32002L0041

L 133/17 AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA 2002.5.18.

# A BIZOTTSÁG 2002/41/EK IRÁNYELVE
## (2002. május 17.)
## a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok legnagyobb tervezési sebességéről, valamint a motor legnagyobb nyomatékáról és legnagyobb hasznos teljesítményéről szóló, 1995. február 2-i 95/1/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a legutóbb a 2000/7/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel [1] módosított, a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjóváhagyásáról [2] szóló, 1992. június 30-i 92/61/EGK tanácsi irányelvre és különösen annak 16. cikkére,

tekintettel a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok legnagyobb tervezési sebességéről, valamint a motor legnagyobb nyomatékáról és legnagyobb hasznos teljesítményéről szóló, 1995. február 2-i 95/1/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre [3] és különösen annak 4. cikkére,

mivel:

(1) A 95/1/EK irányelv egyike a 92/61/EK irányelv alapján bevezetett közösségi típus-jóváhagyási eljárás szerinti külön irányelveknek. Ennélfogva a 92/61/EK irányelvnek a járművek rendszereire, alkatrészeire és önálló műszaki egységeire vonatkozó rendelkezéseit alkalmazni kell a 95/1/EK irányelvre.

(2) A teljes típus-jóváhagyási rendszer megfelelő működésének lehetővé tétele érdekében szükséges tisztázni, illetve kiegészíteni a 95/1/EK irányelv egyes követelményeit.

(3) Ebből a célból meg kell határozni a vizsgálati jelentésbe bejegyzendő értékeket, hogy a 95/1/EK irányelvet a külső gyújtású motorral hajtott segédmotoros kerékpárok, motorkerékpárok és motoros triciklik, valamint a kompressziós gyújtású motorral hajtott motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok esetében egységesen lehessen alkalmazni.

(4) A 95/1/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell.

(5) Az ezen irányelvben előírt intézkedések összhangban vannak a legutóbb a 2001/116/EK bizottsági irányelvvel [4] módosított 70/156/EGK tanácsi irányelv [5] 13. cikke szerint létrehozott, a műszaki fejlődéshez való hozzáigazítással foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

*1. cikk*

A 95/1/EK irányelv mellékletei ezen irányelv mellékletének megfelelően módosulnak.

*2. cikk*

(1) A legnagyobb tervezési sebességgel, a motor legnagyobb nyomatékával és legnagyobb hasznos teljesítményével kapcsolatos okokból a tagállamok 2003. július 1-jétől

– nem tagadhatják meg a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok EK-típusjóváhagyásának megadását, illetve
– nem tilthatják meg a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok nyilvántartásba vételét, értékesítését, vagy forgalomba helyezését,

amennyiben a járművek legnagyobb tervezési sebessége, a motor legnagyobb nyomatéka és legnagyobb hasznos teljesítménye megfelel az ezen irányelvvel módosított 95/1/EK irányelvben foglalt követelményeknek.

(2) 2004. január 1-jétől kezdve a tagállamok a legnagyobb tervezési sebességgel, a motor legnagyobb nyomatékával és legnagyobb hasznos teljesítményével kapcsolatos okokból megtagadják az EK-típusjóváhagyás megadását a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok bármelyik új típusa esetében, amennyiben nem teljesülnek az ezen irányelvvel módosított 95/1/EK irányelvben foglalt követelmények.

*3. cikk*

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2003. június 30-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.
Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

*4. cikk*

Ez az irányelv az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő 20. napon lép hatályba.

*5. cikk*

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2002. május 17-én.

*a Bizottság részéről*
Erkki LIIKANEN
*a Bizottság tagja*

---

(1) HL L 225., 1992.8.10., 72. o
(2) HL L 106., 2000.5.3., 1. o.
(3) HL L 52., 1995.3.8., 1. o.
(4) HL L 18., 2002.1.21., 1. o.
(5) HL L 42., 1970.2.23., 1. o.

*MELLÉKLET*

A 95/1/EK irányelv mellékletei a következőképpen módosulnak:

1. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

   a) az 5. pont második sora helyébe a következő szöveg lép:
   „Légköri nyomás: 97 ± 10 kPa."

   b) az 5. pont ötödik sora helyébe a következő szöveg lép:
   „Átlagos szélsebesség 1 méterrel a talajszint felett mérve: < 3 m/sec, a széllökések megengedett sebessége < 5 m/sec."

