



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2011.12.9
KOM(2011) 856 galutinis

2011/0409 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl variklinių transporto priemonių garso lygio

(Tekstas svarbus EEE)

{SEK(2011) 1504 galutinis}

{SEK(2011) 1505 galutinis}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Pasiūlymo pagrindas ir tikslai**

Šio pasiūlymo tikslas – užtikrinti aukšto lygio sveikatos ir aplinkos apsaugą ir apsaugoti variklinių transporto priemonių vidaus rinką atsižvelgiant į jų skleidžiamo garso lygį.

Šiuo pasiūlymu siekiama sumažinti aplinkos triukšmą įvedant naują bandymo metodą skleidžiamam triukšmui matuoti, sumažinant triukšmo ribines vertes, įtraukiant į tipo tvirtinimo procedūrą papildomas nuostatas dėl garso skleidimo. Juo siekiama užtikrinti saugumą keliuose ir darbe, įvedant reikalavimus dėl elektrinių ir elektrinių hibridinių transporto priemonių skleidžiamo triukšmo mažiausio lygio.

- **Bendrosios aplinkybės**

Iš pradžių triukšmą reglamentuojantys ES tipo patvirtinimo reikalavimai buvo pagrįsti vidaus rinkos tikslais ir daugiausia skirti variklinių transporto priemonių triukšmo riboms nustatyti. Gavus daugiau informacijos apie triukšmo poveikį sveikatai, tapo akivaizdu, kad būtina nustatyti aukštesnio lygio ES piliečių apsaugą taikant papildomas priemones visos ES mastu. 1996 m. Europos Komisijos žaliojoje knygoje dėl triukšmo¹ pateikti apskaičiavimai, kuriais remiantis maždaug 20 proc. tuometinių ES gyventojų kentėjo nuo triukšmo, kurio lygį mokslininkai ir sveikatos ekspertai laiko nepriimtiniu. Remdamasi iš ES valstybių narių gauta informacija, Europos aplinkos agentūra apskaičiavo, kad pusė miestų gyventojų dėl aplinkos triukšmo keliuose kenčia 55 dB(A) lygį viršijantį triukšmą.

Pastaruoju metu moksliniams tyrimams skirta nemažai lėšų, įskaitant didelius ES finansuojamus projektus, siekiant kiekybiškai įvertinti aplinkos triukšmo ir jo padarinių sąryšį. Nors įvairių tyrimų metodika ir apimtis skiriasi, galima rasti ryšį tarp irzlumo dėl triukšmo ir nepageidaujamo poveikio. Tokios išvados buvo patvirtintos 2008 m. PSO ataskaitoje „Su transportu susijusio poveikio sveikatai, ypač vaikų, ekonominis įvertinimas“ (angl. Economic valuation of transport-related health effects, with a special focus on children).

2010 m. balandžio 28 d. Europos Komisijos komunikate dėl Europos netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių strategijos² paskelbta, kad Europos Komisija 2011 m. pateiks pasiūlymą dėl atitinkamų teisės aktų pakeitimo, siekiant sumažinti transporto priemonių skleidžiamą triukšmą. Šiuo pasiūlymu bus įvestas naujas skleidžiamo triukšmo matavimo bandymo metodas ir pakeistos variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo ribinės vertės. Juo taip pat pirmą kartą bus nustatytas elektrinių ir elektrinių hibridinių transporto priemonių

¹ Europos Komisijos žilioji knyga dėl ateities triukšmo strategijos, 1996 11 04, COM(96) 540 galutinis.

² Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai ir Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui „Europos netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių strategija, COM(2010) 186 galutinis.

skleidžiamo triukšmo mažiausias lygis.

- **Pasiūlymo srityje galiojančios nuostatos**

Keturračių variklinių transporto priemonių skleidžiamas triukšmas reglamentuojamas 1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyvoje dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių leistiną motorinių transporto priemonių garso lygį ir dujų išmetimo sistemas, suderinimo,³ iš dalies pakeistoje direktyvomis 73/350/EEB, 77/212/EEB, 81/334/EEB, 84/372/EEB, 84/424/EEB, 87/354/EEB, 89/491/EEB, 92/97/EEB, 96/20/EB, 99/101/EB, 2006/96/EB, 2007/34/EB ir lygiaverte JT EEK taisykle Nr. 51 dėl triukšmingumo.

Pagal pasiūlymo projektą bus panaikinta Direktyva 70/157/EEB ir jos vėlesni pakeitimai. Palyginti su galiojančiu teisės aktu, pasiūlymo projekte numatyti nauji reikalavimai: naujas bandymo protokolas, naujos ribinės vertės, papildomos nuostatos dėl skleidžiamo triukšmo bei elektrinių ir elektrinių hibridinių transporto priemonių skleidžiamo triukšmo mažiausias lygis.

- Naujas bandymo protokolas

Triukšmo ribos buvo mažinamos kelis kartus, pastarąjį kartą – 1995 m. Pastarasis sumažinimas neturėjo laukiamo poveikio ir vėliau atlikti tyrimai parodė, kad matavimo metodas nebeatitinka tikrųjų važiavimo sąlygų. Todėl nuspręsta, kad, prieš mažinant ribas dar kartą, pirmiausia būtina parengti naują bandymo ciklą ir važiavimo sąlygas triukšmo bandymo metu labiau suderinti su tikrove.

JT EEK Triukšmo darbo grupė parengė ir 2007 m. paskelbė naują bandymo metodą. Tris metus naujasis bandymo metodas buvo laikinai taikomas lygiagrečiai su galiojančiu bandymo metodu, kad būtų įgyta praktinės patirties taikant naująjį metodą, įvertintos jo savybės ir sukaupia matavimo rezultatų duomenų bazė. Stebėjimo laikotarpiais tipo patvirtinimo institucijos privalėjo atlikti triukšmo skleidimo bandymus pagal abu metodus ir pateikti abiejų bandymų rezultatus Europos Komisijai. Taikant šią procedūrą, sukaupia lygiagrečių bandymo rezultatų duomenų bazę, suteikusi gerą progą ištirti naujojo metodo savybes ir kiekybiškai nustatyti abiem metodais gautų rezultatų skirtumus. Pagal naująjį metodą gauti bandymo rezultatai priklauso nuo transporto priemonės kategorijos ir yra iki 2 dB(A) mažesni už gautuosius pagal senąjį metodą.

