31973L0350

DYREKTYWA KOMISJI

z dnia 7 listopada 1973 r.

dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących dopuszczalnego poziomu hałasu zewnętrznego i układu wydechowego pojazdów silnikowych

(73/350/EWG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą,

uwzględniając dyrektywę Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. ([1]) w sprawie zbliżania ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep, zmienioną Aktem ([2]) załączonym do Traktatu dotyczącego przystąpienia nowych Państw Członkowskich do EWG i Euratomu, podpisanym w Brukseli dnia 22 stycznia 1972 r., w szczególności jego art. 11, 12 i 13,

uwzględniając dyrektywę Rady 70/157/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. ([3]) w sprawie zbliżania ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do dopuszczalnego poziomu hałasu zewnętrznego i układu wydechowego pojazdów silnikowych, zmienioną Aktem załączonym do Traktatu dotyczącego przystąpienia nowych Państw Członkowskich do EWG i Euratomu, podpisanym w Brukseli dnia 22 stycznia 1972 r., w szczególności jego art. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

pojazd musi być zaprojektowany i skonstruowany w taki sposób, aby jego poziom hałasu nie przekraczał zalecanych wartości granicznych; zasada ta ma zastosowanie przede wszystkim do układów wydechowych (tłumików);

w świetle postępu technicznego możliwe jest obecnie badanie układów wydechowych w warunkach odpowiadających ich normalnym warunkom pracy w ruchu drogowym; w związku z tym należy przyjąć metody, które umożliwią badanie nowych typów tłumików w tych warunkach; badanie tłumików może odbywać się w ciągłym ruchu drogowym lub na specjalnych stanowiskach badawczych; ponieważ nie zawsze można symulować wszystkie efekty ciągłego ruchu drogowego, w przypadku wątpliwości zachodzi konieczność przeprowadzenia badania na stanowisku badawczym;

przepisy niniejszej dyrektywy są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego Dyrektyw w sprawie Usuwania Barier Technicznych w Handlu w Sektorze Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W Załączniku do dyrektywy Rady 70/157/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. pozycję II zatytułowaną „Układ wydechowy (tłumiki)" zastępuje się tekstem znajdującym się w Załączniku do niniejszej dyrektywy.

([1]) Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.
([2]) Dz.U. L 73 z 27.3.1972, str. 115 i 157.
([3]) Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 16.

Artykuł 2

1. Z mocą od dnia 1 marca 1974 r. Państwa Członkowskie nie mogą z przyczyn odnoszących się do dopuszczalnego poziomu hałasu zewnętrznego i układu wydechowego:

— odmówić homologacji typu EWG lub wydania dokumentu określonego w art. 10 ust. 1 tiret drugie dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. lub homologacji krajowej dla jakiegokolwiek typu pojazdu silnikowego, ani

— zabronić dopuszczenia do ruchu pojazdów,

jeżeli poziom hałasu zewnętrznego i układ wydechowy danego typu pojazdu lub pojazdów są zgodne z przepisami dyrektywy Rady 70/157/EWG z dnia 6 lutego 1970 r., ostatnio zmienionej niniejszą dyrektywą.

2. Z mocą od dnia 1 października 1974 r. Państwa Członkowskie:

— nie wydają dokumentu przewidzianego w art. 10 ust. 1 tiret drugie dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. dla typu pojazdu, w którym poziom hałasu zewnętrznego i układ wydechowy są niezgodne z przepisami dyrektywy Rady 70/157/EWG z dnia 6 lutego 1970 r., ostatnio zmienionej niniejszą dyrektywą,

— mogą odmówić homologacji krajowej typu pojazdu, w którym poziom hałasu zewnętrznego i układ wydechowy są niezgodne z przepisami dyrektywy Rady 70/157/EWG z dnia 6 lutego 1970 r., ostatnio zmienionej niniejszą dyrektywą.

3. Z mocą od dnia 1 października 1975 r. Państwa Członkowskie mogą zabronić wprowadzenia do eksploatacji po raz pierwszy pojazdów, w których poziom hałasu zewnętrznego i układ wydechowy są niezgodne z przepisami dyrektywy Rady 70/157/EWG z dnia 6 lutego 1970 r., ostatnio zmienionej niniejszą dyrektywą.

4. Do dnia 1 marca 1974 r. Państwa Członkowskie przyjmują i publikują przepisy niezbędne w celu wykonania niniejszej dyrektywy i niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 7 listopada 1973 r.

W imieniu Komisji

François-Xavier ORTOLI

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

II. UKŁAD WYDECHOWY (TŁUMIKI)

II.1. Jeżeli pojazd jest wyposażony w urządzenia do redukcji hałasu powodowanego przez układ wydechowy (tłumiki), spełnione muszą zostać wymogi przedstawione w niniejszej pozycji II. Jeżeli wlot powietrza silnika wyposażony jest w filtr powietrza, niezbędny do zachowania dopuszczalnego poziomu hałasu, filtr ten uważa się za część tłumika i objęty jest wymogami niniejszej pozycji II.

