

Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

<u>Informationsnummer</u>	Indhold	Side
	I Meddelelser	
	Kommissionen	
91/C 193/01	Ecu	1
91/C 193/02	Resumé af publicerede udbud, offentliggjort i <i>Supplement til De Europæiske Fællesskabers Tidende</i> , der finansieres af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab (EØF) under Den Europæiske Udviklingsfond (EUF) eller under De Europæiske Fællesskabers budget (ugen fra 16. til 20. juli 1991)	2
	II Forberedende retsakter	
	Kommissionen	
91/C 193/03	Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 70/157/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om tilladt støjniveau og udstødningssystemer for motordrevne køretøjer	3
	III Oplysninger	
	Kommissionen	
91/C 193/04	Meddelelse om ikke at modsætte sig en anmeldt fusion (Sag nr. IV/M.073 — Usinor/ASD)	34

I

(Meddelelser)

KOMMISSIONEN

ECU (*)

23. juli 1991

(91/C 193/01)

Modværdien i national valuta:

Belgiske og luxembourgiske francs	42,3130	Portugisiske escudos	175,963
Tyske mark	2,05574	US-dollars	1,16341
Nederlandske gylde	2,31634	Schweizerfrancs	1,78292
Pund sterling	0,695359	Svenske kroner	7,44114
Danske kroner	7,94140	Norske kroner	8,01004
Franske francs	6,97810	Canadiske dollars	1,34303
Italienske lire	1531,16	Østrigske schilling	14,4739
Irske pund	0,768533	Finske mark	4,94680
Græske drakmer	225,270	Yen	159,573
Spanske pesetas	128,167	Australske dollars	1,50097
		Newzealandske dollars	2,06022

Kommissionen har oprettet en fjernskriver med automatisk svar, som på ethvert fjernskriveropkald videregiver omregningskursen i de vigtigste valutaer. Denne fjernskriver er i funktion dagligt fra kl. 15.30 til kl. 13.00 den følgende dag.

Brugeren bør anvende følgende fremgangsmåde:

- kald fjernskriver nr. 23789 i Bruxelles
- angiv eget kendeord
- skriv koden »cccc«, som udløser det automatiske svar og medfører en udskrift af omregningskurserne for ecu over fjernskriveren
- afbryd ikke forbindelsen, inden meddelelsen er afsluttet, angivet ved tegnene »ffff«.

Note: Kommissionen har også en automatisk fjernskriver (nr. 21791), som dagligt giver oplysninger om beregningen af de monetære udligningsbeløb i forbindelse med anvendelsen af den fælles landbrugs-politik.

(*) Rådets forordning (EØF) nr. 3180/78 af 18. december 1978 (EFT nr. L 379 af 30. 12. 1978, s. 1), senest ændret ved forordning (EØF) nr. 1971/89 (EFT nr. L 189 af 4. 7. 1989, s. 1).

Rådets afgørelse 80/1184/EØF af 18. december 1980 (Lomé-konventionen) (EFT nr. L 349 af 23. 12. 1980, s. 34).

Kommissionens beslutning nr. 3334/80/EKSF af 19. december 1980 (EFT nr. L 349 af 23. 12. 1980, s. 27).

Finansforordningen af 16. december 1980 vedrørende De Europæiske Fællesskabers almindelige budget (EFT nr. L 345 af 20. 12. 1980, s. 23).

Rådets forordning (EØF) nr. 3308/80 af 16. december 1980 (EFT nr. L 345 af 20. 12. 1980, s. 1).

Beslutning truffet af Den Europæiske Investeringsbanks Styrelsesråd den 13. maj 1981 (EFT nr. L 311 af 30. 10. 1981, s. 1).

Resumé af publicerede udbud, offentliggjort i *Supplement til De Europæiske Fællesskabers Tidende*, der finansieres af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab (EØF) under Den Europæiske Udviklingsfond (EUF) eller under De Europæiske Fællesskabers budget

(ugen fra 16. til 20. juli 1991)

(91/C 193/02)

Nummer for internationalt udbud	Nummer og dato i <i>Supplement til De Europæiske Fællesskabers Tidende</i>	Land	Vedrørende	Sidste dag for tilbud
3434	S 134 af 18. 7. 1991	Benin	BJ-Cotonou: Vigtig medicin og medicinske forbrugsartikler (<i>Supplerende oplysninger</i>)	27. 9. 1991
3421	S 135 af 19. 7. 1991	Uganda	UG-Kampala: Godsvogne	1. 10. 1991
3330	S 135 af 19. 7. 1991	Bolivia	BO-Oruro: Muddermaskine (<i>Annulering</i>)	—

II

(Forberedende retsakter)

KOMMISSIONEN

Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 70/157/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om tilladt støjniveau og udstødningssystemer for motordrevne køretøjer

(91/C 193/03)

KOM(91) 51 endelig udg. — SYN 337

(Forelagt af Kommissionen den 28. juni 1991)

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 100 A,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

i samarbejde med Europa-Parlamentet,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

Der bør vedtages foranstaltninger med henblik på gradvis oprettelse af det indre marked i løbet af perioden indtil den 31. december 1992; det indre marked indebærer et område uden indre grænser med fri bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital;

i Rådets direktiv 70/157/EØF⁽¹⁾, senest ændret ved direktiv 89/491/EØF⁽²⁾, er der fastsat grænseværdier for støjen fra motorkøretøjer; disse grænseværdier er nedsat, første gang ved direktiv 77/212/EØF⁽³⁾ og anden gang ved direktiv 84/424/EØF⁽⁴⁾; for busser og lastbiler har nedsættelserne været særlig store, nemlig af størrelsesordenen 10 dB (A);

ved vedtagelsen af direktiv 84/424/EØF, en af ændringerne af direktiv 70/157/EØF, besluttede Rådet at ville foretage en senere revision af direktivets bestemmelser på forslag af Kommissionen; Kommissionens forslag bygger på undersøgelser af og forskning i, hvilke nye foranstaltninger der kan træffes, når der samtidig skal tages

hensyn til hovedtrækkene i EF-bestemmelserne om motorkøretøjer, især dem, der vedrører sikkerhed, miljøbeskyttelse og energibesparelser;

til beskyttelse af befolkningen mod støjgener kræves der yderligere foranstaltninger, som kan nedbringe motorkøretøjers støjniveau; sådanne foranstaltninger bør tage udviklingen af den anvendte teknologi i betragtning, derfor må der være en vis frist fra vedtagelsen af de foreliggende foranstaltninger til deres gennemførelse, således at den teknologi, der i øjeblikket befinder sig på prototypestadiet, kan bringes i anvendelse i serieproduktionen; de nugældende grænseværdier for tunge lastbiler er først blevet anvendt fra den 1. oktober 1989;

en forudsætning for en væsentlig reel nedsættelse af støjgenerne er, at forskellen mellem de i dag anvendte målemetoder og de faktiske trafikforhold reduceres mest muligt; visse teknologier kan dels endnu ikke kontrolleres, dels ikke sammenlignes med dem, der i dag benyttes i procedurerne for standardtypegodkendelse af motorkøretøjer;

der er behov for mere præcis beskrivelse af målebetingelserne, herunder karakterisering af prøvestrækningens overflade og en række omgivelsesparametre såsom temperatur, lufttryk, luftfugtighed, vindhastighed og baggrundsstøj; en sådan forbedring vil hurtigst muligt blive foretaget efter fremgangsmåden i artikel 13 i Rådets direktiv 70/156/EØF⁽⁵⁾, senest ændret ved direktiv 87/403/EØF⁽⁶⁾;

(¹) EFT nr. L 42 af 23. 2. 1970, s. 16.

(²) EFT nr. L 238 af 15. 8. 1989, s. 43.

(³) EFT nr. L 66 af 12. 3. 1977, s. 33.

(⁴) EFT nr. L 238 af 6. 9. 1984, s. 31.

(⁵) EFT nr. L 42 af 23. 2. 1970, s. 1.

(⁶) EFT nr. L 220 af 8. 8. 1987, s. 44.

af støjen fra køretøjerne udgør dækstøjen særligt en væsentlig del ved hastigheder på over 60 km/h; målet om effektiv beskyttelse af befolkningen mod støjgener, især fra bytrafik, må realiseres i to faser; første fase, som nærværende direktiv omhandler, består i at stramme de nuværende bestemmelser for hver køretøjsklasse så meget som muligt, idet der ses bort fra den støj, dækkene fremkalder ved kontakten med vejbanen, da den eksisterende viden om egnede kriterier for vurdering af sådan støj endnu er begrænset; i anden fase skal der på baggrund af mere indgående undersøgelser og forskning i de tekniske vanskeligheder og løsningsmuligheder i forbindelse med dækstøj fra vejbanen fastsættes mere realistiske og reproducerbare kriterier og metoder for måling af denne betydelige støjgener og dertil hørende krav;

til gennemførelse af første fase må der foretages en ændring af bilag I til direktiv 70/157/EØF bestående i nedsættelse af værdierne for de af bilaget omfattede køretøjsklassers støjniveau udtrykt i decibel (dB (A)) og forbedring af prøvningsmetoden for køretøjer med stor motoreffekt; denne køretøjstype konstrueres i stigende udstrækning til at have et større forhold mellem motoreffekt og totalmasse og til at have en sådan drejningsmomentkurve, at der ved lave omdrejningstal bliver større trækraft til rådighed; denne nye konstruktionsform betyder, at gearkassen benyttes mere intensivt i bytrafik, hvilket har betydelig indflydelse på støjen fra de mekaniske dele i forhold til rullestøjen; der er taget hensyn til denne nye konstruktionsform ved ændring af den hastighed, hvormed denne køretøjstype fremføres mod accelerationsbanen, hvor støjniveauet måles;

på grund af de mange forskellige dæktyper og vejbelægningstyper kan man endnu ikke styre støjafgivelsen fra dækkene og vejbanens gensidige påvirkning; dertil kræves der undersøgelser og forskning, så der kan fastlægges kriterier, som dækkene skal opfylde, og konkrete talværdier, som skal overholdes ved standardtypegodkendelsen; undersøgelses- og forskningsresultaterne vil gøre det muligt at indføre nye krav sammen med foranstaltninger vedrørende støjafgivelsen fra de mekaniske dele i forbindelse med gennemførelsen af anden fase;

det bør gennem afgiftsmæssige incitamenter gøres muligt for medlemsstaterne at fremskynde, at motorkøretøjer, der opfylder de krav, der vedtages på fællesskabsplan, bringes i handelen; dette indebærer, at Rådet senest den 1. oktober 1995 vedtager forskrifterne for anden fase på grundlag af forslag, som Kommissionen forelægger senest den 31. marts 1994;

det er nødvendigt at indføre strengere europæiske krav baseret på fuldstændig harmonisering med henblik på at opnå de størst mulige gavnlige virkninger for miljøet samtidig med, at et ensartet marked sikres —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Bilagene til direktiv 70/157/EØF afløses af bilagene til nærværende direktiv.

Artikel 2

1. Fra den 1. januar 1993 kan medlemsstaterne ikke af grunde, der vedrører tilladt støjniveau og udstødningssystem,

— for en køretøjstype nægte EØF-standardtypegodkendelse, udstedelse af det dokument, som er omhandlet i artikel 10, stk. 1, tredje led, i direktiv 70/156/EØF eller national godkendelse

— forbyde ibrugtagning af køretøjerne

hvis støjniveauet og udstødningssystemet for den pågældende køretøjstype eller de pågældende køretøjer opfylder bestemmelserne i direktiv 70/157/EØF, som ændret ved nærværende direktiv.

2. Fra den 1. oktober 1994

— kan medlemsstaterne hverken meddele EØF-standardtypegodkendelse eller udstede det dokument, som er omhandlet i artikel 10, stk. 1, tredje led, i direktiv 70/156/EØF

— skal medlemsstaterne afslå at meddele national godkendelse

for en køretøjstype, hvis støjniveau og udstødningssystem ikke opfylder bestemmelserne i direktiv 70/157/EØF, som ændret ved nærværende direktiv.

