 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se přípustné hladiny akustického tlaku a výfukového systému motorových vozidel

(73/350/EHS)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství,

s ohledem na směrnici Rady ze dne 6. února 1970 ([1]) o sbližování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (70/156/EHS), ve znění aktu ([2]) o přistoupení nových členských států k EHS a ESAE připojeného ke Smlouvě a podepsaného v Bruselu dne 22. ledna 1972, a zejména na články 11, 12 a 13 uvedené směrnice,

s ohledem na směrnici Rady ze dne 6. února 1970 ([3]) o sbližování právních předpisů členských států týkajících se přípustné hladiny akustického tlaku a výfukového sytému motorových vozidel (70/157/EHS), ve znění aktu o přistoupení nových členských států k EHS a ESAE připojeného ke Smlouvě a podepsaného v Bruselu dne 22. ledna 1972, a zejména na článek 3 uvedené směrnice,

vzhledem k tomu, že vozidlo musí být konstruováno a vyrobeno tak, aby jeho hladiny akustického tlaku nepřekračovaly stanovené mezní hodnoty; že se tyto zásady týkají zvláště výfukových systémů (tlumičů);

vzhledem k tomu, že je nyní možné z hlediska současného technického pokroku zkoušet výfukové systémy za podmínek odpovídajících jejich obvyklým provozním podmínkám v silničním provozu; že proto musí být upraveny metody, aby bylo možno tlumiče zkoušet za takových podmínek; že zkoušení tlumičů může být ovlivněno trvalým zkoušením na silnici nebo testy na zkušebním stavu; že nelze vždy zajistit všechny účinky trvalého provozu na silnici, a proto je třeba mít při jakýchkoliv pochybách možnost odvolání se na zkoušky na zkušebním stavu;

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

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Část II přílohy směrnice Rady ze dne 6. února 1970 (70/157/EHS) s názvem „Výfukový systém (tlumiče)“ se nahrazuje zněním obsaženým v příloze této směrnice.

([1]) Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1.
([2]) Úř. věst. L 73, 27.3.1972, s. 115 a 157.
([3]) Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 16.

Článek 2

1. Od 1. března 1974 nesmějí členské státy z důvodů týkajících se přípustných hladin akustického tlaku a výfukového systému

— odmítnout udělit EHS schválení typu nebo vydat doklad uvedený v čl. 10 odst. 1 druhé odrážce směrnice Rady ze dne 6. února 1970 (70/156/EHS) nebo odmítnout udělit vnitrostátní schválení typu pro typ motorového vozidla, ani

— zakázat první uvedení do provozu vozidla,

pokud hladina akustického tlaku a výfukový systém tohoto typu vozidla nebo tohoto vozidla splňují požadavky směrnice Rady ze dne 6. února 1970 (70/157/EHS) naposledy pozměněné touto směrnicí.

2. Od 1. října 1974 členské státy

— nesmějí již vydat doklad uvedený v čl. 10 odst. 1 druhé odrážce směrnice Rady ze dne 6. února 1970 (70/156/EHS) pro typ vozidla, jehož hladina akustického tlaku a výfukový systém nesplňuje požadavky směrnice Rady ze dne 6. února 1970 (70/157/EHS) naposledy pozměněné touto směrnicí, a

— mohou odmítnout udělit vnitrostátní schválení typu pro typ vozidla, jehož hladina akustického tlaku a výfukový systém nesplňují požadavky směrnice Rady ze dne 6. února 1970 (70/157/EHS) naposledy pozměněné touto směrnicí.

3. Od 1. října 1975 mohou členské státy zakázat první uvedení do provozu vozidla, jehož hladina akustického tlaku a výfukový sytém nesplňují požadavky směrnice Rady ze dne 6. února 1970 (70/157/EHS) naposledy pozměněné touto směrnicí.

4. Členské státy přijmou a zveřejní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 1. března 1974 a neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Článek 3

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne 7. listopadu 1973.

