

31984L0372

26.7.1984

EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA

L 196/47

## KOMISJONI DIREKTIIV,

3. juuli 1984,

millega kohandatakse tehnika arenguga nõukogu direktiivi 70/157/EMÜ mootorsõidukite lubatud mürataset ja heitgaasisüsteemi käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta

(84/372/EMÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, <sup>(1)</sup> viimati muudetud direktiiviga 80/1267/EMÜ, <sup>(2)</sup> eriti selle artiklit 11,

võttes arvesse nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/157/EMÜ mootorsõidukite lubatud mürataset ja heitgaasisüsteemi käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, <sup>(3)</sup> viimati muudetud direktiiviga 81/334/EMÜ, <sup>(4)</sup> eriti selle artiklit 3,

ning arvestades, et:

tänu selles valdkonnas omandatud kogemustele ja praegust tehnika taset silmas pidades on nüüd saanud võimalikuks muuta teatud tüüpi sõidukite müra mõõtmise meetodiga seotud teatavaid nõudeid, viimaks need vastavusse tegelike töötamistingimustega; kõnealuste sõidukite all mõeldakse kõrgtehnoloogilisi sõidukeid ning käsilülitusvõimalusega automaatkäigukastiga varustatud sõidukeid;

eelkõige on kõnealust tüüpi kõrgtehnoloogilise sõiduki oluliseks tunnuseks asjaolu, et selle ehitamisel on kasutatud uusimat tehnoloogiat, mille rakendamine tavaliselt eelneb hilisema seeriatoodangu puhul kasutatavatele meetoditele, ning selle aktiivse ja passiivse turvalisuse, õhusaaste, müra ja kütusekuluga seotud osad ja tehnilised näitajad on optimeeritud; hetkel kasutatav lubatud mürataseme määramise meetod, mille eesmärgiks on hinnata linnaliikluse tingimustes töötavate sõidukite mürataset, ei vasta viimaste katsete kohaselt kõrgtehnoloogiliste sõidukite tööomaduste osas nende tegelikele linnaliikluses kasutamise tingimustele; selle ebasoodsa olukorra vältimiseks ja kõnealuse sõidukitüübi tekitatava müra täpsema hindamise võimaldamiseks vajalikud muudatused on Ühinenud Rahvaste

Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjon oma hiljuti muudetud eeskirjaga nr 51 juba vastu võtnud;

käesoleva direktiivi sätted on kooskõlas mootorsõidukikaubanduses tehniliste tõkete kõrvaldamist käsitlevate direktiivide tehnika arenguga kohandamise komitee seisukohaga,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

## Artikkel 1

Käesolevaga muudetakse viimati direktiiviga 81/334/EMÜ muudetud direktiivi 70/157/EMÜ I lisa vastavalt käesoleva direktiivi lisale.

## Artikkel 2

1. Alates 1. oktoobrist 1984 ei tohi liikmesriigid lubatud mürataseme või heitgaasisüsteemiga seotud põhjustel:

— keelduda mootorsõiduki tüübile EMÜ tüübikinnituse andmisest, direktiivi 70/156/EMÜ artikli 10 lõike 1 viimases taandes nimetatud dokumendi väljastamisest ega siseriikliku tüübikinnituse andmisest ega

— keelata sõidukite kasutuselevõtmist,

kui kõnealuse sõidukitüübi või kõnealuste sõidukite müratase ja heitgaasisüsteem vastavad käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/157/EMÜ sätetele.

2. Alates 1. oktoobrist 1985:

— ei anna liikmesriigid enam välja direktiivi 70/156/EMÜ artikli 10 lõike 1 viimases taandes nimetatud dokumenti mootorsõiduki tüübile, mille müratase ja heitgaasisüsteem ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/157/EMÜ sätetele,

<sup>(1)</sup> EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1.

<sup>(2)</sup> EÜT L 375, 31.12.1980, lk 34.

<sup>(3)</sup> EÜT L 42, 23.2.1970, lk 16.

<sup>(4)</sup> EÜT L 131, 18.5.1981, lk 6.