3. Fra den 1. oktober 1995 forbyder medlemsstaterne ibrugtagning af køretøjer, hvis støjniveau og udstødningssystem ikke opfylder bestemmelserne i bilagene til direktiv 70/157/EØF, som ændret ved nærværende direktiv.

Artikel 3

Medlemsstaterne kan indføre afgiftslettelser for de i nærværende direktiv omhandlede køretøjer. De skal være i overensstemmelse med Traktatens bestemmelser og desuden

- indrømmes for samtlige køretøjer, der produceres og importeres med henblik på markedsføring i den pågældende medlemsstat, og som er sådan udstyret, at de allerede nu opfylder de af direktivets krav, der kommer til at gælde fra 1994
- afskaffes fra anvendelsesdatoen for obligatoriske værdier for støjniveauet for nye køretøjer, jf. artikel 2, stk. 3
- for hver enkelt køretøjstype være væsentligt lavere end de faktiske omkostninger til de anordninger, der tilsigter overholdelse af de fastsatte værdier, og til deres montering i køretøjet.

Kommissionen skal i god tid underrettes om forslag om indførelse eller ændring af de i stk. 1 omhandlede afgiftslettelser, så den kan fremsætte sine bemærkninger hertil.

Artikel 4

1. Efter fremgangsmåden i artikel 13 i direktiv 70/156/EØF indføres der hurtigst muligt en mere præcis beskrivelse af målebetingelserne, herunder karakterisering af prøvestrækningens overflade.

2. På grundlag af forslag fra Kommissionen, som bygger på undersøgelser og forskning vedrørende støj fremkaldt ved dækkenes kontakt med vejbanen, og som forelægges senest den 31. marts 1994, vedtager Rådet inden den 1. oktober 1995 med kvalificeret flertal foranstaltninger med henblik på begrænsning af denne støj, uden at det går ud over køretøjernes generelle sikkerhed.

Artikel 5

Medlemsstaterne sætter inden den 1. oktober 1992 de nødvendige bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, henvises der deri til dette direktiv, eller de ledsages ved offentliggørelsen af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 6

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

BILAG I

EØF-STANDARDTYPEGODKENDELSE AF EN MOTORKØRETØJSTYPE FOR SÅ VIDT ANGÅR STØJNIVEAU

1. DEFINITIONER

I dette direktiv forstås ved:

1.1. **Køretøjstype**

Køretøjer, som ikke indbyrdes udviser væsentlige forskelle, hvad angår følgende dele:

- 1.1.1. Karosseriets udformning og materialer (i særdeleshed motorrummet og lyddæmpning heraf).
- 1.1.2. Køretøjets længde og bredde.
- 1.1.3. Motortype (styret tænding eller kompressionstænding to- eller firetakt, frem- og tilbagegående eller rotationsstempel, cylinderantal og slagvolumen, karburatorstype/antal eller injektionssystemer, ventilplacering, maksimumseffekt og dertil svarende omdrejningstal).
- 1.1.4. Transmissionssystem, udvekslingsforholdet i det gear, prøvningen udføres i, samt det eller de relevante udvekslingsforhold.
- 1.1.5. Antal, type og placering af udstødningssystem.
- 1.1.6. Antal, type og placering af indsugningssystem.
- 1.1.7. Uanset bestemmelserne i punkt 1.1.2 og 1.1.4 kan køretøjer med samme motortype og/eller forskellige gearudvekslingsforhold, bortset fra køretøjer i klasse M1 og N1 (*), betragtes som køretøjer af samme type. Ovennævnte forskelle betragtes dog som værende en ændring af typen, hvis de medfører, at der foreskrives en anden prøvningsmetode.

1.2. **Udstødnings- og indsugningssystem**1.2.1. *Udstødningssystem*

Et komplet sæt dele, som er nødvendige for at dæmpe den støj, som frembringes af køretøjets motors udstødning.

1.2.2. *Indsugningslyddæmpersystem*

Et komplet sæt dele, som er nødvendige for at dæmpe den støj, som frembringes af køretøjets motors indsugning.

1.2.3. I dette direktiv anses indsugnings- og udstødningsmanifold ikke for at være en del af disse lyddæmpersystemer.

1.3. **Udstødnings- eller indsugningssystemer af forskellig type**

Systemer, som indbyrdes udviser væsentlige forskelle, der kan vedrøre følgende egenskaber:

- 1.3.1. Systemer, hvis dele bærer forskellige fabriks- eller varemærker.
- 1.3.2. Systemer, for hvilke materiaalegenskaber for en given del er forskellige, eller hvis dele har forskellig udformning eller størrelse; en forskel med hensyn til overfladebehandling (galvanisering, aluminiumsbelægning osv.) anses ikke som typeforskel.

(*) I overensstemmelse med definitionen i punkt 0.4 i bilag I til direktiv 70/156/EØF.

- 1.3.3. Systemer, for hvilke funktionsprincipperne for mindst én del er forskellige.
- 1.3.4. Systemer, hvis enkelte dele er sat forskelligt sammen.
- 1.4. **Del af udstødnings- eller indsugningssystem**
En af de særskilte dele, som tilsammen udgør udstødningssystemet (f.eks. rør, selve lydpotten) eller indsugningssystemet (f.eks. luftfilter).
- 1.5. **Samlet udviklingsforhold**
Det antal omdrejninger, motoren foretager, hver gang drivhjulene foretager én omdrejning.
2. ANSØGNING OM EØF-GODKENDELSE
- 2.1. Ansøgning om EØF-godkendelse af en køretøjstype for så vidt angår støjniveau, indgives af køretøjets fabrikant eller dennes befuldmægtigede.
- 2.2. Ansøgningen ledsages af følgende oplysninger i tre eksemplarer:
- 2.2.1. En beskrivelse af køretøjstypen for så vidt angår de under ovenstående punkt 1.1 nævnte punkter. Numre og/eller symboler til identifikation af motortypen og køretøjstypen skal angives.
- 2.2.2. Fortegnelse over behørigt identificerede dele, der danner udstødning/indsugningslyddæmpersystemerne.
- 2.2.3. Tegning af hele udstødningssystemet og angivelse af placering af køretøjet.
- 2.2.4. Detaljetegninger for hver del således, at det bliver muligt at finde frem til pågældende del og identificere denne let, samt angivelse af de anvendte materialer.
- 2.3. Et køretøj, der svarer til den køretøjstype, som skal godkendes, skal indleveres til den tekniske tjeneste, som udfører godkendelsesprøvningsne, af fabrikanten eller dennes befuldmægtigede.
- I det under punkt 1.1.7 foreliggende tilfælde udvælger den tekniske tjeneste, der udfører godkendelsesprøvningsne, med køretøjsfabrikantens samtykke det enkeltkøretøj, der skal repræsentere den pågældende type, som værende det køretøj, der har den mindste længde og den laveste tjenestevægt, i overensstemmelse med specifikationerne i punkt 5.2.2.4.3.3.1.2.
- 2.4. Efter anmodning fra den tekniske tjeneste skal der ligeledes indleveres et eksemplar af udstødningssystemet og en motor med mindst samme cylindervolumen og effekt som den motor, der er monteret i den køretøjstype, der skal godkendes.
- 2.5. Den ansvarlige myndighed skal, inden den meddeler standardtypegodkendelse, kontrollere, at der er truffet tilfredsstillende foranstaltninger til effektiv kontrol af produktionens overensstemmelse.
3. PÅSKRIFTER
- 3.1. Udstødnings- og indsugningssystemets dele med undtagelse af fastgørelsesdele og rør skal bære:
- 3.1.1. Fabriks- eller handelsmærke for fabrikanten af systemet og dets dele.
- 3.1.2. Den af fabrikanten givne handelsmæssige betegnelse.
- 3.2. Disse angivelser skal være tydeligt læselige og uudslettelige.

4. EØF-GODKENDELSE
- 4.1. Såfremt en ansøgning i henhold til punkt 2.1 godkendes, udarbejder de kompetente myndigheder et skema i overensstemmelse med den i bilag III viste model, som vedlægges køretøjets EØF-standardtypegodkendelses-skema.
5. SPECIFIKATIONER
- 5.1. **Generelle specifikationer**
- 5.1.1. Køretøjet, dets motor og dets indsugnings- og udstødningssystem skal udformes, konstrueres og samles således, at køretøjet under normale brugsbetingelser og på trods af de vibrationer, som det kan være udsat for, kan overholde bestemmelserne i nærværende direktiv.
- 5.1.2. Systemerne skal udformes, konstrueres og samledes således, at de under hensyn til køretøjets brugsbetingelser byder en passende modstand mod de korrosionsfænomener, som de udsættes for.
- 5.2. **Specifikationer vedrørende støjniveauerne**
- 5.2.1. *Målemetode*
- 5.2.1.1. Måling af støj, der udsendes af en type køretøj, som indleveres til EØF-godkendelse, udføres i overensstemmelse med de to metoder, som henholdsvis beskrives under punkt 5.2.2.4, for så vidt angår kørende køretøjer og under punkt 5.2.3.4, for så vidt angår køretøj under stilstand (*).
- For køretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 2 800 kg, og som er udstyret med tryklufsbremssystem, skal der foretages en supplerende måling af tryklufsstøjen med stillestående køretøj i overensstemmelse med punkt 5.4.
- 5.2.1.2. De værdier, der måles i henhold til punkt 5.2.1.1 ovenfor, skal noteres i prøverapporten og på et skema i overensstemmelse med modellen i bilag III.
- 5.2.2. *Støjniveau fra kørende køretøj*
- 5.2.2.1. **Grænseværdier**
- Støjniveauet målt i overensstemmelse med punkt 5.2.2.2 til og med 5.2.2.5 i nærværende bilag må ikke overstige nedenstående grænseværdier:

	Køretøjsklasse	(decibel (A))
5.2.2.1.1.	Køretøjer indrettet til befordring af højst ni personer, føreren medregnet	74
5.2.2.1.2.	Køretøjer indrettet til befordring af mere end ni personer, føreren medregnet, og hvis tilladte totalvægt overstiger 3,5 tons	
5.2.2.1.2.1.	med en motoreffekt på mindre end 150 kW	78
5.2.2.1.2.2.	med en motoreffekt på 150 kW og derover	80
5.2.2.1.3.	Køretøjer indrettet til befordring af mere end ni personer, føreren medregnet; last- og varebiler	
5.2.2.1.3.1.	hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 2 tons	76
5.2.2.1.3.2.	hvis tilladte totalvægt overstiger 2 tons, men ikke 3,5 tons	77
5.2.2.1.4.	Last- og varebiler med tilladt totalvægt over 3,5 tons	
5.2.2.1.4.1.	med en motoreffekt på mindre end 75 kW	77
5.2.2.1.4.2.	med en motoreffekt på 75 kW og derover, men under 150 kW	78
5.2.2.1.4.3.	med en motoreffekt på 150 kW og derover	80

(*) Der udføres en afprøvning på køretøj under stilstand for at fastsætte en referenceværdi til brug for de myndigheder, som anvender denne metode med henblik på kontrol af køretøjer i drift.

- for køretøjer af klasse 5.2.2.1.1 og 5.2.2.1.3, som er udstyret med dieselmotor med direkte indsprøjtning, forhøjes grænseværdierne med 1 dB (A)
- for terrængående køretøjer, hvis tilladte totalmasse overstiger 2 tons, forhøjes grænseværdierne med 1 dB (A), hvis køretøjerne har en motoreffekt på mindre end 150 kW, og med 2 dB (A), hvis de har en motoreffekt på 150 kW eller derover.

5.2.2.2. Måleapparater

5.2.2.2.1. Akustiske målinger

Det akustiske måleapparat er en præcisionslydmåler, der er i overensstemmelse med den model, som er beskrevet i publikation nr. 179 »Præcisionslydmålere«, anden udgave, fra Den Internationale Elektrotekniske Kommission (IEC). Målingerne foretages med lydmåleren i stilling »fast« og med »A«-filter, som ligeledes er beskrevet i nævnte publikation.

Før og efter hver række målinger kalibreres lydmåleren efter fabrikantens anvisninger ved hjælp af en egnet lydkilde (f.eks. en pistonfon). Såfremt lydmålerens fejlvisninger under disse kalibreringer varierer med mere end 1 decibel, skal prøvningen betragtes som ugyldig.

