

## II

*(Nicht veröffentlichtsbedürftige Rechtsakte)*

## KOMMISSION

## RICHTLINIE DER KOMMISSION

vom 7. November 1973

zur Anpassung der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt

(73/350/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (70/156/EWG)<sup>(1)</sup>, geändert durch die dem Vertrag über den Beitritt neuer Mitgliedstaaten zur EWG und zur EAG, der am 22. Januar 1972 in Brüssel unterzeichnet wurde, beigefügte Akte<sup>(2)</sup>, insbesondere auf die Artikel 11, 12 und 13,

gestützt auf die Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen (70/157/EWG)<sup>(3)</sup>, geändert durch die dem Vertrag über den Beitritt neuer Mitgliedstaaten zur EWG und EAG, der am 22. Januar 1972 in Brüssel unterzeichnet wurde, beigefügte Akte, insbesondere auf Artikel 3,

in Erwägung nachstehender Gründe :

Ein Fahrzeug muß so beschaffen sein, daß sein Geräuschpegel die vorgeschriebenen Grenzen nicht über-

schreitet; dieser Grundsatz gilt insbesondere für die Auspuffvorrichtungen (Schalldämpfer).

Dank dem technischen Fortschritt ist es heute möglich, die Auspuffanlagen in einer Art zu prüfen, die ihrem üblichen Zustand im Straßenverkehr entspricht. Es müssen deshalb Verfahren eingeführt werden, die neue Schalldämpfer entsprechend konditionieren. Die Konditionierung darf durch Betreiben der Schalldämpferanlage bei Straßendauerläufen oder auf besonderen Prüfständen vorgenommen werden. Da nicht sämtliche Einflüsse eines Straßendauerlaufs ständig reproduzierbar sind, ist für Zweifelsfälle die Konditionierung auf dem Prüfstand vorgeschrieben.

Die Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für die Anpassung der Richtlinien für die Beseitigung der technischen Handelshemmnisse bei Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN :

*Artikel 1*

Im Anhang zur Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 (70/157/EWG) wird der Abschnitt II „Auspuffvorrichtungen (Schalldämpfer)“ durch den Anhang zu dieser Richtlinie ersetzt.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 42 vom 23. 2. 1970, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. L 73 vom 27. 3. 1972, S. 115 und 157.

<sup>(3)</sup> ABl. Nr. L 42 vom 23. 2. 1970, S. 16.

*Artikel 2*

(1) Vom 1. März 1974 ab dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung beziehen,

— für einen Fahrzeugtyp die EWG-Betriebserlaubnis oder die Ausstellung der in Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 (70/156/EWG) vorgesehenen Bescheinigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung nicht verweigern,

— das erstmalige Inverkehrbringen von Fahrzeugen nicht untersagen,

sofern der Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung dieses Fahrzeugtyps oder dieser Fahrzeuge den Vorschriften der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 (70/157/EWG), wie durch die vorliegende Richtlinie zuletzt geändert, entsprechen.

(2) Vom 1. Oktober 1974 ab dürfen die Mitgliedstaaten

— die in Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 (70/156/EWG) vorgesehene Bescheinigung nicht mehr für einen Fahrzeugtyp ausstellen, dessen Geräuschpegel und Auspuffvorrichtung nicht den hiermit zuletzt geänderten Bestimmungen der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 (70/157/EWG) entsprechen,

— die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für Fahrzeugtypen verweigern, deren Geräuschpegel und Auspuffvorrichtung nicht den hiermit zuletzt geänderten Bestimmungen der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 (70/157/EWG) entsprechen.

(3) Vom 1. Oktober 1975 ab dürfen die Mitgliedstaaten das erstmalige Inverkehrbringen von Fahrzeugen verbieten, deren Geräuschpegel und Auspuffvorrichtung nicht den hiermit zuletzt geänderten Bestimmungen der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 (70/157/EWG) entsprechen.

(4) Vor dem 1. März 1974 erlassen und veröffentlichen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Vorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen, und setzen die Kommission unverzüglich hiervon in Kenntnis.