- Naujos ribinės vertės

Remiantis apibendrintais stebėjimo duomenimis parengtas poveikio vertinimas su skirtingomis galimomis politikos priemonėmis taikant triukšmo bandymo metodą ir atitinkamas ribines vertes. Pagal priimtinausią galimybę lengvosios ir vidutinio dydžio transporto priemonėms ribinės vertės bus sumažintos dviem etapais po 2 dB(A), o sunkiosios transporto priemonėms – 1 dB(A) pirmuoju etapu ir 2 dB(A) antruoju etapu. Taip laisvo eismo srauto triukšmo poveikis sumažės maždaug 3 dB(A), o nereguliaraus srauto – iki 4 dB(A). Smarkiai triukšmo erzinanų žmonių skaičius sumažės 25 proc. Apytikriai apskaičiuota, kad šios triukšmo mažinimo

³ OL L 42, 1970 2 23, p. 16.

priemonės naudos dydis, palyginti su atveju, kai nebūtų imtasi jokių veiksmų, maždaug 20 kartų viršytų išlaidas.

– Papildomos nuostatos dėl skleidžiamo triukšmo

naujojo įprastomis eismo sąlygomis skleidžiamo triukšmo bandymo metodo patikimumas laikomas dideliu, tačiau jis yra mažiau patikimas blogiausio atvejo sąlygomis. Todėl būtina įgyvendinti papildomas nuostatas dėl skleidžiamo triukšmo. Tai yra prevenciniai reikalavimai, į kuriuos numatyta įtraukti transporto priemonės važiavimo sąlygas tikromis eismo sąlygomis, kurios nepatenka į tipo patvirtinimo važiavimo ciklą. Šios važiavimo sąlygos svarbios aplinkos požiūriu, be to, būtina užtikrinti, kad važiuojant gatve transporto priemonės skleidžiamas triukšmas reikšmingai nesiskirtų nuo tikėtinų būtent tos transporto priemonės tipo patvirtinimo bandymo rezultatų.

– Elektrinių ir elektrinių hibridinių transporto priemonių skleidžiamo triukšmo mažiausias lygis

Hibridinių ir elektrinių transporto priemonių pagausėjimas Europos keliuose yra sveikintinas, kadangi dėl to gerokai mažėja oro tarša ir eismo triukšmas. Tačiau ši nauda aplinkai susijusi su nenumatytomis pasekmėmis – nebeliko garsų, iš kurių akieji ir silpnaregiai nutuokia apie kelių transporto priemonių artėjimą, stovėjimą, judėjimo kryptį ar nutolimą. JT EEK įsteigė tyliųjų transporto priemonių skleidžiamo garso mažiausio lygio darbo grupę. Atsižvelgiant į šios grupės diskusijas ir jai pateiktą informaciją pasiūlyta triukšmą reglamentuojančius teisės aktus papildyti priedu, kuriuo derinamos artėjančios transporto priemonės garso sistemų eksploatacinės savybės, jeigu tokios sistemos joje įrengtos. Vis dėlto tokių priemonių įrengimas yra savanoriškas ir į šį siūlymą transporto priemonių gamintojai gali atsižvelgti savo nuožiūra.

• **Derėjimas su kitomis Sąjungos politikos sritimis ir tikslais**

Pasiūlymas dera su ES tikslu užtikrinti aukšto lygio saugą keliuose ir darbe bei aplinkos apsaugą.

2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS REZULTATAI IR POVEIKIO VERTINIMAS

• **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Rengdama šį pasiūlymą Europos Komisija konsultavosi su suinteresuotosiomis šalimis. Vyko bendrosios konsultacijos CARS 21 grupėje, vienijančioje valstybes nares, gamintojus (Europos ir šalių atstovus bei atskiras įmones), sudedamųjų dalių gamintojus, transporto organizacijas ir vartotojų atstovus. CARS 21 grupės darbo grupė Nr. 4, atsakinga už vidaus rinką, išmetalus ir CO2 politiką, aptarė visus pasiūlymo aspektus. Pasiūlytos priemonės sulaukė visuotinio palaikymo. Naujasis bandymo protokolas transporto priemonių skleidžiamam triukšmui matuoti įvertintas teigiamai ir turėtų būti taikomas tipui patvirtinti, kartu su nuostatomis dėl triukšmo skleidimo ne ciklo metu.

• Poveikio vertinimas

Europos Komisija užsakė poveikio vertinimą, kurį atliko TNO VENOLIVA („Transporto priemonių triukšmo ribinės vertės. Dviejų triukšmo skleidimo bandymo metodų palyginimas“, 2011 m.).

Išnagrinėtos įvairios pasiūlymo galimybės, apimančios aplinkos, socialinius ir ekonominius aspektus.

1. Jokių pokyčių. Pagal šią galimybę lieka galioti dabartinės ribinės vertės ir leidžiamosios nuokrypos bei senasis matavimo metodas.
2. Naujas metodas ir senos ribinės vertės. Pagal šią galimybę naujas matavimo metodas bus taikomas kartu su dabartinėmis ribinėmis vertėmis.
3. Naujas metodas ir naujos ribinės vertės, lygiavertės senosioms. Pagal šią galimybę naują bandymo metodą kartu su ribinėmis vertėmis siekiama taikyti taip, kad dėl to nebūtų nustatyta griežtesnių reikalavimų nei pagal dabartinį bandymo metodą ir taikomas ribinės vertės. Pagal šią galimybę numatytos naujos ribinės vertės, kurių griežtumas, palyginti su senąja sistema, nesikeis.
4. Naujas metodas ir naujos ribinės vertės, kuriuos taikant įmanoma sumažinti triukšmą. Pagal šią galimybę naujas ribinės vertės kartu su nauju bandymo metodu siūloma taikyti taip, kad būtų galima tikėtis sumažinti leidžiamą variklinės transporto priemonės skleidžiamo triukšmo lygį. Siūlomas lengvųjų transporto priemonių triukšmo ribinių verčių sumažinimas 3 dB(A), o sunkiųjų transporto priemonių – 2 dB(A), galėtų įsigalioti po dvejų metų nuo šio pasiūlymo paskelbimo dienos.
5. Naujas metodas ir naujos ribinės vertės, kuriuos taikant įmanoma sumažinti triukšmą dviem etapais. Palyginti su 4 galimybe, pagal 5 politikos galimybę galutinis tikslas sumažinti triukšmą yra daug platesnio užmojo. Jo būtų siekiama dviem etapais. Pirmuoju etapu lengvųjų transporto priemonių triukšmas būtų sumažintas 2 dB(A), o sunkiųjų transporto priemonių – 1 dB(A), o etapas prasidėtų po dvejų metų nuo šio pasiūlymo paskelbimo dienos. Antruoju etapu ir lengvųjų transporto priemonių, ir sunkiųjų transporto priemonių triukšmas būtų sumažintas 2 dB(A). Tam prireiks labiau pasirengti ir taikyti drastiškesnes technines priemones: pasak rangovo, šis etapas galėtų būti įgyvendintas praėjus dvejais metais po pirmojo etapo. Bendras triukšmas lengvųjų transporto priemonių atveju sumažėtų 4 dB(A), o sunkiųjų – 3 dB(A).