II.2. Do świadectwa homologacji pojazdu załącza się schemat układu wydechowego.

II.3. Na tłumiku należy wskazać, w sposób czytelny i nieusuwalny, jego markę oraz typ.

II.4. W konstrukcji tłumików nie można używać włóknistych materiałów absorpcyjnych, chyba że na etapie projektowania lub produkcji zostaną podjęte odpowiednie środki, mające na celu zapewnienie, aby w ruchu drogowym spełnione zostały wartości graniczne określone w pozycji I. Tłumik taki uważa się za sprawny w ruchu drogowym, jeżeli:

II.4.1. tłumik w prototypie pojazdu badanego zgodnie z wymogami pozycji 1.3 i 1.4 zostanie doprowadzony do normalnego stanu użytkowania w ruchu drogowym przed dokonaniem pomiaru poziomu hałasu.

Można to przeprowadzić za pomocą:

II.4.1.1. nieustannego działania w ruchu drogowym, na odcinku 10 000 km;

II.4.1.1.1. połowa tej operacji powinna odbyć się w ruchu miejskim, a druga połowa na trasie, przy dużej szybkości; nieustanne działanie w ruchu drogowym można zastąpić odpowiednim programem testów na torze;

II.4.1.1.2. należy zadbać, aby kilkakrotnie zmieniać oba zakresy prędkości drogowej;

II.4.1.1.3. cały program testów musi obejmować przynajmniej dziesięć przerw trwających minimum trzy godziny, w celu ponownego odtworzenia efektów schłodzenia i ewentualnej kondensacji;

II.4.1.2. lub za pomocą testów na stanowiskach badawczych, zgodnie z następującymi warunkami:

II.4.1.2.1. z zastosowaniem standardowych części i przestrzegając wskazówek producenta pojazdu, tłumik mocuje się do silnika, który jest podłączony do siłomierza;

II.4.1.2.2. testy przeprowadza się w sześciu sześciogodzinnych cyklach, oddzielonych od siebie przerwami trwającymi przynajmniej 12 godzin, w celu ponownego odtworzenia efektów schłodzenia i ewentualnej kondensacji;

II.4.1.2.3. podczas sześciogodzinnego cyklu silnik powinien pracować kolejno w następujących warunkach:

1) przez pięć minut na biegu jałowym;

2) przez jedną godzinę pod 1/4 obciążenia i przy 3/4 obrotów, przy których występuje moc maksymalna;

3) przez jedną godzinę pod 1/2 obciążenia i przy 3/4 obrotów, przy których występuje moc maksymalna;

4) przez dziesięć minut pod pełnym obciążeniem i przy 3/4 obrotów, przy których występuje moc maksymalna;

5) przez piętnaście minut pod 1/2 obciążenia i przy obrotach, przy których występuje moc maksymalna;

6) przez trzydzieści minut pod 1/4 obciążenia i przy obrotach, przy których występuje moc maksymalna;

„Obroty, przy których występuje moc maksymalna" oznaczają wartość podaną przez producenta.

Całkowity czas trwania wszystkich powyższych sekwencji: 3 godziny.

Podane powyżej sekwencje przeprowadza się podczas każdego okresu dwukrotnie;

II.4.1.2.4. Tłumika podczas prób nie wolno chłodzić za pomocą żadnego ciągu sztucznego, który symulowałby strumień opływowy powietrza.

Niemniej jednak na wniosek producenta można zezwolić na chłodzenie, aby nie dopuścić do przekroczenia temperatury odnotowanej na tłumiku podczas jazdy z maksymalną prędkością;

II.4.1.3. lub przez usunięcie z tłumika substancji włóknistej.

II.4.1.4. Po przeprowadzeniu kondycjonowania tłumika zgodnie z opisem w pozycji II.4.1 przeprowadza się pomiar emisji hałasu, zgodnie z wymogami pozycji I.4.1. Poziom hałasu nie może przekraczać poziomu ustanowionego w pozycji I.1 dla kategorii, do której zalicza się dany pojazd.

II.5. W przypadku gdy zachodzi konieczność zastosowania przepisów dyrektywy Rady dotyczącej „homologacji", art. 8 ust. 3, metodą obowiązującą jest metoda badania określona w powyższej pozycji II.4.1.2.

II.6. Za pomocą odpowiednich zamocowań należy zapewnić, aby włókniste materiały absorpcyjne pozostawały na swoim miejscu przez cały okres eksploatacji tłumika.