

32002L0041

L 133/17

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

18.5.2002

SMĚRNICE KOMISE 2002/41/ES**ze dne 17. května 2002,****kteřou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/1/ES o maximální konstrukční rychlosti, maximálním točivém momentu a maximálním netto výkonu motoru dvoukolových a tříkolových motorových vozidel**

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na směrnici Rady 92/61/EHS ze dne 30. června 1992 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel ⁽¹⁾, naposledy pozměněnou směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/7/ES ⁽²⁾, a zejména na článek 16 uvedené směrnice,s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 95/1/ES ze dne 2. února 1995 o maximální konstrukční rychlosti, maximálním točivém momentu a maximálním netto výkonu motoru dvoukolových a tříkolových motorových vozidel ⁽³⁾, a zejména na článek 4 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice 95/1/ES je jednou ze zvláštních směrnic týkajících se postupu schvalování typu Společenství zavedeného směrnicí Rady 92/61/EHS. Ustanovení směrnice 92/61/EHS týkající se systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků vozidel se proto vztahují i na směrnici 95/1/ES.
- (2) Pro správné fungování celého systému schvalování typu je nezbytné upřesnit nebo doplnit některé požadavky směrnice 95/1/ES.
- (3) K tomu účelu je potřeba stanovit hodnoty, které se vyplní do zkušebního protokolu pro zajištění důsledného uplatňování směrnice 95/1/ES u mopedů, motocyklů a tříkolek se zážehovými motory a u dvoukolových a tříkolových motorových vozidel se vznětovými motory.
- (4) Směrnicí 95/1/ES je proto třeba změnit.
- (5) Opatření této směrnice jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro přizpůsobování technickému pokroku, zřízeného článkem 13 směrnice 70/156/EHS ⁽⁴⁾ naposledy pozměněné směrnicí Komise 2001/116/ES ⁽⁵⁾,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Přílohy směrnice 95/1/ES se mění v souladu s přílohou této směrnice.

Článek 2

1. Od 1. července 2003 nesmějí členské státy z důvodů týkajících se maximální konstrukční rychlosti, maximálního točivého momentu a maximálního netto výkonu

— odmítnout udělit ES schválení typu pro typ dvoukolového nebo tříkolového motorového vozidla, nebo

— zakázat registraci, prodej nebo uvedení do provozu dvoukolového nebo tříkolového motorového vozidla,

pokud maximální konstrukční rychlost, maximální točivý moment a maximální netto výkon splňují požadavky směrnice 95/1/ES ve znění této směrnice.

2. Od 1. ledna 2004 členské státy odmítnou udělit ES schválení typu pro každý nový typ dvoukolového nebo tříkolového motorového vozidla z důvodů týkajících se maximální konstrukční rychlosti, maximálního točivého momentu a maximálního netto výkonu, pokud nejsou splněny požadavky směrnice 95/1/ES ve znění této směrnice.

Článek 3

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 30. června 2003. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 4

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropských společenství.

Článek 5

Tato směrnice je určena členskými státem.

V Bruselu dne 17. května 2002.

Za Komisi

Erkki LIIKANEN

člen Komise

⁽¹⁾ Úř. věst. L 225, 10.8.1992, s. 72.⁽²⁾ Úř. věst. L 106, 3.5.2000, s. 1.⁽³⁾ Úř. věst. L 52, 8.3.1995, s. 1.⁽⁴⁾ Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1.⁽⁵⁾ Úř. věst. L 18, 21.1.2002, s. 1.

PŘÍLOHA

Přílohy směrnice 95/1/ES se mění takto:

1. Příloha I se mění takto:

- a) v bodě 5 se druhý řádek nahrazuje tímto:
„Atmosférický tlak: (97 ± 10) kPa;“
- b) v bodě 5 se pátý řádek nahrazuje tímto:
„Střední rychlost větru při měření 1 m nad zemí: < 3 m/s, přípustné nárazy < 5 m/s.“

2. Příloha II se mění takto:

- a) v dodatku 1 bodě 3.1.2 tabulce 1 se první věta poznámky 3 nahrazuje tímto:
„Chladič, ventilátor, plášť ventilátoru, vodní čerpadlo a termostat musí na zkušebním stavu zaujímat pokud možno stejné vzájemné polohy, jako kdyby byly na vozidle. Pokud mají chladič, ventilátor, kryt ventilátoru, vodní čerpadlo nebo termostat na zkušebním stavu polohy, které se odlišují od jejich vzájemné polohy na vozidle, musí se polohy na zkušebním stavu popsat a zaznamenat ve zkušebním protokolu.“;
- b) v dodatku 1 se bod 4.1 nahrazuje tímto:

„4.1 **Definice faktorů α_1 a α_2**

Faktory α_1 a α_2 jsou faktory, kterými se násobí zjištěný točivý moment a výkon, aby mohl být stanoven točivý moment a výkon motoru s uvážením účinnosti převodů (faktor α_2) užitých při zkouškách a aby se točivý moment a výkon uvedly do stavu za referenčních atmosférických podmínek stanovených v bodu 4.2.1 (faktor α_1).

Korekční rovnice pro výkon má tvar:

$$P_0 = \alpha_1 \cdot \alpha_2 \cdot P$$

kde:

P_0 = korigovaný výkon (tj. výkon za referenčních atmosférických podmínek na konci klikového hřídele)

α_1 = korekční faktor na referenční atmosférické podmínky

α_2 = korekční faktor na účinnost převodů

P = měřený výkon (zjištěný výkon)“

- c) v dodatku 1 se bod 4.3 nahrazuje tímto:

„4.3 **Stanovení korekčních faktorů**4.3.1 **Stanovení faktoru α_2**

- Je-li je místem měření výstup klikového hřídele, je tento faktor roven 1.
- Není-li místem měření výstup klikového hřídele, vypočítá se tento faktor pomocí vztahu:

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

kde n_t je účinnost převodu mezi klikovým hřídelem a bodem měření.