Išvada – reikia pasirinkti 5 politikos galimybę.

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

• Siūlomų veiksmų santrauka

Pasiūlymu atnaujinami tipo patvirtinimo sistemos reikalavimai variklinių transporto priemonių ir jų dujų išmetimo sistemų garso lygiui. Konkrečiai juo įdiegiamas naujas bandymo metodas skleidžiamam triukšmui matuoti, sumažinamos ribinės triukšmo

vertės ir į ES tipo patvirtinimo procedūrą įtraukiamos papildomos nuostatos dėl skleidžiamo garso. Be to, juo atsižvelgiama į technologijos pokyčius, nustatant naujus reikalavimus dėl elektrinių ir elektrinių hibridinių transporto priemonių skleidžiamo triukšmo mažiausio lygio.

- **Teisinis pagrindas**

Pasiūlymo teisinis pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 114 straipsnis.

- **Subsidiarumo principas**

Kadangi variklinių transporto priemonių skleidžiamo triukšmo ribos ir tipo tvirtinimo procedūra jau suderintos, bet kokie Variklinių transporto priemonių triukšmo direktyvos 70/157/EEB pakeitimai gali būti daromi tik ES lygmeniu. Tai ne tik užkerta kelią vidaus rinkos susiskaidymui, bet ir užtikrina vienodus sveikatos, saugos ir aplinkos standartus visoje ES. Be to, esama masto ekonomijos privalumų: gaminiai gali būti gaminami visai Europos rinkai, užuot juos specialiai pritaikant, kai norima atskirai gauti kiekvienos valstybės narės nacionalinį tipo patvirtinimą.

Atsižvelgiant į dabartinį aplinkos triukšmo lygį, nuo jo kenčiančių piliečių skaičių ir tai, kad ES triukšmo ribos per paskutinį dešimtmetį nekito, nepaisant padidėjusio eismo, ribų pakeitimas šiai padėčiai sušvelninti laikomas proporcinga priemone.

Sąjungos veiksmais bus geriau pasiekti pasiūlymo tikslai, nes bus išvengta vidaus rinkos susiskaidymo, pagerinta transporto priemonių sauga ir ekologinės charakteristikos. Tai aiškiai taikytina transporto priemonių triukšmo riboms, atsižvelgiant į kelių eismo tarptautinį pobūdį, transporto priemonių eksportą ir nacionalines taisykles, kurios priešingu atveju būtų nustatytos.

Todėl pasiūlymas atitinka subsidiarumo principą.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą dėl toliau nurodytos priežasties.

Remiantis poveikio vertinimu, pasiūlymas atitinka proporcingumo principą, nes neviršija to, kas būtina siekiant tikslo užtikrinti tinkamą vidaus rinkos veikimą, kartu užtikrinant aukštą visuomenės saugos ir aplinkos apsaugos lygį.

Atsižvelgiant į dabartinį aplinkos triukšmo lygį, nuo jo kenčiančių piliečių skaičių ir tai, kad ES triukšmo ribos per paskutinį dešimtmetį nekito, nepaisant padidėjusio eismo, ribų pakeitimas siekiant sušvelninti šią padėtį laikomas proporcinga priemone. Eismo triukšmui sumažinti taikoma ir daug kitų vietinių priemonių, tačiau jos turi būti derinamos su šaltinio skleidžiamo triukšmo mažinimo priemonėmis, o tai daug veiksmingiau ir techniniu, ir ekonominiu požiūriais.

- **Pasirinkta priemonė**

Siūloma priemonė – reglamentas.

Kitos priemonės būtų netinkamos dėl toliau nurodytos priežasties.

Manoma, kad reglamentas yra tinkama priemonė užtikrinti, kad būtų laikomasi reikalavimų, ir jo nereikia perkelti į ES valstybių narių nacionalinę teisę.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi poveikio Sąjungos biudžetui.

5. PAPILDOMA INFORMACIJA

- **Imitavimas, bandomasis etapas ir pereinamasis laikotarpis**

Pasiūlyme numatytas bendrasis pereinamasis laikotarpis, skirtas suteikti pakankamai laiko pasiruošti transporto priemonių ir sudedamųjų dalių gamintojams ir administracijoms. Pasiūlytas dviejų etapų metodas, pirmojo etapo pradžią atidedant dvejiems metams (t. y. dvejiems metams po reglamento įsigaliojimo), o antrąjį etapą, įskaitant griežtesnius reikalavimus – dar dvejiems metams (t. y. ketveriems metams po reglamento įsigaliojimo). Kalbant apie pirmąjį etapą, kuriuo neprireiks esminių transporto priemonių pokyčių, galima pritarti rangovo (atlikus poveikio vertinimą) siūlymui dėl bendro, ketverių metų laikotarpio. Tačiau, kaip paaiškėjo per CARS 21 grupės konsultacijas, tas laikotarpis nėra visiškai suderinamas su antruoju etapu, per kurį reikės atlikti svarbius transporto priemonių konstravimo pakeitimus. Taigi, antrajam etapui siūloma skirti trejus metus (visas laikotarpis truktų penkerius metus).

- **Supaprastinimas**

Pasiūlyme numatytas teisės aktų supaprastinimas, nes bus panaikinta Direktyva 70/157/EEB ir vėlesni jos pakeitimai.

- **Galiojančių teisės aktų panaikinimas**

Priėmus pasiūlymą būtų panaikinti galiojantys teisės aktai (Direktyva 70/157/EEB ir vėlesni jos pakeitimai.)