2. A II. melléklet a következőképpen módosul:

   a) az 1. függelék 3.1.2. pontjának 1. táblázatához fűzött [3] megjegyzés első mondata helyébe a következő szöveg lép:
   „A próbapadon a hűtőt, a ventilátort, a ventilátor fúvókáját, a vízszivattyút és a termosztátot egymáshoz képest a lehető legnagyobb mértékig úgy kell elhelyezni, mint ahogyan azok a járművön találhatók. Ha a hűtő, a ventilátor, a ventilátor fúvókája, a vízszivattyú és/vagy a termosztát a próbapadon a valós helyzettől eltérően helyezkednek el, akkor a próbapadi helyzetüket kell leírni és a vizsgálati jelentésbe bejegyezni."

   b) Az 1. függelék 4.1. pontja helyébe a következő szöveg lép:

   „4.1. **Az $\alpha_1$ és $\alpha_2$ tényezők meghatározása**

   Azok a tényezők, amelyekkel a mért nyomatékot és teljesítményt meg kell szorozni egy motor nyomatékának és teljesítményének meghatározása érdekében, figyelembe véve a vizsgálat során használt erőátviteli egység hatékonyságát ($\alpha_2$ tényező), továbbá annak érdekében, hogy az említett nyomatékot és teljesítményt a 4.2.1. pontban meghatározott vonatkoztatási légköri feltételek ($\alpha_1$ tényező) tartományába lehessen illeszteni.

   A teljesítmény-korrekció képlete az alábbi:

   $P_0 = \alpha_1.\alpha_2. P$

   Ahol:

   $P_0$ = korrigált teljesítmény (azaz a vonatkoztatási feltételek mellett a forgattyústengely végén leadott teljesítmény)

   $\alpha_1$ = a vonatkoztatási légköri feltételek korrekciós tényezője

   $\alpha_2$ = az erőátvitel hatékonyságának korrekciós tényezője

   P = a mért (megfigyelt) teljesítmény."

   c) Az 1. függelék 4.3. pontja helyébe a következő szöveg lép:

   „4.3. **A korrekciós tényezők meghatározása**

   4.3.1. *Az $\alpha_2$ tényező meghatározása*

   – ha a mérési pont a forgattyústengely kilépő végénél van, akkor e tényező értéke 1-gyel egyenlő,

   – ha a mérési pont nem a forgattyústengely kilépő végénél van, akkor e tényező értékét az alábbi képlettel kell kiszámítani:

   $$\alpha_2 = \frac{1}{n_t}$$

   ahol $n_t$ a forgattyústengely és a mérési pont között elhelyezett erőátvitel hatásfoka.

   Ezt az $n_t$ erőátviteli hatásfokot az erőátvitel egyes fő alkotórészeinél vett $n_j$ hatásfokértékek szorzataként kell meghatározni:

   $nt = n_1.n_2. \cdots n_j$

   Az erőátvitel egyes fő alkotórészeinél vett $n_j$ hatásfokértékeket az alábbi táblázat mutatja:

| Típus | | Hatásfok |
|---|---|---|
| Fogaskerekes hajtómű | Egyenes fogazás | 0,98 |
| | Ferde fogazású fogaskerék | 0,97 |
| | Kúpfogaskerék | 0,96 |
| Lánc | Görgős lánc | 0,95 |
| | Halk fogas lánc | 0,98 |

| Típus | | Hatásfok |
|---|---|---|
| Hajtószíj | Fogazott szíj | 0,95 |
| | Ékszíj | 0,94 |
| Hidraulikus tengelykapcsoló vagy nyomatékváltó | Hidraulikus tengelykapcsoló (1) | 0,92 |
| | Hidraulikus nyomatékváltó (1) | 0,92 |

(1) Ha nincs reteszelve.

4.3.2. *Az $\alpha_1$ tényező meghatározása* (1)

4.3.2.1. Az $\alpha_1$ korrekciós tényezőhöz tartozó T és $P_s$ jellemzők meghatározása

T = a bejuttatott levegő abszolút hőmérséklete

$P_s$ = a kilopascal-ban (kPa) kifejezett száraz légköri nyomás, azaz a teljes barometrikus nyomás, csökkentve a vízgőz nyomásával.

4.3.2.2. Az $\alpha_1$ tényező

Az $\alpha_1$ korrekciós tényező értékét az alábbi összefüggésből lehet megkapni:

$$\alpha_1 = \left(\frac{99}{P_s}\right)^{1,2} \cdot \left(\frac{T}{298}\right)^{0,6}$$

A képlet csak akkor alkalmazható, ha:

$0,93 \leq a_1 \leq 1,07$

A határértékek meghaladása esetén a vizsgálati jelentésben pontosan meg kell adni a kapott korrigált értéket és a vizsgálati feltételeket (hőmérséklet és nyomás).