5.2.2.2.2. Hastighedsmålinger

Motorens omdrejningstal og køretøjets hastighed på prøvningsstrækningen måles med en nøjagtighed på 3 % eller bedre.

5.2.2.3. Målebetingelser

5.2.2.3.1. Prøvningsareal

Prøvningsarealet skal bestå af en accelerationsstrækning, der omgives af et faktisk taget plant prøvningsareal. Accelerationsstrækningen skal være vandret; kørebanen skal være tør og være af en sådan beskaffenhed, at rullestøjen er ringe.

På prøvningsarealet skal fritfeltbetingelserne opfyldes med en decibels nøjagtighed mellem lyd-kilden og mikrofonen. Denne betingelse anses som overholdt, når der ikke findes lydreflekterende skærme af betydning, såsom indhegninger, klipper, broer eller bygninger inden for en afstand af 50 m fra midten af accelerationsstrækningen. Målepladsens overflade skal i en radius på mindst 10 m fra accelerationsstrækningens midte bestå af et hårdt materiale såsom beton, asfalt eller ethvert andet hertil svarende materiale med hensyn til akustiske egenskaber; denne overflade må ikke være dækket af nyfalden sne, højt græs, løs jord eller cinders. Ingen hindring, der kan påvirke det akustiske felt, må befinde sig i nærheden af mikrofonen, og ingen må befinde sig mellem mikrofonen og lyd-kilden. Den operatør, som foretager målingerne, skal anbringe sig således, at enhver ændring af måleapparatets indikationer undgås.

5.2.2.3.2. Vejrforhold

Målingerne må ikke udføres under dårlige atmosfæriske forhold. Man skal sørge for, at resultaterne ikke forvansktes af vindstød.

5.2.2.3.3. Baggrundsstøj

Til disse målinger skal det A-vejede støjniveau fra andre lyd-kilder end det motorkøretøj, der prøves, og støjniveauet på grund af vindpåvirkninger ligge mindst 10 dB (A) lavere end den af køretøjet frembragte støj. Mikrofonen kan forsynes med en vindskærm under forudsætning af, at der tages hensyn til dennes påvirkning af mikrofonens følsomhed og retningsfølsomheds-karakteristik.

5.2.2.3.4. Køretøjets tilstand

Til disse målinger skal køretøjet være i køreklar stand som beskrevet under 2.6 i bilag I til direktiv 70/156/EØF og ikke trække påhængskøretøj eller sættevogn, undtaget når det drejer sig om uadskillige køretøjer.

Køretøjets luftgummidæk skal være af en type, som normalt af fabrikanten påmonteres vedkommende køretøj og være oppumpet til et tryk eller de tryk, som passer til det ubelastede køretøj.

Før målingerne begyndes, skal motoren bringes op på de normale driftsvilkår for så vidt angår temperatur, justering, brændstof, tændrør, karburator(er) osv. (alt efter tilfældet). Hvis køretøjet er forsynet med automatisk betjente ventilatorer, er ethvert indgreb i denne anordningsfunktion under målingen forbudt.

Med hensyn til køretøjer, der har mere end to trækkende hjul, anvendes kun den transmissionsmåde, der bruges til normal kørsel på landevej.

5.2.2.4. Målemetode

5.2.2.4.1. Målingernes art og antal

Maksimumsstøjniveauet udtrykt i A-vejede decibel (dB(A)) måles, medens køretøjet kører mellem linjerne AA' og BB' (figur 1). Målingen er ugyldig, når en spidsværdi, som på unormal vis fraviger fra det almindelige støjniveau, registreres.

Der skal mindst foretages to målinger på hver side af køretøjet.

5.2.2.4.2. Mikrofonens placering

Mikrofonen skal placeres i en afstand af $7,5 \pm 0,2$ m fra referencelinjen CC' (figur 1) på kørestrækningen og i en højde af $1,2 \pm 0,1$ m over kørebanen. Mikrofonens maksimale følsomhedsakse skal være vandret og vinkelret på køretøjets kørestrækning (linjen CC').

5.2.2.4.3. Kørselsforhold

5.2.2.4.3.1. Generelle forskrifter

Til alle disse målinger køres køretøjet i lige linje over accelerationsstrækningen, således at køretøjets midterlængdeplan ligger så tæt som muligt op ad linjen CC'.

Køretøjet skal nærme sig linjen AA' med en stabiliseret begyndelseshastighed i overensstemmelse med punkt 5.2.2.4.3.2 og 5.2.2.4.3.3. Så snart køretøjets forreste ende når linjen AA', skal speederen så hurtigt som praktisk muligt bringes i den position, der svarer til fuld belastning, og holdes i denne position, indtil køretøjets bageste ende når over linje BB'; speederen bringes da hurtigst muligt tilbage til tomgangsstillingen.

Med hensyn til ikke-adskillelige leddede køretøjer skal sættevogne ikke tages i betragtning, for så vidt angår overskridelsen af linjen BB'.

5.2.2.4.3.2. Fremkørselshastighed

Køretøjet kører frem mod linjen AA' med en stabiliseret hastighed, der svarer til laveste af følgende to hastigheder:

- 50 km/h
- for alle køretøjer i klasse M₁, og køretøjer med en motoreffekt på højst 225 kW i de andre klasser, den hastighed, der svarer til et motoromdrejningstal på $\frac{3}{4}$ af det omdrejningstal (S), hvor motoren afgiver sin maksimale effekt
- for køretøjer med en motoreffekt på over 225 kW i alle andre klasser end M₁, den hastighed, der svarer til et motoromdrejningstal på halvdelen af det omdrejningstal (S), hvor motoren afgiver sin maksimale effekt.

Hvis der under prøvningen sker nedgearing til første gear i køretøjer, der er forsynet med en automatisk gearkasse med mere end to geartrin, kan fabrikanten vælge en af følgende to afprøvningsprocedurer:

- køretøjets hastighed V øges til maksimalt 60 km/h for at undgå denne nedgearing, eller

- hastigheden V holdes på 50 km/h, men motorens brændstofforsyning reduceres til højst 95 % af den nødvendige mængde ved fuld belastning. Denne betingelse anses for opfyldt:
 - i motorer med styret tænding, når spjældets vinkelåbning er 90 %, og
 - i motorer med kompressionstænding, når bevægelsen af indsprøjtningpumpens reguleringsanordning er begrænset til 90 % af dens vinding.

Når køretøjet er forsynet med en automatisk gearkasse uden håndbetjent gearvalg, prøves køretøjet ved forskellige fremkørselshastigheder: 30, 40 og 50 km/h eller ved $\frac{3}{4}$ af den højeste landevejshastighed, hvis denne værdi er lavere. Man skal anvende de betingelser, hvorved der udvikles det højeste støjniveau.

5.2.2.4.3.3. Valg af gear (når køretøjet er forsynet med gearkasse)

5.2.2.4.3.3.1. Ikke-automatisk manuelt betjent gearkasse

5.2.2.4.3.3.1.1. Køretøjer af klasse M_1 og N_1 , der er forsynet med en gearkasse med højst fire gear til fremadkørsel, afprøves i andet gear.

Køretøjer af samme klasse med en gearkasse med mere end fire gear til fremadkørsel prøves successivt i andet og tredje gear. Kun de samlede udvekslingsforhold, der er bestemt til normal landevejshastighed, skal tages i betragtning. Man beregner det aritmetiske gennemsnit af de støjniveauer, som måles under de to kørselsforhold.

Hvis motorens omdrejningstal under prøvningen i andet gear overskrider det omdrejningstal S , hvor motoren afgiver sin maksimale effekt, gentages prøvningen, idet fremkørselshastigheden og/eller det tilsvarende motoromdrejningstal nedsættes i trin på 5 % af S , indtil omdrejningstallet S ikke længere nås.

Køretøjer af klasse M_1 , der er forsynet med mere end fire gear til fremadkørsel og med en motor på over 140 kW, og hvis forhold mellem maksimal effekt og tilladt totalvægt er over 75 kW/t, afprøves dog kun i tredje gear under forudsætning af, at den hastighed, hvormed køretøjets bageste ende passerer linje BB' i tredje gear, er over 61 km/h.

5.2.2.4.3.3.1.2. Køretøjer af andre klasser end M_1 og N_1 , som har et samlet antal fremgear lig med \times (herunder de udvekslingsforhold, som opnås ved hjælp af en hjælpekasse, eller differentiale med flere udvekslinger) skal afprøves successivt i de udvekslingsforhold, der ligger over eller er lig med \times/n (*) (*).

Kun det gear skal tages i betragtning, der giver det højeste støjniveau.

Prøvningen foretages sidste gang i det gear X , hvor motoren når det omdrejningstal S , hvor den afgiver sin maksimale effekt, førend linjen BB' passerer.

I de tilfælde, hvor køretøjer har forskellige samlede udvekslingsforhold (herunder forskellige antal gear), lægges følgende kriterier til grund for, om prøvekøretøjet er repræsentativt for typen:

- hvis det højeste støjniveau opnås mellem udvekslingsforholdene x/n og X , anses køretøjet for repræsentativt for typen
- hvis det højeste støjniveau opnås ved udvekslingsforholdet x/n , anses køretøjet kun for repræsentativt for køretøjer med et samlet udvekslingsforhold, der er lavere end x/n
- hvis det højeste støjniveau opnås ved udvekslingsforholdet X , anses køretøjet kun for repræsentativt for køretøjer med et samlet udvekslingsforhold, der er højere end X .

5.2.2.4.3.3.2. Automatgearkasse med manuel vælger

Prøvningen udføres med vælgeren i den af fabrikanten anbefalede stilling til »normal« kørsel. Påtvunget nedgearing (f.eks. kick-down) skal sættes ud af drift.

(*) Hvor $n = 2$ for køretøjer med en motoreffekt på højst 225 kW og $n = 3$ for køretøjer med en motoreffekt på over 225 kW.

(*) Hvis x/n ikke er et helt tal, vælges det nærmeste højere forhold.

- 5.2.2.5. Vurdering af måleresultaterne
- 5.2.2.5.1. Af hensyn til unøjagtigheder ved måleapparaterne anses den på apparatet aflæste værdi med fradrag af 1 dB (A) som måleresultat.
- 5.2.2.5.2. Måleresultaterne betragtes som gyldige, når forskellen mellem to på hinanden følgende målinger, foretaget på samme side af køretøjet, ikke overstiger 2 dB (A).
- 5.2.2.5.3. Som prøvningsresultat registreres det højeste måleresultat. Er denne værdi 1 dB (A) højere end den for det pågældende køretøj tilladte grænseværdi, foretages yderligere to målinger. Tre af de fire måleresultater skal da ligge inden for de fastsatte grænser.
- 5.2.3. Støjniveau fra køretøj under stilstand
- 5.2.3.1. Lydtrykniveau i nærheden af køretøjerne
- For at lette senere kontrol af lydtrykniveauet for køretøjer i færdslen måles lydtrykniveauet i nærheden af udstødningsrørets munding i overensstemmelse med nedenstående bestemmelser, og måleresultatet opføres i afprøvningsrapporten, som udarbejdes med henblik på udstedelsen af den i bilag III omhandlede attest.
- 5.2.3.2. Måleapparater
- 5.2.3.2.1. Akustiske målinger
- Målingerne gennemføres ved hjælp af en præcisionslydmåler i overensstemmelse med punkt 5.2.2.2.1.
- 5.2.3.2.2. Måling af omdrejningshastigheden
- Motorens omdrejningshastighed måles ved hjælp af en omdrejningstæller, som har en nøjagtighed på 3 % eller bedre. Denne omdrejningstæller kan ikke være den samme som bilens.
- 5.2.3.3. Målebetingelser
- 5.2.3.3.1. Prøvningsareal (figur 2)
- Ethvert område, som ikke udsættes for akustiske forstyrrelser af betydning, kan anvendes som måleplads. Plane overflader belagt med beton, asfalt eller en anden hård belægning med stærkt lydreflekterende egenskaber er særlig egnede; kørebaner af fasttromlet jord kan ikke anvendes.
- Målepladsen skal være en rektangel med sider, der ligger mindst 3 m fra køretøjets konturer. Ingen større hindring, f.eks. en anden person end den, der foretager målingerne, og føreren må befinde sig inden for dette rektangel. Køretøjet anbringes for dette rektangel således, at mikrofonen befinder sig mindst 1 m fra eventuelle kantsten.
- 5.2.3.3.2. Meteorologiske forhold
- Målingerne må ikke udføres under dårlige atmosfæriske forhold. Man skal sørge for, at resultaterne ikke forvanskkes af vindstød.
- 5.2.3.3.3. Baggrundsstøj
- Måleinstrumentets indikationer for baggrundsstøj og vind skal ligge mindst 10 dB (A) under det lydniveau, der skal måles. Mikrofonen kan forsynes med en passende vindskærm under forudsætning af, at der tages hensyn til dennes påvirkning af mikrofonens følsomhed.
- 5.2.3.3.4. Køretøjets tilstand
- Inden målingerne begynder, skal køretøjets motor bringes op på normal driftstemperatur. Hvis køretøjet er forsynet med automatiske ventilatorer, er ethvert indgreb i denne anordnings funktion forbudt under måling af lydniveauet.
- Under målingerne skal gearvælgeren være i frigear.