- **Europos ekonominė erdvė**

Siūlomas teisės aktas susijęs su EEE, todėl turėtų būti jai taikomas.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl variklinių transporto priemonių garso lygio

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 114 straipsnį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁴,
perdavus pasiūlymą nacionaliniams parlamentams,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) vidaus rinka yra vidaus sienų neturinti erdvė, kurioje užtikrinamas laisvas prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimas. Tuo tikslu yra įsteigta išsami variklinių transporto priemonių Sąjungos tipo patvirtinimo sistema. Variklinių transporto priemonių ir jų dujų išmetimo sistemų tipo patvirtinimo techniniai reikalavimai leidžiamam garso lygiui turėtų būti suderinti, kad būtų išvengta skirtingų reikalavimų priėmimo skirtingose valstybėse narėse ir užtikrintas tinkamas vidaus rinkos veikimas, kartu užtikrinant aukštą aplinkos apsaugos ir viešosios saugos lygį;
- (2) 1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyvoje 70/157/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių leistiną motorinių transporto priemonių garso lygį ir dujų išmetimo sistemas, suderinimo⁵ suderinti skirtingi valstybių narių techniniai reikalavimai, susiję su variklinių transporto priemonių ir jų dujų išmetimo sistemų leidžiamu garso lygiu, siekiant sukurti vidaus rinką ir užtikrinti jos veikimą. Tikslinga pakeisti tą direktyvą reglamentu, siekiant, kad vidaus rinka gerai veiktų ir būtų užtikrintas vienodas ir nuoseklus reglamento taikymas visoje Sąjungoje;

⁴ OL C..., ..., p. .

⁵ OL L 42, 1970 2 23, p. 16.

- (3) šis reglamentas yra atskiras reglamentas, kuriuo, vadovaujantis 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatančia motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudedamųjų dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyvą),⁶ taikoma tipo tvirtinimo procedūra;
- (4) Direktyvoje 70/157/EEB nurodoma Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (JT EEK) taisyklė Nr. 51⁷ dėl triukšmingumo, kurios viena susitariančiųjų šalių yra Sąjunga ir kurioje nustatytas triukšmo skleidimo bandymo metodas;
- (5) nuo jos priėmimo Direktyva 70/157/EEB buvo keletą kartų iš esmės pakeista. Naujausias variklinių transporto priemonių triukšmo ribų sumažinimas, įvestas 1995 m., neturėjo poveikio, kurio tikėtasi. Tyrimai parodė, kad pagal direktyvą taikytas metodas nebeatitiko tikrųjų važiavimo mieste sąlygų. Visų pirma, kaip nurodyta 1996 m. Žaliojoje knygoje dėl ateities triukšmo strategijos,⁸ pagal tą metodą būdavo nepakankamai įvertinamas padangų riedėjimo triukšmo poveikis bendram triukšmui;
- (6) todėl šiuo reglamentu turėtų būti nustatytas kitas metodas, pakeisiantis Direktyvoje 70/157/EEB nustatytą privalomąjį metodą. Tas metodas turėtų būti pagrįstas 2007 m. JT EEK Triukšmo darbo grupės (GRB) paskelbtu metodu, į kurį įtraukta standarto ISO 362⁹ 2007 m. versija. Komisijai pateikti ir seno, ir naujo bandymo metodų stebėjimo rezultatai;
- (7) naujojo įprastomis eismo sąlygomis skleidžiamo triukšmo bandymo metodo patikimumas laikomas dideliu, tačiau jis yra mažiau patikimas blogiausio atvejo sąlygomis. Todėl būtina šiuo reglamentu įgyvendinti papildomas nuostatas dėl triukšmo skleidimo. Į šias nuostatas įeina prevenciniai reikalavimai transporto priemonės važiavimui tikromis eismo sąlygomis, kurios nepatenka į tipo patvirtinimo važiavimo ciklą. Šios važiavimo sąlygos svarbios aplinkos požiūriu, be to, būtina užtikrinti, kad važiuojant gatve transporto priemonės skleidžiamas triukšmas reikšmingai nesiskirtų nuo to, kurio tikimasi pagal būtent tos transporto priemonės tipo patvirtinimo bandymo rezultatus;
- (8) be to, reglamentu turėtų būti dar labiau sumažintos triukšmo ribos. Jame turėtų būti atsižvelgta į 2009 m. liepos 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudedamųjų dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų,¹⁰ kuriuo nustatyti nauji griežtesni variklinių transporto priemonių

⁶ OL L 263, 2007 10 9, p. 1.

⁷ OL L 137, 2007 5 30, p. 68.

⁸ COM(96) 540 galutinis.

⁹ ISO 362-1, Measurement of noise emitted by accelerating road vehicles - Engineering method – Part 1: M and N categories („Greitėjančių kelių transporto priemonių skleidžiamo triukšmo matavimas. Inžinerijos metodas. 1 dalis. M ir N kategorijos“), ISO, Ženeva, Šveicarija, 2007 m.

¹⁰ OL L 200, 2009 7 31, p. 1.

padangų keliamo triukšmo reikalavimai. Taip pat reikėtų atsižvelgti į irzlumo ir žalos sveikatai dėl kelių eismo triukšmo¹¹¹², bei susijusių išlaidų ir naudos tyrimus¹³;

- (9) bendrosios ribinės vertės turėtų būti sumažintos visiems variklinių transporto priemonių triukšmo šaltiniams, įskaitant oro įleidimą virš jėgos pavaros ir išmetimo sistemą, atsižvelgiant į padangų poveikį triukšmo mažinimui, numatytam Reglamente (EB) Nr. 661/2009;
- (10) siekiant naudos aplinkai, kurios buvo tikimasi iš hibridinių elektrinių ir grynai elektrinių kelių transporto priemonių, jų skleidžiamas triukšmas gerokai sumažėjo. Tačiau dėl to nebeliko svarbaus garsinių signalų, kuriais, be kitų eismo dalyvių, vadovaujasi aklieji ir silpnaregiai pėstieji ir dviratininkai, kad sužinotų apie minėtų transporto priemonių artėjimą, stovėjimą ar nutolimą, šaltinio. Šiuo tikslu pramonė kuria garso sistemas, kurios elektrinėse ir hibridinėse elektrinėse transporto priemonėse kompensuotų šį garsinį signalą. Turėtų būti suderintas artėjančios transporto priemonės garso sistemų veikimas. Vis dėlto tokia sistema transporto priemonių gamintojai turėtų įrengti savo nuožiūra;
- (11) siekiant supaprastinti Sąjungos tipo patvirtinimo teisės aktus, atsižvelgiant į 2007 m. CARS 21 grupės ataskaitoje¹⁴ pateiktas rekomendacijos, šį reglamentą tikslinga grįžti JT EEK taisykle Nr. 51 dėl triukšmingumo, kiek tai susiję su bandymo metodu, ir Taisykle Nr. 59 dėl triukšmo slopinimo sistemų¹⁵, kiek tai susiję su išmetamųjų dujų triukšmo slopinimo sistemomis;
- (12) siekiant suteikti Komisijai galimybę pakeisti šio reglamento techninius reikalavimus tiesiogine nuoroda į JT EEK taisyklės Nr. 51 ir Nr. 59, kai tik tose taisyklėse bus nustatytos naujos ribinės vertės, taikomos pagal naująjį bandymo metodą, arba suderinti šiuos reikalavimus su technikos ir mokslo pažanga, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus, susijusius su šio reglamento priedų nuostatų dėl bandymo metodų ir garso lygio keitimu.