Za Komisi

François-Xavier ORTOLI

předseda

PŘÍLOHA

II. VÝFUKOVÝ SYSTÉM (TLUMIČE)

II.1 Je-li vozidlo vybaveno zařízeními určenými ke snížení hluku výfuku (tlumiči), musí být splněny požadavky této části II. Je-li sání motoru vybaveno vzduchovým filtrem, který je potřebný pro vyhovění přípustným hladinám akustického tlaku, považuje se tento filtr za část tlumiče a na filtr se vztahují požadavky této části II.

II.2 K certifikátu schválení typu vozidla musí být přiložen výkres výfukového systému.

II.3 Tlumič musí být opatřen zřetelně čitelným a nesmazatelným označením značky a typu.

II.4 Vláknité materiály nesmí být při výrobě tlumičů užity, aniž by byla v konstrukci nebo při výrobě učiněna opatření, která zajistí, že bude na silnici dosažena účinnost požadovaná pro splnění mezních hodnot podle části I. Takový tlumič je na silnici považován za účinný, jestliže:

II.4.1 byl tlumič prototypového vozidla, zkoušeného podle požadavků bodů I.3 a I.4, uveden před měřením hladin akustického tlaku do obvyklého stavu užívání na silnici.

Toho může být dosaženo:

II.4.1.1 průběžným silničním provozem v délce 10 000 km;

II.4.1.1.1 přibližně polovina tohoto provozu musí zahrnovat městský provoz a druhá polovina dálkovou jízdu za vysoké rychlosti; průběžný silniční provoz může být nahrazen odpovídajícím programem na zkušební dráze;

II.4.1.1.2 je třeba dbát, aby oba rychlostní režimy byly několikrát prostřídány;

II.4.1.1.3 Úplný zkušební program musí zahrnovat nejméně 10 přestávek trvajících nejméně tři hodiny, aby se tak napodobil účinek ochlazení a případné kondenzace;

II.4.1.2 nebo zkouškou na brzdě za následujících podmínek:

II.4.1.2.1 při užití standardních dílů se s uvážením pokynů výrobce namontuje tlumič na motor, který je připojen na dynamometr;

II.4.1.2.2 zkouší se v šesti šestihodinových periodách s přestávkami mezi periodami po dobu nejméně 12 hodin, aby se napodobil účinek ochlazení a případné kondenzace;

II.4.1.2.3 v průběhu každé šestihodinové periody musí být motor provozován za následujících po sobě jdoucích podmínek:

1. pětiminutový úsek volnoběhu;

2. jednohodinový úsek při 1/4 zatížení a 3/4 otáček odpovídajících maximálnímu výkonu;

3. jednohodinový úsek při 1/2 zatížení a 3/4 otáček odpovídajících maximálnímu výkonu;

4. úsek 10 minut při plném zatížení a 3/4 otáček odpovídajících maximálnímu výkonu;

5. úsek 15 minut při 1/2 zatížení a při otáčkách odpovídajících maximálnímu výkonu;

6. úsek 30 minut při 1/4 zatížení a při otáčkách odpovídajících maximálnímu výkonu;

Pojmem „otáčky odpovídající maximálnímu výkonu“ se rozumí otáčky při maximálním výkonu podle údaje výrobce.

Celková doba šesti úseků: tři hodiny.

Každá perioda musí zahrnovat dva sledy výše popsaných úseků;

II.4.1.2.4 Během zkoušky nesmí být tlumič chlazen nuceným ofukováním napodobujícím obvyklé obtékání vozidla.

Na požadavek výrobce však může být tlumič chlazen tak, aby nebyla překročena teplota měřená na jeho vstupu za jízdy vozidla při jeho jízdě maximální rychlostí;

II.4.1.3 nebo odstraněním vláknitých materiálů z tlumiče.

II.4.1.4 Po záběhu tlumiče podle popisu v bodě II.4.1 musí být provedeno měření hluku podle požadavků výše uvedeného bodu I.4.1. Měřené hladiny akustického tlaku nesmějí překročit hladiny stanovené pro kategorii měřeného vozidla v bodě I.1.

II.5 V případech, kdy se musí použít čl. 8 odst. 3 směrnice Rady o schvalování typu, je platnou metodou zkoušení metoda stanovená v bodě II.4.1.2.

II.6 Vhodným uchycením se musí zajistit, aby vláknité absorpční materiály zůstaly na svém místě po celou dobu provozu tlumiče.