5.2.3.4. Målemetode

5.2.3.4.1. Art og antal målinger

Det maksimale lydniveau udtrykt i A-vejede decibel (dB(A)) måles under den i punkt 5.2.3.4.3 beskrevne driftsperiode.

Der foretages mindst tre målinger i hvert målepunkt.

5.2.3.4.2. Mikrofonens placering (figur 2)

Mikrofonen anbringes i højde med udstødningsåbningen og i intet tilfælde lavere end 0,2 m over kørebanens overflade. Mikrofonens membran rettes imod udstødningsåbningen og anbringes i en afstand af 0,5 m fra denne åbning. Akse for mikrofonens højeste følsomhed skal være parallel med kørebanens overflade og danne en vinkel på $45^\circ \pm 10^\circ$ i forhold til det lodrette plan, som går igennem akse for udstødningsgassernes retning.

I forhold til det lodrette plan skal mikrofonen anbringes på den side af dette plan, som giver den størst mulige afstand mellem mikrofonen og køretøjets konturer.

Hvis udstødningsanordningen har flere åbninger med en indbyrdes centerafstand på højst 0,3 m og disse åbninger er forbundet med samme lyddæmper, skal mikrofonen rettes mod den åbning, der er nærmest køretøjets konturer eller den åbning, der er højest over kørebanens overflade. I andre tilfælde skal der foretages særskilte målinger for hver udstødningsåbning. Kun den højeste værdi tages i betragtning.

For køretøjer, der er forsynet med en lodret udstødningsanordning (f.eks. erhvervskøretøjer), skal mikrofonen anbringes i højde med udstødningsåbningen og orienteres opad, idet dens akse skal være lodret. Den skal anbringes i en afstand af 0,5 m fra den af køretøjets sider, som er nærmest udstødningen.

Når køretøjet er således udformet, at mikrofonen ikke kan anbringes i overensstemmelse med figur 2 på grund af hindringer, der udgør en del af køretøjet (f.eks. reservehjul, brændstofbeholder, batterikasse), skal der i forbindelse med målingen laves en skitse, hvorpå man tydeligt angiver den til mikrofonen valgte placering. I det omfang det er muligt, skal mikrofonen anbringes mindst 0,5 m fra nærmeste hindring, og dens højeste følsomhedsakse skal rettes mod udstødningsåbningen på det sted, som afskærms af ovennævnte hindringer.

5.2.3.4.3. Motorens driftsbetingelser

Motorens omdrejningstal stabiliseres på tre fjerdedele af det omdrejningstal (S), hvor motoren afgiver sin maksimale effekt.

Så snart det stabiliserede omdrejningstal er nået, bringes speederen hurtigt tilbage til tomgangsstillingen. Støjniveauet måles over en driftsperiode, som omfatter en kort periode ved det konstante omdrejningstal samt hele decelerationsperioden, og lydmålerens højeste angivelse anvendes som gyldigt måleresultat.

5.2.3.5. Resultater (prøvningsrapport)

5.2.3.5.1. Prøvningsrapporten, som udarbejdes med henblik på udstedelse af den i bilag III omhandlede attest, skal indeholde alle de nødvendige oplysninger, navnlig oplysning om, hvorledes støjen fra køretøjet under stilstand er målt.

5.2.3.5.2. Værdierne, som afrundes til nærmeste hele decibel, aflæses på måleapparatet.

Kun de værdier, som ikke afviger mere end 2 dB (A) fra hinanden under tre på hinanden følgende målinger, tages i betragtning.

5.2.3.5.3. Den værdi, som tages i betragtning, er den højeste af de tre målinger.

5.3. Udstødningssystemer med fibermaterialer

5.3.1. Absorberende fibermaterialer må kun bruges ved konstruktion af lyddæmpere, såfremt det gennem egnede målinger under udformningen og produktionen er sikret, at den effektivitet, der gør det muligt at overholde de grænser, der er fastlagt i punkt 5.2.2.1, opnås under landevejskørsel. En sådan lyddæmper betragtes som tilfredsstillende under landevejskørsel, når udstødningsgasserne ikke kommer i kontakt med fibermaterialerne, eller når lyddæmperen på det prototypekøretøj, som prøves i henhold til bestemmelserne i punkt 5.2.2 og 5.2.3, er blevet bragt i normal tilstand med henblik på landevejskørsel, inden lyd niveaumålinger foretages. Dette skal ske med et af de tre forsøg, som er beskrevet i punkterne 5.3.1.1, 5.3.1.2 og 5.3.1.3 herefter, eller ved at fjerne de absorberende fibermaterialer fra lyddæmperen.

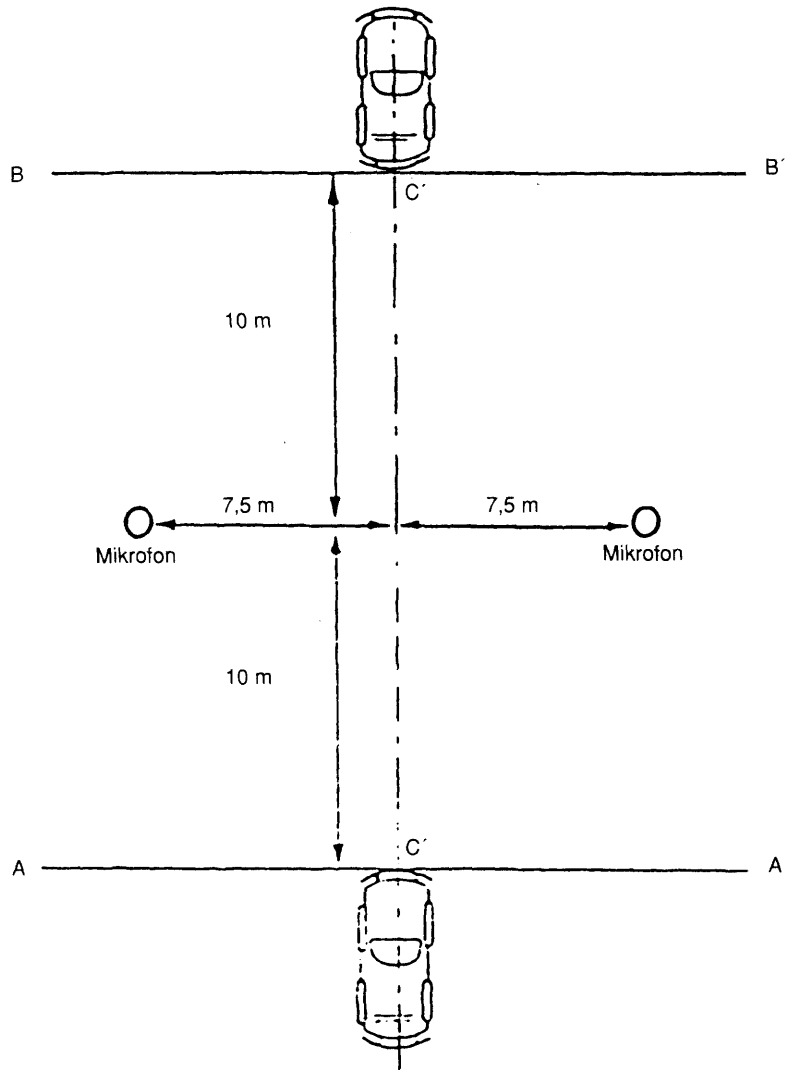
- 5.3.1.1. Kontinuerlig kørsel på vej over 10 000 km
- 5.3.1.1.1. Af nævnte kørsel skal ca. halvdelen omfatte bykørsel og halvdelen langdistancekørsel ved høj hastighed; kontinuerlig kørsel på landevej kan erstattes af et egnet program på prøvebane.
- 5.3.1.1.2. Man skal sørge for at skifte flere gange mellem de to kørselsformer.
- 5.3.1.1.3. Det samlede prøveprogram skal omfatte mindst ti pauser på mindst 3 timer for at reproducere virkningen af afkøling og eventuel kondensation.
- 5.3.1.2. Konditionering på prøvebænk
- 5.3.1.2.1. Lyddæmperen monteres ved hjælp af de tilhørende dele under iagttagelse af køretøjsfabrikantens forskrifter på motoren, som kobles til et bremsedynamometer.
- 5.3.1.2.2. Prøverne foretages i seks perioder à 6 timer med pauser på mindst 12 timer mellem hver af de enkelte perioder for at reproducere virkningerne af afkøling og eventuel kondensation.
- 5.3.1.2.3. I hver sekstimersperiode indstilles motoren successivt på følgende driftsforhold:
1. en sekvens på 5 minutter i tomgang
 2. en sekvens på 1 time under $\frac{1}{4}$ belastning og ved $\frac{3}{4}$ af det omdrejningstal, hvorved motoren afgiver sin maksimale ydelse (S)
 3. en sekvens på 1 time under halv belastning og ved $\frac{3}{4}$ af det omdrejningstal, hvorved motoren afgiver sin maksimale ydelse (S)
 4. en sekvens på 10 minutter under fuld belastning og ved $\frac{3}{4}$ af det omdrejningstal, hvorved motoren afgiver sin maksimale ydelse (S)
 5. en sekvens på 15 minutter under halv belastning og ved det omdrejningstal, hvorved motoren afgiver sin maksimale ydelse (S)
 6. en sekvens på 30 minutter under $\frac{1}{4}$ belastning og ved det omdrejningstal, hvorved motoren afgiver sin maksimale ydelse (S).
- Den samlede varighed af de seks sekvenser: 3 timer.
- Hver periode omfatter to prøver bestående af seks sekvenser som beskrevet ovenfor.
- 5.3.1.2.4. Under afprøvningen foretages ingen afkøling af lyddæmperen ved ventilation, der simulerer luftstrømningen omkring køretøjet. Hvis fabrikanten forlanger det, er afkøling dog tilladt for at forhindre, at udstødningssævens temperatur ved lyddæmperens indgang overstiger den temperatur, der forekommer samme sted, når køretøjet fremføres med maksimal hastighed på vej.
- 5.3.1.3. Konditionering ved tryksvingninger
- 5.3.1.3.1. Udstødning eller udstødningssæven monteres på et køretøj som beskrevet under punkt 2.3 eller på en særskilt motor som nævnt i punkt 2.4.
- I førstnævnte tilfælde anbringes køretøjet på et dynamometer med ruller. I andet tilfælde kobles motoren til et dynamometer i en prøvebænk.
- Det beskrevne apparatur, hvoraf et detaljeret diagram gives i figur 3, monteres ved udgangen af lyddæmperen. Ethvert andet apparatur, der giver tilsvarende resultater, kan godkendes.
- 5.3.1.3.2. Prøvningsapparaturet skal justeres således, at udstødningssævspassagen skiftevis i 2 500 cykluser lukkes og genåbnes ved hjælp af den hurtiglukkende ventil.
- 5.3.1.3.3. Ventilen skal åbne, når udstødningssævens modtryk målt mindst 100 mm neden for indgangsflangen når op på en værdi af mellem 0,35 og 0,40 bar. Ventilen skal lukke, når dette modtryk ikke afviger mere end 10 % fra det stabiliserede modtryk med åben ventil.