¹¹ Knol, A.B., Staatsen, B.A.M., Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands 1980 – 2020, RIVM report 500029001 („Ligų dėl aplinkos poveikio naštos raida Nyderlanduose 1980–2020 m.“, RIVM ataskaita 500029001), Bilthoven, The Netherlands, 2005; <http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/500029001.html>.

¹² WHO-JRC study on the burden of disease from environmental noise, quantification of healthy life years lost in Europe (PSO ir JRC tyrimas dėl aplinkos triukšmo sukeltų ligų naštos ir prarastų sveiko gyvenimo metų Europoje apskaičiavimo); <http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environment-and-health/noise/publications/2011/burden-of-disease-from-environmental-noise.-quantification-of-healthy-life-years-lost-in-europe>.

¹³ Valuation of Noise - Position Paper of the Working Group on Health and Socio-Economic Aspects („Triukšmo vertinimas“, Sveikatos ir socialinių bei ekonominių aspektų darbo grupės pozicijos dokumentas, Europos Komisija, Aplinkos generalinis direktoratas, Briuselis, 2003 m. gruodžio 4 d.; www.ec.europa.eu/environment/noise/pdf/valuation_final_12_2003.pdf).

¹⁴ CARS 21: A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century (CARS 21 grupės ataskaita „Konkurencingos automobilių pramonės reglamentavimo sistema XXI amžiuje“), 2006 m.; http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport_en.pdf.

¹⁵ OL L 326, 2006 11 24, p. 43.

Ypač svarbu, kad parengiamųjų darbų metu Komisija tinkamai konsultuotųsi. Ruošdama ir rengdama deleguotuosius aktus, Komisija turėtų užtikrinti, kad susiję dokumentai būtų tinkamai, laiku ir vienu metu persiųsti Europos Parlamentui ir Tarybai;

- (13) dėl naujos reguliavimo sistemos įvedimo šiuo reglamentu Direktyva 70/157/EEB turėtų būti panaikinta,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis
Dalykas

Šiuo reglamentu nustatomi visų 2 straipsnyje nurodytų naujų transporto priemonių ES tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų garso lygį ir dujų išmetimo sistemas, įskaitant prekybą toms transporto priemonėms skirtomis dalimis ir įranga ir eksploatavimo pradžią, administraciniai ir techniniai reikalavimai.

2 straipsnis
Taikymo sritis

Šis reglamentas taikomas Direktyvos 2007/46/EB II priede apibrėžtų M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ ir N₃ kategorijų transporto priemonėms ir joms suprojektuotoms ir sukonstruotoms sistemoms, sudedamosioms dalims ir atskiriems techniniams mazgams.

3 straipsnis
Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- (1) transporto priemonės patvirtinimas – transporto priemonės patvirtinimas atsižvelgiant į triukšmą;
- (2) transporto priemonės tipas – transporto priemonių grupė, kaip apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB II priedo B dalyje;
- (3) didžiausioji masė – transporto priemonės gamintojo deklaruota techniškai leidžiama didžiausioji masė;

Nukrypstant nuo 3 punkto, didžiausioji masė gali būti didesnė už valstybių narių administracijų leidžiamą didžiausiąją masę.

- (4) vardinė variklio galia – variklio galia, išreikšta kW (JT EEK) ir išmatuota pagal JT EEK metodą laikantis JT EEK taisyklės Nr. 85¹⁶;
- (5) standartinė įranga – pagrindinė transporto priemonės konfigūracija, įskaitant visą įrangą, kuriai įrengti nereikalingos jokios papildomos konfigūracijos ar įrangos lygio specifikacijos, tačiau su visomis funkcijomis, būtinomis pagal Direktyvos 2007/46/EB IV arba XI priede minimus teisės aktus;
- (6) vairuotojo masė – vardinė 75 kg masė, esanti vairuotojo sėdynės atskaitos taške;
- (7) važiuoti parengtos transporto priemonės masė (m_{ro}) – transporto priemonės su standartinė įranga, įrengta pagal gamintojo specifikacijas, masė, įskaitant vairuotojo, degalų ir skysčių masę.
- Įskaičiuojama kėbulo, kabinos, jungiamojo įtaiso, atsarginio (-ių) rato (-ų) ir įrankių masė, jei atitinkama įranga yra.
- Degalų bakas (-ai) pripildomas (-i) bent iki 90 proc. jo (jų) talpos;
- (8) vardinis variklio sukimosi dažnis (S) – deklaruotas variklio sukimosi dažnis min^{-1} (rpm), kuriam esant variklis išvysto savo vardinę didžiausiąją naudingąją galią pagal JT EEK taisyklę Nr. 85, arba, jei vardinė didžiausioji naudingoji galia išvystoma esant keliems variklio sukimosi dažniams, didžiausias iš šių dažnių;
- (9) lyginamosios variklio galios masės vienetui indeksas (PMR) – skaitinis dydis, apskaičiuojamas pagal II priedo 4.1.2.1.1 punkte pateiktą formulę;
- (10) atskaitos taškas – vienas iš šių taškų:
- (a) jei transporto priemonė yra M_1 ar N_1 kategorijos:
- i) transporto priemonės su priekyje įrengtu varikliu – transporto priemonės priekis;
- ii) transporto priemonės su viduryje įrengtu varikliu – transporto priemonės vidurys;
- iii) transporto priemonės su gale įrengtu varikliu – transporto priemonės galas;
- (b) jei transporto priemonė yra M_2 , M_3 , N_2 , ar N_3 kategorijos – arčiausiai transporto priemonės priekio esantis variklio kraštas;
- (11) tikslinis pagreitis – greitėjimas miesto eismo sąlygomis, droselinei sklendei esant iš dalies užvertai, nustatytas statistiniais tyrimais;

¹⁶ OL L 326, 2006 11 24, p. 55.