*Artikel 3*

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 7. November 1973

*Für die Kommission*

*Der Präsident*

François-Xavier ORTOLI

## ANHANG

## II. AUSPUFFVORRICHTUNG (SCHALLDÄMPFER)

- II.1. Ist das Kraftfahrzeug mit Einrichtungen zur Verringerung des Auspuffgeräusches (Schalldämpfer) versehen, so sind die Vorschriften des Abschnitts II zu erfüllen. Wenn der Ansaugstutzen des Motors mit einem Luftfilter ausgerüstet ist, der zur Einhaltung des zulässigen Geräuschpegels notwendig ist, gelten die Vorschriften nach II.2 und II.3 auch für diesen Filter.
- II.2. Dem Betriebserlaubnisbogen des Fahrzeugs ist eine schematische Darstellung der Auspuffvorrichtung anzufügen.
- II.3. Der Schalldämpfer ist mit einer deutlich lesbaren und unverwischbaren Marken- und Typenbezeichnung zu versehen.
- II.4. Absorbierende Faserstoffe dürfen für Schalldämpfer nur verwendet werden, wenn durch geeignete konstruktive und fertigungstechnische Maßnahmen sichergestellt ist, daß die zur Einhaltung der Grenzwerte nach Abschnitt I erforderliche Wirksamkeit im Straßenverkehr erreicht wird. Ein solcher Schalldämpfer gilt als wirksam im Straßenverkehr, wenn :
- II.4.1. die Schalldämpferanlage des gemäß I.3 und I.4 geprüften Prototyps vor den Schallpegelmessungen in einen im Straßenverkehr üblichen Zustand gebracht worden ist. Dies kann geschehen : z. B.
- II.4.1.1. durch einen Straßendauerlauf über 10 000 km ;
- II.4.1.1.1. davon sind etwa je zur Hälfte Fahrstrecken mit Stadtverkehr und solche mit Überland-schnellverkehr zu fahren ; der Straßendauerlauf darf durch ein entsprechendes Programm auf einem Prüffeld ersetzt werden ;
- II.4.1.1.2. ein mehrfacher Wechsel zwischen den beiden Geschwindigkeitsbereichen ist anzustreben ;
- II.4.1.1.3. das gesamte Prüfprogramm muß mindestens 10 Pausen von mindestens 3stündiger Dauer enthalten, um die Abkühlungswirkung und etwaige Kondensationseffekte zu erfassen ;  
oder
- II.4.1.2. durch Prüfungen auf einem Prüfstand unter nachstehenden Bedingungen :
- II.4.1.2.1. Der Schalldämpfer ist mit seinem serienmäßigen Zubehör und unter Beachtung der Vorschriften des Fahrzeugherstellers an einen Motor anzubauen, der mit einem Bremsdynamometer gekuppelt ist ;
- II.4.1.2.2. die Prüfungen sind in 6 Reihen von 6stündiger Dauer durchzuführen mit einer Unterbrechung von mindestens 12 Stunden zwischen jeder einzelnen Prüfreihe, um die Abkühlungswirkung und etwaige Kondensationseffekte zu erfassen.
- II.4.1.2.3. Innerhalb jeder 6stündigen Prüfreihe ist der Motor auf folgende Betriebsbedingungen einzustellen :
1. 5 Minuten Prüfdauer im Leerlauf,
  2. 1 Stunde Prüfdauer bei Viertellast mit  $\frac{3}{4}$  der Höchstleistungsdrehzahl,
  3. 1 Stunde Prüfdauer bei Halblast mit  $\frac{3}{4}$  der Höchstleistungsdrehzahl,
  4. 10 Minuten Prüfdauer bei Vollast mit  $\frac{3}{4}$  der Höchstleistungsdrehzahl,
  5. 15 Minuten Prüfdauer bei Halblast mit Höchstleistungsdrehzahl,
  6. 30 Minuten Prüfdauer bei Viertellast mit Höchstleistungsdrehzahl.
- Die Höchstleistungsdrehzahl ist vom Hersteller anzugeben.
- Gesamtdauer der 6 Abschnitte : 3 Stunden.
- Jede Prüfreihe umfaßt 2 Gruppen der obengenannten 6 Abschnitte.

- II.4.1.2.4. Während der Prüfung darf der Schalldämpfer nicht durch einen künstlichen Luftstrom zur Nachahmung der am Fahrzeug auftretenden Luftbewegung gekühlt werden. Auf Verlangen des Herstellers darf jedoch eine Kühlung zugelassen werden, um zu vermeiden, daß die Eintrittstemperatur der Abgase in den Schalldämpfer überschritten wird, die bei dem mit Höchstgeschwindigkeit fahrenden Fahrzeug auftritt ;
- oder
- II.4.1.3. durch Ausräumen der Faserstoffe aus der Schalldämpferanlage.
- II.4.1.4. Nach der Konditionierung des Schalldämpfers gemäß II.4.1 ist eine Geräuschmessung gemäß I.4.1 durchzuführen. Der gemessene Geräuschpegel darf den Grenzwert für die betreffende Fahrzeugklasse nach I.1 nicht übersteigen.
- II.5. In einem nach Artikel 8 Absatz 3 der Richtlinie des Rates über die Betriebserlaubnis zu regelnden Fall ist das vorgenannte Prüfverfahren nach II.4.1.2 maßgebend.
- II.6. Durch geeignete Einrichtungen muß sichergestellt sein, daß die absorbierenden Faserstoffe während der gesamten Nutzungsdauer des Schalldämpfers in ihrer bestimmungsgemäßen Lage verbleiben.
-