- 5.3.1.3.4. Tidsrelæet skal indstilles på en sådan værdi, at bestemmelserne i punkt 5.3.1.3.3 ovenfor overholdes.
- 5.3.1.3.5. Motorhastigheden skal være 75 % af det omdrejningstal (S), hvor motoren afgiver sin maksimale effekt.
- 5.3.1.3.6. Den effekt, som dynamometeret viser, skal svare til 50 % af den maksimale effekt, som måles ved 75 % af motoromdrejningshastigheden (S).
- 5.3.1.3.7. Eventuelle drænåbninger skal tillukkes under prøvningen.
- 5.3.1.3.8. Hele prøvningen må ikke vare over 48 timer.
- Når afkølingsperioder er nødvendige, kan de lægges efter hver time.
- 5.3.2. Såfremt artikel 8, stk. 3, i direktiv 70/156/EØF vedrørende EØF-standardtypegodkendelse skal anvendes, bruges prøvningsmetoden under punkt 5.3.1.2.
- 5.4. **Trykluftstøj**
- 5.4.1. *Målemetode*
- Lydtrykket måles med stillestående køretøj med mikrofonerne anbragt ved nr. 2 og 5 i figur 4. Det højeste A-vægtede lydtryk registreres under trykregulatorens udkobling og under udluftning efter brug af både drifts- og parkeringsbremse.
- Måling af støjen, når trykregulatorens tomgangsventil åbner, foretages, mens motoren kører i tomgang.
- Måling af udluftningsstøjen foretages under brug af drifts- og parkeringsbremsen; før hver måling bringes tryklufte op på sit største arbejdstryk, hvorefter motoren standses.
- 5.4.2. *Vurdering af måleresultaterne*
- Der foretages to målinger ved hver placering af mikrofonerne. Som måleresultat regnes den aflæste værdi med fradrag af 1 dB (A) som kompensation for måleudstyrets unøjagtighed. Måleresultaterne betragtes som gyldige, når forskellen mellem de to målinger ved samme mikrofonplacering ikke overstiger 2 dB (A).
- Som prøvningsresultat tages den højeste målte værdi. Er denne værdi 1 dB (A) højere end støjgrænsen, foretages der yderligere to målinger ved den pågældende mikrofonplacering. Tre af disse fire måleresultater skal da ligge inden for støjgrænsen.
- 5.4.3. *Grænseværdi*
- Støjniveauet må ikke overstige 72 dB (A).
6. **UDVIDELSE AF EØF-TYPEGODKENDELSEN**
- 6.1. **Køretøjstyper, som er ændret til kørsel på blyfri benzin**
- 6.1.1. Godkendelsen af en køretøjstype, som er ændret og/eller justeret udelukkende med det formål at sætte den i stand til at køre på blyfri benzin som specificeret i direktiv 85/210/EØF, udvides, såfremt fabrikanten med forbehold af den typegodkendende myndigheds godkendelse attesterer, at støjniveauet for det ændrede køretøj ikke overstiger de i punkt 5.2.2.1 anførte grænseværdier.
- 6.2. **Køretøjstyper, som er ændret af andre årsager**
- 6.2.1. Godkendelsen af en køretøjstype kan udvides til også at omfatte køretøjstyper som adskiller sig med hensyn til de i bilag III anførte karakteristika, såfremt den typegodkendende myndighed finder, at de foretagne ændringer sandsynligvis ikke vil få nogen nævneværdig negativ indvirkning på køretøjets støjniveau.

7. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE
- 7.1. Alle køretøjer, der produceres i henhold til kravene i dette direktiv, skal stemme overens med den godkendte køretøjstype og opfylde kravene i punkt 5 ovenfor.
- 7.2. Der foretages passende kontrol af produktionen med henblik på overholdelse af kravene i punkt 7.1.
- 7.3. Indehaveren af godkendelsen skal især
- 7.3.1. sørge for, at der findes procedurer for effektiv kontrol af produkternes kvalitet
- 7.3.2. have adgang til det kontroludstyr, der er nødvendigt for kontrol af hver enkelt godkendt types overensstemmelse
- 7.3.3. sørge for, at prøvningsdata opbevares og at der er adgang til ledsagedokumenter i en periode, hvis længde fastsættes med myndighedernes samtykke
- 7.3.4. analysere resultaterne af alle prøvningstyper og dermed kontrollere og sikre, at produktets egenskaber er stabile inden for en industriproduktions normale variation
- 7.3.5. sørge for, at i hvert fald den prøvning, der er foretaget i bilag V, punkt I, foretages for alle produkttyper
- 7.3.6. sørge for, at der efter en kontrolprøvning, som viser manglende overensstemmelse med den pågældende type, foretages en ny prøveudtagning og prøvning. Der skal tages de nødvendige skridt til, at produktionen atter bringes i overensstemmelse med den godkendte type.
- 7.4. Den ansvarlige myndighed, der har meddelt en typegodkendelse, kan til enhver tid kontrollere hver enkelt produktionsenheds overensstemmelseskontrolmetoder.
- 7.4.1. Ved hver inspektion forelægges prøvnings- og produktionskontroljournaler for inspektøren.
- 7.4.2. Inspektøren kan udtage stikprøver til prøvning i fabrikantens laboratorium. Det mindste antal stikprøver kan fastsættes på baggrund af fabrikantens egne kontrolresultater.
- 7.4.3. Hvis kvalitetsniveauet forekommer utilfredsstillende eller der er tvivl om gyldigheden af de prøvninger, der er udført efter punkt 7.4.2, udvælger inspektøren prøver, som sendes til den tekniske tjeneste, der har udført typegodkendelsesprøvningsprøverne.
- 7.4.4. Den ansvarlige myndighed kan udføre en hvilken som helst af de prøvninger, der er foreskrevet i bilag I.
- 7.4.5. Den ansvarlige myndighed skal normalt foretage inspektion hvert andet år. Hvis en inspektion giver negativt resultat, skal den kompetente myndighed påse, at der træffes sådanne foranstaltninger, at produktionsoverensstemmelsen genetableres hurtigst muligt.

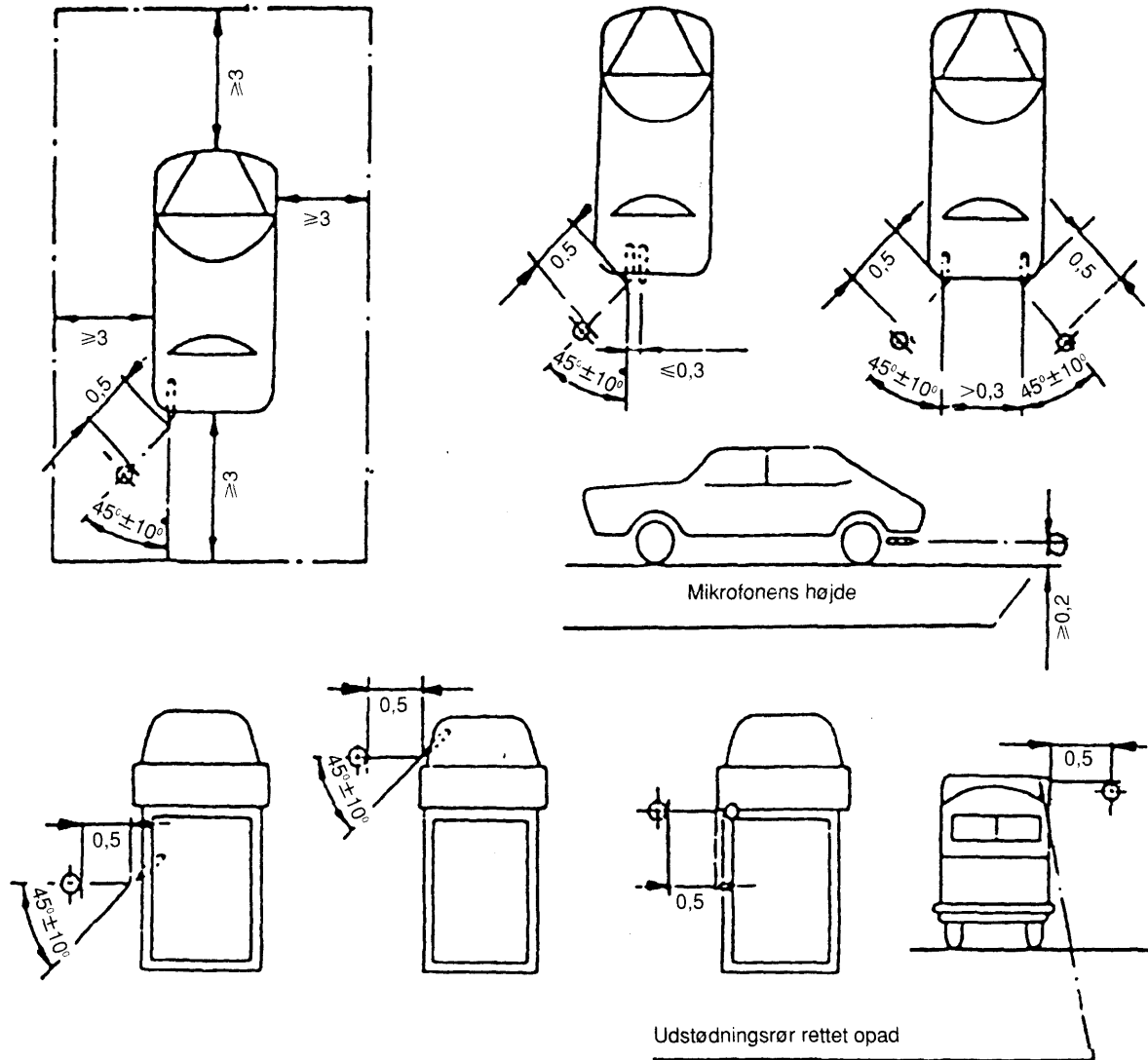
Figur 1

Mikrofonplaceringer ved måling på køretøj under fremkørsel



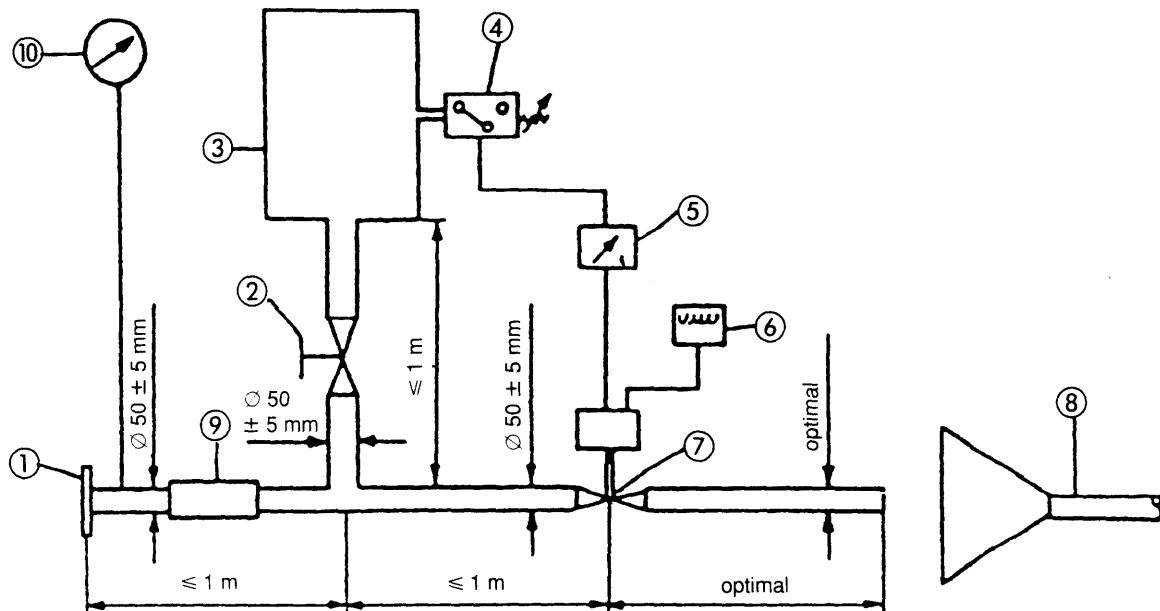
Figur 2

Måleplads og mikrofonplacering ved måling på køretøj under stilstand (afstande i meter)