- (12) etaloninis pagreitis – greitėjimas, būtinas per pagreičio bandymą, atliekamą ant bandymo kelio;
- (13) pavarų perdavimo skaičiaus svertinis koeficientas (k) – bematis skaitinis dydis, naudojamas dviejų pavarų perdavimo skaičių bandymo rezultatams per pagreičio bandymą ir pastovaus greičio bandymą derinti;
- (14) dalinės galios koeficientas (k_p) – bematis skaitinis dydis, naudojamas transporto priemonių pagreičio bandymo ir pastovaus greičio bandymo rezultatų svertiniam derinimui;
- (15) išankstinis pagreitis – pagreičio valdymo įtaiso naudojimas prieš liniją AA', siekiant pasiekti pastovų pagreitį tarp linijų AA' ir BB', kaip nurodyta II priedo 1 priedėlio 1 paveiksle;
- (16) užfiksuoti pavarų perdavimo skaičiai – transmisijos valdymas, naudojamas tam, kad per bandymą negalėtų pasikeisti perdavimo skaičius;
- (17) triukšmo slopinimo sistemos ar jos sudedamųjų dalių projektinė šeima – triukšmo slopinimo sistemų ar jos sudedamųjų dalių grupė, kurios vienodos visos šios charakteristikos:
 - (a) grynojo išmetamųjų dujų srauto tekėjimas pro sugeriamąją pluoštinę medžiagą, kai su ja liečiamasi;
 - (b) pluošto tipas;
 - (c) kai taikoma, rišamosios medžiagos specifikacijos;
 - (d) vidutiniai pluošto matmenys;
 - (e) mažiausiasis birios medžiagos užpildymo tankis, kg/m^3 ;
 - (f) didžiausiasis dujų srauto ir sugeriamosios medžiagos sąlyčio paviršius;
- (18) triukšmo slopinimo sistema – visas sudedamųjų dalių rinkinys, būtinas variklio ir jo išmetamųjų dujų skleidžiamam triukšmui slopinti;
- (19) įvairių tipų triukšmo slopinimo sistema – triukšmo slopinimo sistemos, kurios gerokai skiriasi bent vienu iš šių dalykų:
 - (a) savo sudedamųjų dalių prekės pavadinimais ar prekės ženklais;
 - (b) sudedamųjų dalių medžiagų charakteristikomis, išskyrus jų dangą;
 - (c) savo sudedamųjų dalių forma ar dydžiu;
 - (d) bent vienos iš savo sudedamųjų dalių veikimo principu;

- (e) savo sudedamųjų dalių sąranka;
 - (f) išmetamųjų dujų triukšmo slopinimo sistemų ar sudedamųjų dalių skaičiumi;
- (20) pakaitinė triukšmo slopinimo sistema arba jos sudedamosios dalys – bet kuri 17 punkte apibrėžtos triukšmo slopinimo sistemos dalis, skirta naudoti transporto priemonėje, kuri nėra šioje transporto priemonėje įrengto tipo dalis pateikiant tipo patvirtinimui pagal šį reglamentą;
- (21) garsinė įspėjimo apie transporto priemonę sistema (angl. Acoustic Vehicle Alerting System, AVAS) – sistema, skirta hibridinėms elektrinėms ir elektrinėms kelių transporto priemonėms, kuri pėstiesiems ir pažeidžiamiems eismo dalyviams suteikia informacijos apie transporto priemonės veikimą.

4 straipsnis

Bendrieji valstybių narių įpareigojimai

1. Valstybės narės dėl priežasčių, susijusių su leidžiamu garso lygiu ir dujų išmetimo sistema, negali atsisakyti suteikti ES arba nacionalinį tipo patvirtinimą variklinių transporto priemonių arba dujų išmetimo sistemų ar tokios sistemos sudedamųjų dalių, laikomų atskiru techniniu mazgu, tipui, jei įvykdomi šie reikalavimai:
 - (a) transporto priemonė atitinka I priedo reikalavimus,
 - (b) dujų išmetimo sistema arba bet kuri jos sudedamoji dalis, laikoma atskiru techniniu mazgu pagal Direktyvos 2007/46/EB 3 straipsnio 25 punktą, atitinka šio reglamento X priedo reikalavimus.
2. Valstybės narės dėl priežasčių, susijusių su leidžiamu garso lygiu ir dujų išmetimo sistema, negali atsisakyti leisti ar uždrausti prekiauti, registruoti, pradėti eksploatuoti ar naudoti bet kokią transporto priemonę, kurios garso lygis ir dujų išmetimo sistema atitinka I priedo reikalavimus.
3. Valstybės narės dėl priežasčių, susijusių su leidžiamu garso lygiu ir išmetamąja sistema, negali uždrausti pateikti rinkai dujų išmetimo sistemą arba bet kurią jos sudedamąją dalį, laikomą atskiru techniniu mazgu pagal Direktyvos 2007/46/EB 3 straipsnio 25 punktą, jeigu ji atitinka tipą, kuris patvirtintas pagal šį reglamentą.

5 straipsnis

Bendrieji gamintojų įpareigojimai

1. Gamintojai užtikrina, kad transporto priemonė, jos variklis ir triukšmo slopinimo sistema būtų suprojektuoti, sukonstruoti ir surinkti taip, kad įprastai naudojama transporto priemonė atitiktų šio reglamento nuostatas, nepaisant neišvengiamo virpesių poveikio.

2. Gamintojai užtikrina, kad triukšmo slopinimo sistema būtų suprojektuota, sukonstruota ir surinkta taip, kad galėtų pagrįstai atlaikyti ją veikiančius korozijos reiškinius, atsižvelgiant į transporto priemonės naudojimo sąlygas.
3. Gamintojas yra atsakingas patvirtinimo institucijai už visus patvirtinimo proceso aspektus ir gamybos atitikties užtikrinimą, nesvarbu, ar jis tiesiogiai dalyvauja visuose transporto priemonės, sistemos, sudedamosios dalies ar atskiro techninio mazgo gamybos etapuose.

6 straipsnis *Ribinės vertės*

Garso lygis, matuojamas pagal II priedo nuostatas, neturi viršyti III priede nustatytų ribų.

7 straipsnis *Nuostata dėl peržiūros*

Ne vėliau kaip per trejus metus nuo šio reglamento III priedo trečioje skiltyje nurodytos 1 etapo datos Komisija atlieka išsamų tyrimą, kad įsitikintų, jog triukšmo ribos yra tinkamos. Remdamasi tyrimo išvadomis, Komisija, kai reikia, gali pateikti pasiūlymų dėl šio reglamento pakeitimo.

8 straipsnis *Papildomos triukšmo skleidimo nuostatos (PTSN)*

4. Šio straipsnio 2–6 dalys ir šios dalies antra pastraipa taikomos M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėms su vidaus degimo varikliu.

