

## RICHTLINIE DER KOMMISSION

vom 3. Juli 1984

zur Anpassung der Richtlinie 70/157/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffanlagen von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt

(84/372/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuganhänger<sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die Richtlinie 80/1267/EWG<sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 11,

gestützt auf die Richtlinie 70/157/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen<sup>(3)</sup>, zuletzt geändert durch die Richtlinie 81/334/EWG<sup>(4)</sup>, insbesondere auf Artikel 3,

in Erwägung nachstehender Gründe :

Dank einschlägiger Erfahrungen und angesichts des derzeitigen Standes der Technik ist es jetzt möglich, bestimmte Vorschriften über das Verfahren zur Messung der von gewissen Fahrzeugtypen verursachten Geräusche so zu ändern, daß sie den tatsächlichen Einsatzbedingungen besser entsprechen. Hierbei kann es sich sowohl um Hochleistungsfahrzeuge als auch um Fahrzeuge mit automatischem Getriebe und Vorwähleinrichtung handeln.

Insbesondere Hochleistungsfahrzeuge werden nach fortschrittlichsten technischen Gesichtspunkten gefertigt die in der Regel den in der Serienfertigung verwendeten Lösungen vorausgehen. Hierbei kommt es zu einer Optimierung der Bauteile und Eigenschaften im Hinblick auf die aktive und passive Sicherheit, die Luftverunreinigung, die Lärmbelastung und den Kraftstoffverbrauch. Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Fahrzeuge entspricht das derzeitige Meßverfahren zur Bestimmung des zulässigen Geräuschpegels das entwickelt wurde, um die von den Fahrzeugen während ihres Einsatzes im Stadtverkehr verursachten Geräusche zu messen, den neuesten

Erfahrungen zufolge nicht dem tatsächlichen Einsatz von Hochleistungsfahrzeugen im Stadtverkehr. Die erforderlichen Änderungen zur Behebung dieses Problems und zur repräsentativen Beurteilung der von diesem Kraftfahrzeugtyp verursachten Geräusche sind bereits von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa in ihrem vor kurzem geänderten Reglement Nr. 51 angenommen worden.

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

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN :

### Artikel 1

Anhang I der Richtlinie 70/157/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 81/334/EWG wird entsprechend dem Anhang dieser Richtlinie geändert.

### Artikel 2

(1) Ab 1. Oktober 1984 dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die den zulässigen Geräuschpegel oder die Auspuffanlage betreffen,

— weder die EWG-Betriebserlaubnis oder die Ausstellung des Dokuments nach Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern,

— noch die Erstzulassung der Fahrzeuge ablehnen, wenn der Geräuschpegel und die Auspuffanlage dieses Fahrzeugtyps oder der betreffenden Fahrzeuge den Vorschriften der Richtlinie 70/157/EWG in der mit dieser Richtlinie geänderten Fassung entsprechen.

(2) Ab 1. Oktober 1985 dürfen die Mitgliedstaaten

— das Dokument nach Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG für einen Kraftfahrzeugtyp, dessen Geräuschpegel und dessen Auspuffanlage den Vorschriften der Richtlinie 70/157/EWG in der mit dieser Richtlinie geänderten Fassung nicht entsprechen, nicht mehr ausstellen,

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

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. L 375 vom 31. 12. 1980, S. 34.

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

<sup>(4)</sup> ABl. Nr. L 131 vom 18. 5. 1981, S. 6.

— die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen Kraftfahrzeugtyp verweigern, dessen Geräuschpegel und dessen Auspuffanlage den Vorschriften der Richtlinie 70/157/EWG in der mit dieser Richtlinie geänderten Fassung nicht entsprechen.

(3) Ab 1. Oktober 1986 dürfen die Mitgliedstaaten die Erstzulassung eines Fahrzeugs, dessen Geräuschpegel und dessen Auspuffanlage nicht den Vorschriften der Richtlinie 70/157/EWG in der mit dieser Richtlinie geänderten Fassung entsprechen, verweigern.