Figur 3

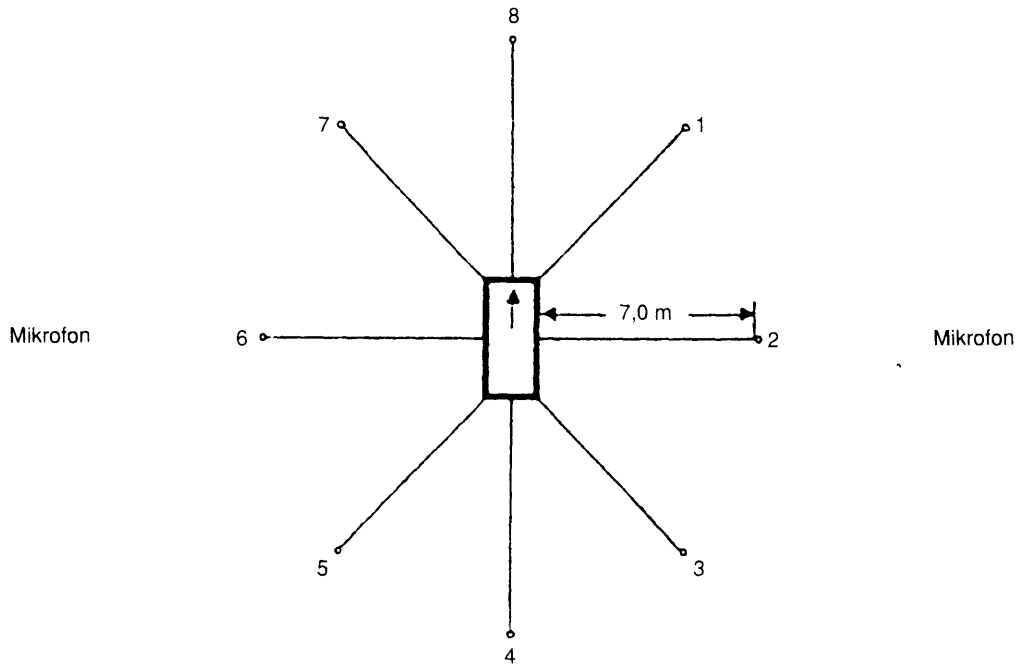
Prøveapparat til konditionering ved tryksvingninger



- ① Indgangsflange, der skal forbindes med afgangsåbningen på den lydæmper, som afprøves.
- ② Manuelt betjent reguleringsventil.
- ③ Udligningsbeholder med et volumen på 35 til 40 l.
- ④ Trykrelæ (ventil): driftsområde: 0,05 til 2,5 bar.
- ⑤ Forsinkelsesrelæ.
- ⑥ Impulstæller.
- ⑦ Hurtiglukkende ventil: Der kan anvendes en udstødningslukkeventil (motorbremse) med en diameter på 60 mm. Denne ventil aktiveres af en trykluftcylinder, der kan udvikle en kraft på 120 N ved 4 bar. Reaktionstid såvel ved åbningen som ved lukningen må ikke overstige 0,5 sekunder.
- ⑧ Udsugning af udstødningsgas.
- ⑨ Bøjelig slange.
- ⑩ Manometer på trykkontrol.

Figur 4

Mikrofonplaceringer til måling af trykluftstøj



Målingen udføres ved stillestående køretøj som vist på figur 4 med 2 mikrofoner placeret i en afstand af 7 m fra køretøjets ydre begrænsninger og 1,2 m over jorden.

BILAG II

EØF-TYPEGODKENDELSE AF UDS TØDNINGSSYSTEMER SOM TEKNISK ENHED
(RESERVEUDSTØDNINGSSYSTEMER)

0. ANVENDELSESOMRÅDE

Dette bilag omhandler typegodkendelse som teknisk enhed i henhold til artikel 9a i direktiv 70/156/EØF af udstødningssystemer eller -dele som reservedel til montering på en eller flere bestemte typer motorkøretøjer af klasserne M₁ og N₁.

1. DEFINITIONER

- 1.1. Ved »reserveudstødningssystem eller -del« forstås enhver del af det i punkt 1.2.1 i bilag I beskrevne udstødningssystem til udskiftning på et køretøj af et system af den type, som er godkendt på det pågældende køretøj i henhold til bilag I.

2. ANSØGNING OM EØF-TYPEGODKENDELSE

- 2.1 Ansøgning om EØF-typegodkendelse af et reserveudstødningssystem eller dele deraf som teknisk enhed indgives af køretøjets fabrikant, fabrikanten af den pågældende tekniske enhed eller deres respektive befuldmægtigede.

- 2.2. For hver type reserveudstødningssystem eller dele heraf, for hvilke EØF-typegodkendelse søges, skal typegodkendelsesansøgningen ledsages af nedennævnte dokumenter i tre eksemplarer og følgende oplysninger:

- 2.2.1. beskrivelse af den (eller de) type(er), for hvilke(n) lyddæmperen eller lyddæmperdelene er bestemt, for så vidt angår de under punkt 1.1. i bilag I nævnte karakteristiske data. Numrene og/eller symbolerne, der betegner motortypen, skal opgives.

- 2.2.2. beskrivelse af reservesystemet med angivelse af hver dels position samt monteringsinstrukser.

- 2.2.3. detaljerede tegninger for hver del, således at det bliver lettere at finde frem til delene og identificere dem, samt angivelse af de anvendte materialer.

På disse tegninger skal man angive det sted, hvorpå man har til hensigt at anbringe det obligatoriske EØF-typegodkendelsesnummer.

- 2.3. Ansøgeren skal efter anmodning fra den tekniske tjeneste fremlægge følgende:

- 2.3.1. to prøveeksemplarer af det system, for hvilken der søges om EØF-typegodkendelse.

- 2.3.2. et eksemplar af et system, der er i overensstemmelse med det system, som er originaldel på køretøjet ved dettes EØF-standardtypegodkendelse.

- 2.3.3. et køretøj, der svarer til den type, udstyret er bestemt for.

— angående det kørende køretøjs støjniveau, skal køretøjet være i sådan en tilstand, at det overholder grænserne fastsat i punkt 5.2.2.1 i bilag I og som ikke kan overstige værdierne opnået ved typegodkendelsen med mere end 3 dB (A) og

— angående køretøjet under stilstand, skal det overholde værdierne opnået ved typegodkendelsen.

- 2.3.4. en separat motor, som svarer til den køretøjstype, som beskrives ovenfor.

- 2.4. Den ansvarlige myndighed skal, inden den meddeler typegodkendelse, kontrollere, at der er truffet tilfredsstillende foranstaltninger til effektiv kontrol af produktionens overensstemmelse.

3. PÅSKRIFTER

- 3.1. Reservesystemer eller dele med undtagelse af fastgørelsesdele og rør skal bære følgende:

- 3.1.1. fabriks- eller handelsmærket fra fabrikanten af systemet eller delene

- 3.1.2. den af fabrikanten givne handelsmæssige betegnelse

- 3.1.3. EØF-typegodkendelsesnummeret efter kendingsbogstaverne for det land, som foretager typegodkendelsen (¹).
- 3.2. Disse angivelser skal være letlæselige og udslettelige.
4. EØF-TYPEGODKENDELSE
- 4.1. Såfremt en ansøgning som nævnt i punkt 2.1 godkendes, udarbejder de kompetente myndigheder en attest i overensstemmelse med den i bilag IV viste model. Foran typegodkendelsesnummeret skal man anbringe kendingsbogstaverne for det land, som foretager typegodkendelsen.
5. SPECIFIKATIONER
- 5.1. **Generelle specifikationer**
- 5.1.1. Reservesystemet eller delene skal udformes, konstrueres og kunne monteres således, at køretøjet under normale brugsvilkår og navnlig på trods af de vibrationer, som systemet udsættes for, kan overholde bestemmelserne i nærværende direktiv.
- 5.1.2. Systemet eller delene skal være konstrueret og kunne monteres således, at de under hensyntagen til køretøjets brugsvilkår er modstandsdygtige over for de korrosionsfremkaldende faktorer, de udsættes for.
- 5.2. **Specifikationer vedrørende støjniveauerne**
- 5.2.1. Reservesystemets eller delenes akustiske egenskaber kontrolleres ved hjælp af de metoder, som beskrives under punkt 5.2.2.4 og 5.2.3.4 i bilag I.
- Når reservesystemet eller delene er monteret på de under punkt 2.3.3 i nærværende bilag beskrevne køretøjer, skal de værdier for støjniveau, der opnås i henhold til de to metoder (køretøj under stilstand og under kørsel), overholde et af følgende krav:
- 5.2.1.1. De må ikke overstige de værdier, som er opnået med den pågældende køretøjstype under EØF-standardtypegodkendelsen.
- 5.2.1.2. De må ikke overstige de støjværdier, som måles på samme køretøj som det, som nævnes under punkt 2.3.3, og som er udstyret med et udstødningssystem af den type, som var monteret på køretøjet under EØF-standardtypegodkendelsen.
- 5.3. **Måling af køretøjets ydelse**
- 5.3.1. Reservesystemet eller delene skal være således indrettet, at køretøjets ydelser svarer til den ydelse, som kan opnås med et originalt system eller dele.
- 5.3.2. Reservesystemet eller efter fabrikantens valg dele sammenlignes med et originalsystem eller dele i ubrugt tilstand, anbragt successivt på køretøjet, som er beskrevet i punkt 2.3.3.
- 5.3.3. Kontrol sker gennem måling af tryktabel i henhold til punkt 5.3.4.1 eller 5.3.4.2. Den værdi, som måles med reservesystemet, må ikke overstige den værdi, som måles med originalsystemet, med mere end 25 % under de herefter angivne betingelser.
- 5.3.4. *Afprøvningsmetode*
- 5.3.4.1. **Metode til afprøvning på motor**
- Målingerne foretages på en motor, som beskrevet i punkt 2.3.4, der er koblet til et dynamometer i en prøvebænk.
- Prøvebænken skal indstilles således, at omdrejningshastigheden (S) svarende til motorens maksimale effekt opnås, når gasspjældet er fuldstændig åbent.
- Med henblik på måling af modtrykket er den afstand, i hvilken trykudtaget skal anbringes i forhold til udstødningsmanifolden, angivet i figur 1, 2 og 3.

(¹) B = Belgien, D = Forbundsrepublikken Tyskland, DK = Danmark, E = Spanien, F = Frankrig, GR = Grækenland, I = Italien, IRL = Irland, L = Luxembourg, NL = Nederlandene, P = Portugal, UK = Det Forenede Kongerige.

5.3.4.2. Metode til måling på køretøj

Målingerne gennemføres på det køretøj, som beskrives under punkt 2.3.3.

Prøven foretages:

- enten på vej
- eller på et dynamometer med ruller.

Motoren skal belastes således, at omdrejningshastigheden (S) svarende til den maksimale ydelse (S) opnås, når gasspjældet er fuldt åbnet.

Med henblik på måling af modtrykket er den afstand, i hvilken trykkudtaget skal anbringes i forhold til udstødningsmanifolden, angivet i figur 1, 2 og 3.

5.4. Supplerende bestemmelser for udstødningslyddæmpersystemer eller dele, der er fyldt med fibermaterialer

Absorberende fibermaterialer må kun bruges ved konstruktion af reservesystemer eller dele, når det gennem egnede forholdsregler under udformning og produktion er sikret, at den effektivitet, der gør det muligt at overholde de grænser, der er fastsat under punkt 5.2.2.1 i bilag I, opnås.

Et sådant system betragtes som tilfredsstillende under færdsel, når udstødningsgasserne ikke er i kontakt med fibermaterialerne, eller når man efter fjernelse af fibermaterialerne afprøver systemet på køretøjet i overensstemmelse med metoderne under punkt 5.2.2 og 5.2.3 i bilag I, og lyd niveauerne da er i overensstemmelse med bestemmelserne i ovenstående punkt 5.2.1.