Transporto priemonės laikomos atitinkančiomis X priedo reikalavimus, jei transporto priemonės gamintojas pateikia tipo patvirtinimo institucijai techninius dokumentus, įrodančius, kad transporto priemonių didžiausiojo ir mažiausiojo variklio sukimosi dažnio skirtumas taške BB^{17} , esant bet kokioms bandymo sąlygoms iš PTSN kontrolinio intervalo, apibrėžto VIII priedo 3.3 punkte, II priede nustatytais sąlygomis neviršija $0,15 \times S$.

5. Transporto priemonės skleidžiamas triukšmas tipinėmis važiavimo keliu sąlygomis, kurios skiriasi nuo tų, kuriomis buvo atliktas II priede nustatytas tipo patvirtinimo bandymas, neturi nepagrįstai skirtis nuo bandymo rezultato.
6. Transporto priemonės gamintojas neturi specialiai keisti, reguliuoti ar įmontuoti kokių nors mechaninį, elektrinį, šiluminį ar kitokių įtaisų ar nustatyti procedūrą vien tam, kad būtų laikomasi šiame reglamente nustatytų triukšmo skleidimo reikalavimų, jei tais dalykais nesinaudojama įprastai važinėjant keliais PTSN taikomomis sąlygomis.

¹⁷ Tai grafiškai pavaizduota šio reglamento II priedo 1 priedėlio 1 paveiksle.

7. Transporto priemonė turi atitikti šio reglamento VIII priedo reikalavimus.
8. Tipo patvirtinimo paraiškoje gamintojas pateikia pareiškimą, sudarytą pagal VIII priedo 1 priedėlyje nustatytą pavyzdį, kad tvirtinamas transporto priemonės tipas atitinka 8 straipsnio 1 ir 2 dalių reikalavimus.

9 straipsnis

Garsinė įspėjimo apie transporto priemonę sistema (AVAS)

Jei gamintojai pasirenka transporto priemonėse įrengti AVAS, turi būti laikomasi X priedo reikalavimų.

10 straipsnis

Priedų pakeitimas

1. 10 straipsnis Priedų pakeitimas Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kad būtų pakeisti I–XI priedai.
2. Kai JT EEK taisyklėje Nr. 51 nustatomos su bandymo metodu susijusios ribinės vertės, Komisija apsveria poreikį pakeisti III priede nustatytus techninius reikalavimus tiesiogine nuoroda į atitinkamus JT EEK taisyklių Nr. 51 ir 59 reikalavimus.

11 straipsnis

Naudojimasis įgaliojimais

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.
2. 10 straipsnio 1 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kuriuo metu panaikinti 10 straipsnio 1 dalyje nurodytus įgaliojimus priimti deleguotuosius aktus. Sprendimu dėl įgaliojimų panaikinimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis neturi poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų teisėtumui.
4. Priėmusi deleguotąjį aktą, Komisija apie jį vienu metu praneša ir Europos Parlamentui, ir Tarybai.
5. Pagal 10 straipsnio 1 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jei dar nepasibaigus šiam laikotarpiui tiek Europos Parlamentas, tiek Taryba praneša Komisijai, kad neprieštaraus.

Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

12 straipsnis
Prieštaravimas dėl deleguotųjų aktų

1. Europos Parlamentas arba Taryba gali pareikšti prieštaravimą dėl deleguotojo akto per du mėnesius nuo pranešimo datos. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas vienu mėnesiu.
2. Jeigu iki to laikotarpio pabaigos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų dėl deleguotojo akto arba jei dar nepasibaigus šiam laikotarpiui tiek Europos Parlamentas, tiek Taryba praneša Europos Komisijai, kad neprieštaraus, deleguotasis aktas įsigalioja pagal jo nuostatas.
3. Jei Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimą dėl deleguotojo akto, jis neįsigalioja. Prieštaraujanti institucija nurodo prieštaravimo dėl deleguotojo akto priežastis.

13 straipsnis
Skubos procedūra

1. Pagal 10 straipsnio 1 dalį priimti deleguotieji aktai įsigalioja nedelsiant ir taikomi, jei nepareiškiama prieštaravimų, nurodytų 2 dalyje. Pranešime Europos Parlamentui ir Tarybai apie deleguotąjį aktą nurodomos skubos procedūros taikymo priežastys.
2. Europos Parlamentas arba Taryba gali pareikšti prieštaravimą dėl deleguotojo akto 11 straipsnio 5 dalyje nurodyta tvarka. Tokiu atveju, Komisija, gavusi pranešimą apie Europos Parlamento arba Tarybos sprendimą pareikšti prieštaravimą, nedelsdama panaikina aktą.

14 straipsnis
Pereinamojo laikotarpio nuostatos

1. Šis reglamentas nepanaikina ES tipo patvirtinimo, suteikto transporto priemonėms ar sistemoms, sudedamosioms dalims ar atskiriems techniniams mazgams anksčiau 16 straipsnyje nurodytos datos.
2. Patvirtinimo institucijos ir toliau suteikia tokių transporto priemonių, sistemų, sudedamųjų dalių ar atskirų techninių mazgų patvirtinimo išplėtimus pagal Direktyvos 70/157/EEB nuostatas.
3. Iki [DATA: *pirmuosius penkerius metus nuo šio reglamento įsigaliojimo*] transporto priemonėms su nuosekliaja hibridine pavarą, turinčioms papildomą vidaus degimo

variklį, kuris mechaniškai nesujungtas su jėgos pavara, 8 straipsnio reikalavimai netaikomi.

15 straipsnis
Panaikinimas

1. Direktyva 70/157/EEB panaikinama.
2. Nuorodos į panaikintą direktyvą laikomos nuorodomis į šį reglamentą ir aiškinamos pagal XII priede pateiktą atitikties lentelę.

16 straipsnis
Įsigaliojimas

1. Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.
2. Jis taikomas nuo [*dveji metai po jo priėmimo datos*].

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
[...]

Tarybos vardu
Pirmininkas
[...]