— võivad liikmesriigid keelduda siseriikliku tüübikinnituse andmisest mootorsõiduki tüübile, mille müratase ja heitgaasisüsteem ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/157/EMÜ sätetele.

3. Liikmesriigid võivad alates 1. oktoobrist 1986 keelata selliste sõidukite kasutuselevõtmise, mille müratase ja heitgaasisüsteem ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/157/EMÜ sätetele.

#### *Artikkel 3*

Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigusnormid enne 1. oktoobrit 1984. Liikmesriigid teatavad sellest viivitamata komisjonile.

#### *Artikkel 4*

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 3. juuli 1984

*Komisjoni nimel*  
*komisjoni liige*  
Karl-Heinz NARJES

## LISA

**Direktiivi 70/157/EMÜ I lisa muudatused**

Punkt 5.2.2.4.3.2 asendatakse järgmisega:

“5.2.2.4.3.2. Lähenemiskiirus

Sõiduk peab lähenema joonele AA' ühtlase kiirusega, mis vastab järgmisest kahest kiirusest madalamale:

- kiirus, mis vastab mootori pöörlemiskiirusele, mis võrdub kolmveerandiga mootori nimivõimsuse saavutamiseks vajalikust pöörlemiskiirusest S,
- 50 km/h.

Siiski võib tootja juhul, kui enama kui kahe eraldi ülekandearvuga automaatkäigukasti sisaldavate sõidukite puhul toimub katse ajal lülitumine esimesele käigule, valida ühe järgmistest katsemeetoditest:

- sõiduki kiirust V suurendatakse sellise madalamale käigule lülitumise vältimiseks maksimaalselt 60 kilomeetrini tunnis või
- kiirust V hoitakse tasemel 50 km/h ning mootori kütusetoidu on piiratud 95 protsendiga täiskooormuse puhul vajalikust toitest. See tingimus loetakse täidetuks, kui:
  - ottomootori puhul on seguklapi avanemisnurk 90 % ja
  - diiselmootori puhul on pritsepumba keskvarva liikumine piiratud 90 protsendiga selle liikumisulatusest.

Kui sõiduk on varustatud automaatkäigukastiga, millel puudub käsilülitusvõimalus, tuleb sõidukit katsetada erinevatel lähenemiskiirustel, nimelt 30, 40 ja 50 km/h või kolmveerandil maksimaalsest maanteesõidu kiirusest, kui see väärtus on väiksem. Katsetulemuseks on tulemus, mis saadakse maksimaalsele müratasemele vastaval kiirusel.”

Punkt 5.2.2.4.3.3.1.1 asendatakse järgmisega:

“5.2.2.4.3.3.1.1. Kuni nelja edasikäigu ülekandearvuga käsilülituskäigukasti sisaldavate  $M_1$ - ja  $N_1$ -kategooria sõidukite katsetamisel tuleb kasutada teist käiku.

Kõnealustesse kategooriatesse kuuluvate, enam kui nelja edasikäigu ülekandearvuga käsilülituskäigukasti sisaldavate sõidukite katsetamisel tuleb kasutada kordamööda teist ja kolmandat käiku. Arvesse tuleb võtta ainult neid ülekandearve, mis on ette nähtud tavakasutamiseks maanteel. Tuleb välja arvutada kummalgi juhul registreeritud müratasemete aritmeetiline keskmine.

Selliste  $M_1$ -kategooria sõidukite katsetamisel, millel on enam kui neli edasikäiku ja mille mootori maksimumvõimsus on suurem kui 140 kW ning mille lubatud maksimumvõimsuse/täismassi suhe ületab 75 kW/t, võib siiski kasutada ainult kolmandat käiku tingimusel, et sõiduki tagaosa ületab kolmandal käigul joone BB' suuremal kiirusel kui 61 km/h.”

Punkt 5.2.2.4.3.3.2 asendatakse järgmisega:

“5.2.2.4.3.3.2. Käsilülitusvõimalusega automaatkäigukast.

Katse teostamisel seatakse käiguvalija tootja poolt “tavasõidu” puhul soovitatud asendisse.”

---