Såfremt denne betingelse ikke er opfyldt, skal hele systemet underkastes en konditionering efter fastsatte bestemmelser. Denne foretages under anvendelse af en af de tre metoder beskrevet i punkt 5.3.1.1, 5.3.1.2 eller 5.3.1.3 i bilag I.

Efter konditionering skal støjniveauet kontrolleres i henhold til punkt 5.2.1 ovenfor.

Når den i punkt 5.2.1.2 beskrevne fremgangsmåde anvendes, kan EØF-typegodkendelsesansøgeren anmode om konditionering af originalsystemet eller selv indlevere et tomt originalsystem.

6. PRODUKTIONSOVERENSSTEMMELSE

6.1. Ethvert reservesystem eller del, der bærer et EØF-typegodkendelsesnummer i henhold til nærværende direktiv, skal være i overensstemmelse med den godkendte type og overholde kravene i ovenstående punkt 5.

6.2. Der foretages passende kontrol af produktionen med henblik på overholdelse af kravene i punkt 6.1.

6.3. Indehaveren af godkendelsen skal især:

6.3.1. sørge for, at der findes procedurer for effektiv kontrol af produkternes kvalitet.

6.3.2. have adgang til det kontroludstyr, der er nødvendigt for kontrol af hver enkelt godkendt types overensstemmelse.

6.3.3. sørge for, at prøvningsdata opbevares og at der er adgang til ledsagedokumenter i en periode, hvis længde fastsættes med myndighedernes samtykke.

6.3.4. analysere resultaterne af alle prøvningstyper og dermed kontrollere og sikre, at produktets egenskaber er stabile inden for en industriproduktions normale variation.

6.3.5. sørge for, at i hvert fald den prøvning, der er foretaget i bilag V, punkt 2, foretages for alle produkttyper.

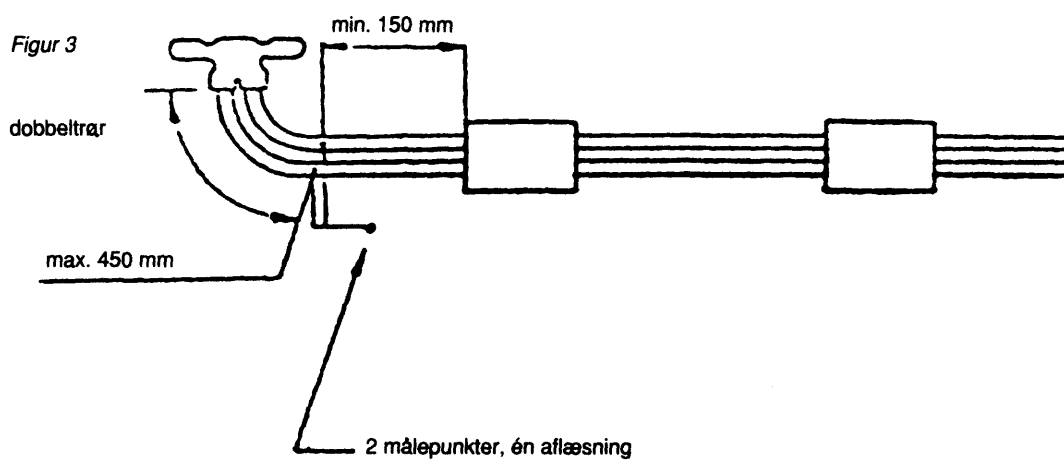
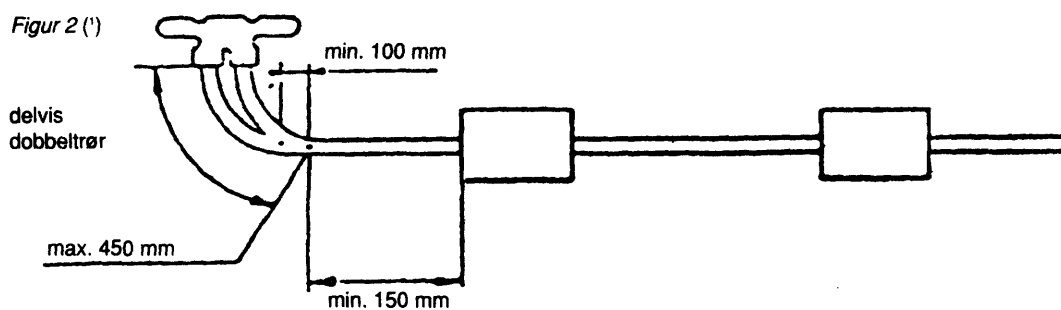
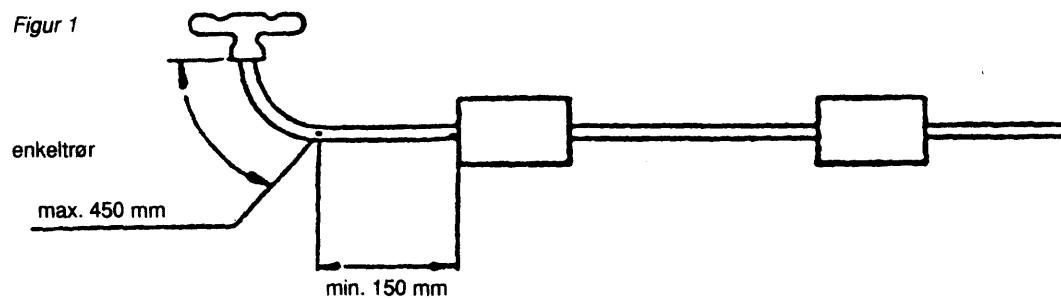
6.3.6. sørge for, at der efter en kontrolprøvning, som viser manglende overensstemmelse med den pågældende type, foretages en ny prøveudtagning og prøvning. Der skal tages de nødvendige skridt til, at produktionen atter bringes i overensstemmelse med den godkendte type.

6.4. Den ansvarlige myndighed, der har meddelt en typegodkendelse, kan til enhver tid kontrollere hver enkelt produktionsenheds overensstemmelseskontrolmetoder.

6.4.1. Ved hver inspektion forelægges prøvnings- og produktionskontroljournaler for inspektøren.

-
- 6.4.2. Inspektøren kan udtage stikprøver til prøvning i fabrikantens laboratorium. Det mindste antal stikprøver kan fastsættes på baggrund af fabrikantens egne kontrolresultater.
- 6.4.3. Hvis kvalitetsniveauet forekommer utilfredsstillende eller der er tvivl om gyldigheden af de prøvninger, der er udført efter punkt 6.4.2, udvælger inspektøren prøver, som sendes til den tekniske tjeneste, der har udført typegodkendelsesprøvningerne.
- 6.4.4. Den ansvarlige myndighed kan udføre en hvilken som helst af de prøvninger, der er foreskrevet i bilag I.
- 6.4.5. Den ansvarlige myndighed skal normalt foretage inspektion hvert andet år. Hvis en inspektion giver negativt resultat, skal den kompetente myndighed påse, at der træffes sådanne foranstaltninger, at produktionsoverensstemmelsen genetableres hurtigst muligt.

Målepunkter — Modtryk



(*) Hvis dette er umuligt, henvises til figur 3.

BILAG III

MODEL

Største dimension: A4 (210 × 297 mm)

(Myndighed)

**BILAG TIL EØF-STANDARDTYPEGODKENDELSESSKEMA FOR SÅ VIDT ANGÅR
STØJNIVEAU**

(Artikel 4, stk. 2, og artikel 10, i Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil)

Under hensyntagen til ændringerne i henhold til direktiv 81/334/EØF.

EØF-typegodkendelsesnummer:

1. Køretøjets fabriks- eller handelsmærke:

2. Køretøjstype:

2.1. Evt. liste over køretøjer, som tages i betragtning i henhold til punkt 5.2.2.4.3.3.1.2 i bilag I:

.....

3. Fabrikantens navn og adresse:

.....

4. Evt. navn og adresse på fabrikantens befuldmægtigede:

.....

5. Motor:

5.1. Fabrikant:

5.2. Type:

5.3. Model:

5.4. Maksimalydelse ⁽¹⁾: kW ved omdrejninger/minut

6. Transmission: ikke-automatisk gearkasse/automatisk gearkasse ⁽²⁾.

6.1. Antal udvekslingsforhold:

7. Udstyr:

7.1. Udstødningssystem:

7.1.1. Fabrikant, evt. befuldmægtiget:

⁽¹⁾ Bestemt i overensstemmelse med Rådets direktiv 80/1269/EØF (EFT nr. L 375 af 31. 12. 1980, s. 46).

⁽²⁾ Det ikke-gældende overstreges.

7.1.2. Model:

7.1.3. Type: ifølge tegning nr.:

7.2. Indsugningssystem:

7.2.1. Fabrikant, evt. befuldmægtiget:

7.2.2. Model:

7.2.3. Type: ifølge tegning nr.:

7.3. Dækstørrelse:

8. Målinger:

8.1. Støjniveau for køretøj under kørsel:

Måleresultat			
	venstre dB (A) (¹)	højre db (A) (¹)	Gear
1. måling			
2. måling			
3. måling			
4. måling			

Afprøvningsresultat: dB (A)/E (²)

8.2. Støjniveau for køretøj under stilstand:

	dB (A)	Motorens omdrejningstal
1. måling		
2. måling		
3. måling		

Afprøvningsresultat: dB (A)/E (²)

(¹) Måleværdierne angives efter fradrag af 1 dB (A) i overensstemmelse med bestemmelserne i punkt 5.2.2.5.1 i bilag I.

(²) »E« angiver, at det drejer sig om målinger, der er gennemført i overensstemmelse med direktiv 81/334/EØF.

8.3. Støjniveau fra trykluft:

Måleresultat		
	venstre dB (A)	højre dB (A)
1. måling		
2. måling		
3. måling		
4. måling		

Afprøvningsresultat: dB (A)

8.4. Omgivelser:

- 8.4.1. Prøvestrækning (overflade):
- 8.4.2. Temperatur (°C):
- 8.4.2.1. Den omgivende lufts temperatur:
- 8.4.2.2. Prøvestrækningens overfladetemperatur:
- 8.4.3. Lufttryk (kPa):
- 8.4.4. Luftfugtighed (%):
- 8.4.5. Vindhastighed (km/h):
- 8.4.6. Vindretning:
- 8.4.7. Baggrundsstøj (dB (A)):
- 9. Køretøj indleveret til godkendelse den:
- 10. Teknisk tjeneste, som udfører godkendelsesafprøvingerne:
- 11. Dato på rapport udstedt af denne tjeneste:
- 12. Nummer på rapport af denne tjeneste:
- 13. Godkendelse meddeles/nægtes for så vidt angår støjniveau og udstødningssystem (*) (*).

(*) Afgørelse i overensstemmelse med direktiv 81/334/EØF (EFT nr. L 131 af 18. 5. 1981).

(*) Det ikke-gældende udstreges.

- 14. Sted:
 - 15. Dato:
 - 16. Underskrift:
 - 17. Følgende dokumenter, der bærer ovenfor nævnte typegodkendelsesnummer, er vedlagt nærværende bilag (udfyldes evt.):
.....
.....
 - 18. Eventuelle bemærkninger:
 -
 -
-

BILAG IV

MODEL

Største dimension: A4 (210 mm × 297 mm)

(Myndighed)

EØF-TYPEGODKENDELSESSKEMA FOR EN TEKNISK ENHED

(Artikel 9a i Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil)

Teknisk enhed: Reserveudstødningssystem

EØF-typegodkendelsesnummer for den tekniske enhed (1):

1. Fabriks- eller handelsmærke:

2. Type:

3. Fabrikantens navn og adresse:

.....

4. Evt. navn og adresse på fabrikantens befuldmægtigede:

.....

5. Sammensætning af den tekniske enhed:

.....

6. Fabriks- eller handelsmærke for de(n) type(r) motorkøretøj(er), for hvilke(n) systemet er bestemt (2):

.....