(1) A vizsgálatot szabályozott hőmérsékletű vizsgálati kamrában kell végrehajtani, ahol a légköri feltételek ellenőrzés alatt tarthatók."

d) az 1. függelék 4.4. és 4.5. pontját el kell hagyni;

e) az 1. függelék 6.1. pontjában a „1,5 %" helyébe„3 %" lép;

f) a 2. függelék 3.1.2. pontja 1. táblázatához fűzött [3] megjegyzés első mondata helyébe a következő szöveg lép:

„A próbapadon a hűtőt, a ventilátort, a ventilátor fúvókáját, a vízszivattyút és a termosztátot egymáshoz képest a lehető legnagyobb mértékig úgy kell elhelyezni, mint ahogyan azok a járművön találhatók. Ha a hűtő, a ventilátor, a ventilátor fúvókája, a vízszivattyú és/vagy a termosztát a próbapadon a valós helyzettől eltérően helyezkednek el, akkor a próbapadi helyzetüket kell leírni és a vizsgálati jelentésbe bejegyezni."

g) a 2. függelék 4.1. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„4.1. **Az $\alpha_1$ és $\alpha_2$ tényezők meghatározása**

Azok a tényezők, amelyekkel a mért nyomatékot és teljesítményt meg kell szorozni egy motor nyomatékának és teljesítményének meghatározása érdekében, figyelembe véve a vizsgálat során használt erőátviteli egység hatékonyságát ($\alpha_2$ tényező), továbbá annak érdekében, hogy az említett nyomatékot és teljesítményt a 4.2.1. pontban meghatározott vonatkoztatási légköri feltételek ($\alpha_1$ tényező) tartományába lehessen illeszteni.

A teljesítménykorrekció képlete az alábbi:

$P_0 = \alpha_1.\alpha_2.\ P$

Ahol:

$P_0$ = korrigált teljesítmény (azaz a vonatkoztatási feltételek mellett a forgattyústengely végén leadott teljesítmény)

$\alpha_1$ = a vonatkoztatási légköri feltételek korrekciós tényezője

$\alpha_2$ = az erőátvitel hatékonyságának korrekciós tényezője

P = a mért (megfigyelt) teljesítmény."

h) a 3. függelék 3.1.3. pontja 1. táblázatához fűzött ([5]) lábjegyzet első mondata helyébe a következő szöveg lép: „A próbapadon a hűtőt, a ventilátort, a ventilátor fúvókáját, a vízszivattyút és a termosztátot egymáshoz képest a lehető legnagyobb mértékig úgy kell elhelyezni, mint ahogyan azok a járművön találhatók. Ha a hűtő, a ventilátor, a ventilátor fúvókája, a vízszivattyú és/vagy a termosztát a próbapadon a valós helyzettől eltérően helyezkednek el, akkor a próbapadi helyzetüket kell leírni és a vizsgálati jelentésbe bejegyezni."

i) a 3. függelék 4.1. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„4.1. **Az $\alpha_d$ és $\alpha_2$ tényezők meghatározása**

Azok a tényezők, amelyekkel a mért nyomatékot és teljesítményt meg kell szorozni egy motor nyomatékának és teljesítményének meghatározása érdekében, figyelembe véve a vizsgálat során használt erőátviteli egység hatékonyságát ($\alpha_2$ tényező), továbbá annak érdekében, hogy az említett nyomatékot és teljesítményt a 4.2.1. pontban meghatározott vonatkoztatási légköri feltételek ($\alpha_1$ tényező) tartományába lehessen illeszteni.

A teljesítménykorrekció képlete az alábbi:

$P_0 = \alpha_d.\alpha_2. P$

Ahol:

$P_0$ = korrigált teljesítmény (azaz a vonatkoztatási feltételek mellett a forgattyústengely végén leadott teljesítmény)

$\alpha_d$ = a vonatkoztatási légköri feltételek korrekciós tényezője

$\alpha_2$ = az erőátvitel hatékonyságának korrekciós tényezője (lásd a 2. függelék 4.3.1. pontját)

P = a mért (megfigyelt) teljesítmény."

j) a 3. függelék 4.4. pontjában a címsor helyébe a következő szöveg lép:

„4.4. **Az $\alpha_d$ ([1]) tényező meghatározása:"**