*Artikel 3*

Die Mitgliedstaaten setzen vor dem 1. Oktober 1984 die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen

Vorschriften in Kraft. Sie setzen die Kommission unverzüglich hiervon in Kenntnis.

*Artikel 4*

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 3. Juli 1984

*Für die Kommission*

Karl-Heinz NARJES

*Mitglied der Kommission*

## ANHANG

## Änderungen von Anhang I der Richtlinie 70/157/EWG

Unter Punkt 5.2.2.4.3.2 muß es heißen :

„5.2.2.4.3.2. Geschwindigkeit beim Heranfahen

Das Fahrzeug muß sich der Linie AA' mit einer gleichförmigen Geschwindigkeit nähern, die der niedrigeren der beiden folgenden Geschwindigkeiten entspricht :

- Geschwindigkeit entsprechend drei Vierteln derjenigen Motordrehzahl (S), bei der der Motor seine Nennleistung entwickelt ;
- 50 km/h.

Kommt es jedoch bei der Prüfung der Fahrzeuge mit automatischem Getriebe und mehr als zwei getrennten Übersetzungen zu einem Zurückschalten in den ersten Gang, kann der Hersteller sich für eines der beiden folgenden Prüfverfahren entscheiden :

- entweder wird die Geschwindigkeit V des Fahrzeugs auf höchstens 60 km/h erhöht, um dieses Zurückschalten zu verhindern ;
- oder die Geschwindigkeit V von 50 km/h wird beibehalten, die Kraftstoffzufuhr zum Motor jedoch auf höchstens 95 % der für die Vollast erforderlichen Menge verringert. Diese Bedingung gilt als erfüllt :
  - bei Motoren mit Fremdzündung, wenn der Öffnungswinkel der Drosselklappe 90 % beträgt ;
  - bei Motoren mit Selbstzündung, wenn die Bewegung der Regelstange der Einpritzpumpe auf 90 % ihres Hubes begrenzt wird.

Ist das Fahrzeug mit einem automatischen Getriebe ohne Vorwähleinrichtung ausgestattet, wird es mit Annäherungsgeschwindigkeiten von 30, 40 und 50 km/h oder drei Vierteln seiner Höchstgeschwindigkeit auf der Straße — wenn diese Geschwindigkeit niedriger liegt — geprüft. Meßgrundlage ist derjenige Fahrzustand, der den höchsten Geräuschpegel ergibt.“

Unter Punkt 5.2.2.4.3.3.1.1 muß es heißen :

„5.2.2.4.3.3.1.1. Fahrzeuge der Klassen M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub>, die mit einem Schaltgetriebe mit höchstens vier Vorwärtsgängen ausgerüstet sind, werden im zweiten Gang geprüft.

Fahrzeuge dieser Klassen mit einem Getriebe, das mehr als vier Vorwärtsgänge aufweist, werden nacheinander im zweiten und im dritten Gang geprüft. Dabei sind lediglich diejenigen Gesamtübersetzungsverhältnisse zu berücksichtigen, die für normale Fahrt auf der Straße bestimmt sind. Aus den beiden Geräuschpegeln, die unter den genannten Bedingungen ermittelt wurden, ist das arithmetische Mittel zu bilden.

Fahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub> jedoch, die mit mehr als vier Vorwärtsgängen sowie Motoren ausgerüstet sind, die eine Höchstleistung von 140 kW oder mehr entwickeln und bei denen das Verhältnis Höchstleistung zu zulässiger Gesamtmasse über 75 kW/t liegt, werden nur im dritten Gang geprüft, sofern die Geschwindigkeit, mit der die hintere Fahrzeugbegrenzung im dritten Gang die Linie BB' erreicht, über 61 km pro Stunde liegt.“

Unter Punkt 5.2.2.4.3.3.2. muß es heißen :

„5.2.2.4.3.3.2. Automatische Getriebe mit Vorwähleinrichtung

Bei der Prüfung muß sich der Wählhebel in der vom Hersteller für „normale“ Fahrt empfohlenen Stellung befinden.“