7. Dette køretøjs type fra og med serienummer:

til serienummer:

8. Motor:

8.1. Type (gnisttænding, diesel):

8.2. Taktantal: 2-4:

8.3. Cylindervolumen:

8.4. Maksimumeffekt (3): kW ved omdr./min

9. Antal gear:

10. Anvendte gear:

11. Differentiale udvekslingsforhold:

(1) Følger efter kendingsbogstaverne for det land, som foretager godkendelsen: B = Belgien, D = Forbundsrepublikken Tyskland, DK = Danmark, E = Spanien, F = Frankrig, GR = Grækenland, I = Italien, IRL = Irland, L = Luxembourg, NL = Nederlandene, P = Portugal, UK = Det Forenede Kongerige.

(2) Opgives flere typer, udfyldes punkt 7 til 14 for hver type.

(3) Bestemt i overensstemmelse med Rådets direktiv 80/1269/EØF (EFT nr. L 375 af 31. 12. 1980, s. 46).

- 12.1. Støjniveau:
- køretøj under kørsel: dB (A), hastighed, stabiliseret før acceleration til km/h
 - køretøjet under stilstand: dB (A) ved omdr./min
- 12.2. Omgivelser
- 12.2.1. Prøvestrækning (overflade):
- 12.2.2. Temperatur (°C):
- 12.2.2.1. Den omgivende lufts temperatur:
- 12.2.2.2. Prøvestrækningens overfladetemperatur:
- 12.2.3. Lufttryk (kPa):
- 12.2.4. Luftfugtighed (%):
- 12.2.5. Vindhastighed (km/h):
- 12.2.6. Vindretning:
- 12.2.7. Baggrundsstøj (dB (A)):
13. Ændring i modtryk:
14. Evt. indskrænkninger i brug og monteringsforskrifter:
-
15. Dato for indlevering af typen med henblik på meddelelse af EØF-typegodkendelse for teknisk enhed:
-
16. Teknisk tjeneste:
17. Dato på den rapport, som udstedes af den tekniske tjeneste:
18. Nummer på den rapport, som udstedes af den tekniske tjeneste:
19. EF-typegodkendelse af den tekniske enhed meddeles/nægtes (!):
20. Sted:
21. Dato:

(!) Det ikke-gældende udstreges.

22. Underskrift:

23. Følgende dokumenter, som bærer det ovenfor angivne typegodkendelsesnummer for teknisk enhed, er vedlagt nærværende meddelelse:

.....

24. Bemærkninger:

.....

.....

—

BILAG V

KONTROL AF PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

I. KØRETØJER

1. Generelt

Disse krav harmonerer med prøvningen af produktionens overensstemmelse med den godkendte type i henhold til punkt 7.3.5 og 7.4.3 i bilag I.

2. Prøvningsprocedurer

Prøvningsmetoder, måleinstrumenter og vurdering af måleresultaterne skal være som beskrevet i bilag I. Køretøjet (køretøjerne) skal prøves for støj under kørsel som beskrevet i bilag I, punkt 5.2.2.4.

3. Prøveeksemplarer

Der udvælges ét køretøj som prøveeksemplar. Opfylder dette køretøj ikke kravene i direktivet efter prøvningen under punkt 4.1 nedenfor, gennemføres der prøvning af endnu to køretøjer.

4. Vurdering af måleresultaterne

- 4.1. Hvis køretøjets støjniveau ved prøvning efter punkt 1 og 2 ovenfor ikke overstiger grænseværdien i bilag I, punkt 5.2.2.1, med mere end 1 dB (A), anses køretøjstypen for at opfylde direktivets krav.
- 4.2. Hvis køretøjet efter prøvning i henhold til punkt 4.1 ovenfor ikke opfylder kravene heri, udføres der prøvning af endnu to køretøjer af samme type i henhold til punkt 1 og 2 ovenfor.
- 4.3. Hvis støjniveauet fra det i punkt 4.2 omhandlede andet og/eller tredje køretøj overstiger grænseværdien i bilag I, punkt 5.2.2.1, med mere end 1 dB (A), anses køretøjstypen ikke for at opfylde direktivets krav, og producenten skal træffe foranstaltninger til at bringe produktionen i overensstemmelse med den godkendte type.

II. RESERVEUDSTØDNINGSSYSTEMER

1. Generelt

Disse krav harmonerer med prøvningen af produktionens overensstemmelse med den godkendte type i henhold til punkt 6.3.5 og 6.4.3 i bilag II.

2. Prøvningsprocedurer

Prøvningsmetoder, måleinstrumenter og vurdering af måleresultaterne skal være som beskrevet i bilag II. Udstødningssystemet eller den tekniske enhed skal prøves som beskrevet i bilag II, punkt 5.

3. Prøveeksemplarer

Der udvælges ét udstødningssystem eller én teknisk enhed som prøveeksemplar. Opfylder dette eksemplar ikke kravene i direktivet efter prøvningen under punkt 4.1 nedenfor, gennemføres der prøvning af endnu to eksemplarer.

4. Vurdering af måleresultaterne

- 4.1. Hvis udstødningssystemets eller den tekniske enheds støjniveau ved prøvning efter punkt 1 og 2 ovenfor i overensstemmelse med bilag II, punkt 5.2, ikke overstiger det støjniveau, der er målt ved EØF-typegodkendelsen af den pågældende type, med mere end 1 dB (A), anses udstødningssystemet eller den tekniske enhed for at opfylde direktivets krav.
- 4.2. Hvis udstødningssystemet eller den tekniske enhed efter prøvning i henhold til punkt 4.1 ovenfor ikke opfylder kravene heri, udføres der prøvning af endnu to udstødningssystemer eller tekniske enheder af samme type i henhold til punkt 1 og 2 ovenfor.
- 4.3. Hvis støjniveauet fra det i punkt 4.2 omhandlede andet og/eller tredje eksemplar overstiger det støjniveau, der er målt ved EØF-typegodkendelsen af den pågældende type, med mere end 1 dB (A), anses udstødningssystemet eller den tekniske enhed ikke for at opfylde direktivets krav, og producenten skal træffe foranstaltninger til at bringe produktionen i overensstemmelse med den godkendte type.

III

(Oplysninger)

KOMMISSIONEN

Meddelelse om ikke at modsætte sig en anmeldt fusion**(Sag nr. IV/M.073 — Usinor/ASD)**

(91/C 193/04)

Den 29. april 1991 besluttede Kommissionen ikke at modsætte sig ovennævnte fusion, idet den erklærede den forenelig med det fælles marked. Denne beslutning er baseret på artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 ⁽¹⁾. Tredjemand, der godtgør en tilstrækkelig interesse i sagen, kan få udleveret en kopi af beslutningen ved skriftlig henvendelse til:

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber
Generaldirektoratet for Konkurrence (GD IV)
Merger Task Force
Avenue de Cortenberg 150
B-1049 Bruxelles.

⁽¹⁾ EFT nr. L 257 af 21. 9. 1990, s. 13.



**KONTORET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS
OFFICIELLE PUBLIKATIONER
Luxembourg**



EUROPA I TAL (2. udgave)

Nedtællingen til det frie marked i 1992 er i fuld gang. Det er derfor mere vigtigt end nogensinde at se hver enkelt af Det Europæiske Fællesskabs medlemsstater i et internationalt perspektiv samt at rette blikket mod Europa, og hvad der ligger derudover. »Europa i Tal« er et uundværligt arbejdsredskab for alle, der studerer geografi, politik, økonomi, moderne sprog samt social- og samfundsvidenskab.

64 s. — 20,5 × 26,9 cm

ISBN 92-825-9454-8 — Katalognummer CA-54-88-158-DA-C

Pris i Luxembourg (moms ikke medregnet): 5,20 ECU

ES, DA, DE, GR, EN, FR, IT, NL, PT

EF's FINANSER

EF-budgettet efter reformen i 1988

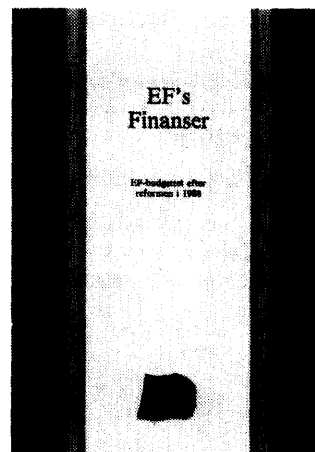
Denne publikation er en informativ og ajourført vejledning, der har til formål at give offentligheden en bedre forståelse af De Europæiske Fællesskabs budget- og finanspolitik.

1990 — 116 s. — 21 × 29,7 cm

ISBN 92-825-9827-6 — Katalognummer CB-55-89-625-DA-C

Pris i Luxembourg (moms ikke medregnet): 10,50 ECU

ES, DA, DE, GR, EN, FR, IT, NL, PT



FÆLLES STANDARDER I VIRKSOMHEDERNE

Af Florence Nicolas i samarbejde med Jacques Repussard

Formålet med denne bog er at forklare principperne i det europæiske standardiseringssystem, hvilke ressourcer systemet råder over, hvordan det passer ind sammen med EF-institutionerne, og hvordan det harmonerer med de nationale og internationale systemer. Bogen indeholder også praktiske eksempler, der kan tjene som udgangspunkt for en europæisk standardiseringshåndbog.

1988 — 79 s. — 17,6 × 25 cm

ISBN 92-825-8551-4 — Katalognummer CB-PP-88-A01-DA-C

Pris i Luxembourg (moms ikke medregnet): 9,00 ECU

ES, DA, DE, GR, EN, FR, IT, NL, PT

ORDREFORMULAREN BEDES SENDT TIL:

Kontoret for De Europæiske Fællesskabs Officielle Publikationer
2, rue Mercier, L-2985 Luxembourg

Send mig venligst de publikationer, som jeg har markeret med et

Navn:

Adresse:

..... Tlf.:

Dato: Underskrift:

Hvad er Taric?

- Den Kombinerede Nomenklatur (KN), som danner grundlag for Taric, er blevet til ved en sammenlægning af de årlige forordninger om ændring af Den Fælles Toldtarif (FFT) (forordning (EØF) nr. 950/68) og statistisk varefortegnelse for Fællesskabets udenrigshandel og for samhandelen mellem dets medlemsstater (NIMEXE) (forordning (EØF) nr. 1445/72).
- Taric indeholder flere underopdelinger hovedsagelig baseret på:
 - kontingenter og toldfritagelser
 - præferencer
 - anti-dumping- og udligningstold
 - variable ændringer
 - monetære udligningsbeløb og tiltrædelsesudligningsbeløb
 - referencepriser for vin
 - overvågningsforanstaltninger, restriktioner og kvantitative begrænsninger.
- Taric vil også blive anvendt som grundlag for:
 - hele EØF's import og
 - brugstarifferne og datafilerne i medlemsstaterne.
- Den eneste måde, hvorpå der kan sikres en ensartet udformning og anvendelse af Fællesskabets retsakter er således, at Kommissionen foretager integreringen og kodificeringen af ovennævnte foranstaltninger. Dette gør det også muligt at indsamle statistiske oplysninger om ovennævnte foranstaltninger på fællesskabsplan, hvilket overflødigger mange af de nugældende separate indberetninger.
- Taric blev udarbejdet til brug for ovennævnte integration og kodificering. De hyppige ændringer i fællesskabsretsakterne indlæses i en database, som løbende opdateres. Taric offentliggøres af Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer. Medlemsstaterne får omgående meddelelse om ændringer i Taric, for at de kan ændre deres egne brugstariffer og datafiler i overensstemmelse hermed. Taric der ikke, i lighed med medlemsstaternes brugstariffer, en retsakt, men dens koder skal anvendes til tolddeklarationer og statistiske indberetninger (se artikel 5 i forordning (EØF) nr. 2658/87).

BESTILLINGSEDEL

Returneres til:

Kontoret for de Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg
Tlf. 49 92 81

Jeg ønsker at modtage Taric (fire bind)

Katalognummer: CQ-67-91-000-DA-C

ISBN: 927 772 0050

Pris for fire bind: ECU 160,00.

Som oplysning:

DKR 1 280 (ekskl. moms og forsendelsesomkostninger)

Betales ved modtagelsen af fakturaen.

Navn


Fornavn

Nr. Gade

Postnummer By

Tlf. Dato



 **KONTORET FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABERS
OFFICIELLE PUBLIKATIONER**

L-2985 Luxembourg

.....
(Underskrift)