Účinnost převodu n_t se stanoví násobkem účinnosti n_j každé konstrukční části převodu:

$$n_t = n_1 \cdot n_2 \cdot \dots \cdot n_j$$

Účinnost n_j každé konstrukční části převodu udává následující tabulka:

Typ		Účinnost
Ozubené soukolí	přímé ozubení	0,98
	šikmé ozubení	0,97
	kuželové ozubení	0,96
Řetěz	válečkový	0,95
	nehlučný	0,98

Typ		Účinnost
Řemen	ozubený	0,95
	klínový	0,94
Hydraulická spojka nebo měnič	hydraulická spojka ⁽¹⁾	0,92
	měnič momentu ⁽¹⁾	0,92

⁽¹⁾ Pokud není blokováno

4.3.2 Stanovení faktoru α_1 ⁽¹⁾

4.3.2.1 Stanovení fyzikálních veličin T, P_s pro korekční faktor α_1

T = absolutní teplota uzavřeného vzduchu

P_s = suchý atmosférický tlak v kilopascálech (kPa), tj. celkový barometrický tlak minus tlak vodní páry

4.3.2.2 Faktor α_1

Korekční faktor α_1 se vypočítá z tohoto vztahu:

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

Tento vztah se využije pouze v případě, že platí:

$$0,93 \leq \alpha_1 \leq 1,07$$

Jsou-li tyto mezní hodnoty překročeny, musí se vyčíslená korekční hodnota stanovit a spolu s podmínkami zkoušky (teplota a tlak) přesně uvést ve zkušebním protokolu.

⁽¹⁾ Zkoušky mohou probíhat ve zkušebnách s řízenou teplotou, kde lze atmosférické podmínky nastavit.“;

- d) v dodatku 1 se zrušují body 4.4 a 4.5;
- e) v dodatku 1 bodě 6.1 se hodnota „1,5 %“ nahrazuje hodnotou „3 %“;
- f) v dodatku 2 bodě 3.1.2 tabulce 1 se první věta poznámky 3 nahrazuje tímto:
 „Chladič, ventilátor, plášť ventilátoru, vodní čerpadlo a termostat musí na zkušebním stavu zaujímat pokud možno stejné vzájemné polohy, jako kdyby byly na vozidle. Pokud mají chladič, ventilátor, plášť ventilátoru, vodní čerpadlo nebo termostat na zkušebním stavu polohy, které se odlišují od jejich vzájemné polohy na vozidle, musí se polohy na zkušebním stavu popsat a zaznamenat ve zkušebním protokolu.“;
- g) v dodatku 2 se bod 4.1 nahrazuje tímto:

„4.1 Definice faktorů α_1 a α_2

Faktory α_1 a α_2 jsou faktory, kterými se násobí zjištěný točivý moment a výkon, aby mohl být stanoven točivý moment a výkon motoru s uvážením účinnosti převodů (faktor α_2) užitých při zkouškách a proto, aby se točivý moment a výkon uvedly do stavu za referenčních atmosférických podmínek stanovených v bodu 4.2.1 (faktor α_1).

Korekční rovnice pro výkon má tvar:

$$P_0 = \alpha_1 \cdot \alpha_2 \cdot P$$

kde:

P₀ = korigovaný výkon (tj. výkon za referenčních atmosférických podmínek na konci klikového hřídele)

α_1 = korekční faktor na referenční atmosférické podmínky

α_2 = korekční faktor na účinnost převodů

P = měřený výkon (zjištěný výkon)*

h) v dodatku 3 bodě 3.1.3 tabulce 1 se první věta poznámky 5 nahrazuje tímto:
„Chladič, ventilátor, plášť ventilátoru, vodní čerpadlo a termostat musí na zkušebním stavu zaujímat pokud možno stejné vzájemné polohy, jako kdyby byly na vozidle. Pokud mají chladič, ventilátor, kryt ventilátoru, vodní čerpadlo nebo termostat na zkušebním stavu polohy, které se odlišují od jejich vzájemné polohy na vozidle, musí se polohy na zkušebním stavu popsat a zaznamenat ve zkušebním protokolu.“;

i) v dodatku 3 se bod 4.1 nahrazuje tímto:

„4.1 **Definice faktorů α_d a α_2**

Faktory α_d a α_2 jsou faktory, kterými se násobí zjištěný točivý moment a výkon, aby mohl být stanoven točivý moment a výkon motoru s uvážením účinnosti převodů (faktor α_2) užitých při zkouškách a aby se točivý moment a výkon uvedly do stavu za referenčních atmosférických podmínek stanovených v bodu 4.2.1 (faktor α_d).

Korekční rovnice pro výkon má tvar:

$$P_0 = \alpha_d \cdot \alpha_2 \cdot P$$

kde:

P_0 = korigovaný výkon (tj. výkon za referenčních atmosférických podmínek na konci klikového hřídele)

α_d = korekční faktor na referenční atmosférické podmínky

α_2 = korekční faktor na účinnost převodů

P = měřený výkon (zjištěný výkon)“

j) v dodatku 3 bodě 4.4 se nadpis nahrazuje tímto:

„4.4 **Stanovení korekčního faktoru α_d ⁽¹⁾“.**