PRIEDŲ SĄRAŠAS

- I priedas. ES tipo patvirtinimas atsižvelgiant į transporto priemonių tipo garso lygį
- 1 priedėlis. Informacinis dokumentas
- 2 priedėlis. ES tipo patvirtinimo sertifikato pavyzdys
- 3 priedėlis. Transporto priemonės ir bandymo duomenys
- II priedas. Variklinių transporto priemonių skleidžiamo triukšmo matavimo metodai ir prietaisai
- 1 priedėlis. Paveikslai
- III priedas. Ribinės vertės
- IV priedas. Triukšmo slopinimo sistemos, kuriose yra garsą sugeriančių pluoštinių medžiagų
- 1 priedėlis. Paveikslas. Kondicionavimo slėgio pokyčiu bandymo įranga
- V priedas. Suslėgto oro keliamas triukšmas
- 1 priedėlis. Paveikslas. Mikrofonų padėtis suslėgto oro keliamam triukšmui matuoti
- VI priedas. Transporto priemonių gamybos atitikties tikrinimai
- VII priedas. Bandymo vietos specifikacijos
- VIII priedas. Matavimo metodas papildomų nuostatų dėl garso skleidimo laikymuisi įvertinti
- 1 priedėlis. Papildomų nuostatų dėl garso skleidimo laikymosi pareiškimas.
Nuostatos
- IX priedas. Hibridinių ir elektrinių transporto priemonių girdimumo užtikrinimo priemonės
- X priedas. ES tipo patvirtinimas, atsižvelgiant į dujų išmetimo sistemų, kaip atskirų techninių mazgų (pakaitinių dujų išmetimo sistemų), garso lygį
- 1 priedėlis. Informacinis dokumentas
- 2 priedėlis. ES tipo patvirtinimo sertifikato pavyzdys
- 3 priedėlis. ES tipo patvirtinimo ženklo pavyzdys
- 4 priedėlis. Bandymo įranga
- 5 priedėlis. Matavimo vietos. Priešslėgis
- XI priedas. Dujų išmetimo sistemų kaip atskirų techninių mazgų gamybos atitikties tikrinimai
- XII priedas. Atitikties lentelė

I priedas

ES tipo patvirtinimas atsižvelgiant į transporto priemonių tipo garso lygį

1. TRANSPORTO PRIEMONIŲ TIPO ES TIPO PATVIRTINIMO PARAIŠKA
 - 1.1. Transporto priemonių tipo ES tipo patvirtinimo pagal Direktyvos 2007/46/EB 7 straipsnio 1 ir 2 dalis, atsižvelgiant į garso lygį, paraišką teikia transporto priemonės gamintojas.
 - 1.2. Informacinio dokumento pavyzdys pateiktas 1 priedėlyje.
 - 1.3. Transporto priemonės gamintojas už bandymų atlikimą atsakingai technikos tarnybai turi pateikti transporto priemonę, atitinkančią tipą, kuriam prašoma suteikti tipo patvirtinimą.
 - 1.4. Technikos tarnybos prašymu taip pat turi būti pateiktas dujų išmetimo sistemos pavyzdys ir bent tokio paties darbinio tūrio ir vardinės galios variklis, koks montuojamas transporto priemonėje, kuriai prašoma suteikti tipo patvirtinimą.
2. ŽENKLAI
 - 2.1. Išmetamosios ir įleidžiamosios sistemos sudedamosios dalys, išskyrus tvirtinimo įtaisus ir vamzdžius, turi būti paženklintos:
 - 2.1.1. sistemų ir jų sudedamųjų dalių gamintojo prekės ženklu ar pavadinimu;
 - 2.1.2. gamintojo prekybiniu pavadinimu.
 - 2.2. Šie ženklai turi būti aiškiai įskaitomi ir nenutrinami, net kai sistema įmontuota transporto priemonėje.
3. ES TIPO PATVIRTINIMO TRANSPORTO PRIEMONIŲ TIPUI SUTEIKIMAS
 - 3.1. Jei laikomasi atitinkamų reikalavimų, suteikiamas ES tipo patvirtinimas pagal Direktyvos 2007/46/EB 9 straipsnio 3 dalį ir, jei taikoma, 10 straipsnio 4 dalį.
 - 3.2. ES tipo patvirtinimo sertifikato pavyzdys pateiktas 2 priedėlyje.
 - 3.3. Kiekvienam patvirtintam transporto priemonių tipui priskiriamas Direktyvos 2007/46/EB VII priedo nuostatas atitinkantis patvirtinimo numeris. Ta pati valstybė narė negali priskirti to paties numerio kitam transporto priemonių tipui.
4. TIPO PATVIRTINIMŲ PAKEITIMAI

Pakeitus pagal šią direktyvą patvirtintą tipą, galioja Direktyvos 2007/46/EB 13–16 straipsnių ir 17 straipsnio 4 dalies nuostatos.
5. GAMYBOS ATITIKTIES PRIEMONĖS
 - 5.1. Būtina imtis priemonių gamybos atitikčiai užtikrinti laikantis Direktyvos 2007/46/EB 12 straipsnyje nustatytų reikalavimų.
 - 5.2. Specialiosios nuostatos:
 - 5.2.1. Šio reglamento VI priede nustatyti bandymai atitinka nurodytuosius Direktyvos 2007/46/EB X priedo 2.3.5 punkte.
 - 5.2.2. Direktyvos 2007/46/EB X priedo 3 punkte nurodyti patikrinimai paprastai atliekami vieną kartą per dvejus metus.

1 priedėlis

Informacinis dokumentas Nr. ... pagal Direktyvos 2007/46/EB¹⁸ I priedą dėl transporto priemonės ES tipo patvirtinimo atsižvelgiant į leidžiamą garso lygį ir dujų išmetimo sistemą

Toliau nurodyta informacija, jei taikoma, turi būti pateikta trimis egzemplioriais ir turi būti pridėtas turinys. Brėžiniai turi būti nubraižyti atitinkamu masteliu, būti pakankamai smulkūs ir pateikti A4 formato lapuose arba iki A4 formato sulankstytuose kitų formatų lapuose. Jei pateikiamos nuotraukos, jos turi būti pakankamai detalios.

Jei sistemos, sudedamosios dalys ar atskiri techniniai mazgai yra su elektroniniais valdytuvais, būtina pateikti informaciją apie jų naudojimą.

0. Bendra informacija

- 0.1. Gamybinė markė (gamintojo prekės pavadinimas):
- 0.2. Tipas ir bendras (-i) komercinis (-iai) aprašas (-ai):
- 0.3. Tipo identifikavimo žymuo, jei nurodytas ant transporto priemonės ^(b):
- 0.3.1. Tokio žymens vieta
- 0.4. Transporto priemonės kategorija ^(c):
- 0.5. Gamintojo pavadinimas ir adresas:
- 0.8. Surinkimo gamyklos (-ų) adresas (-ai):

1. Transporto priemonės konstrukcijos bendrosios charakteristikos

- 1.1. Tipinės transporto priemonės nuotraukos ir (arba) brėžiniai:
- 1.3.3. Varančiosios ašys (skaičius, vieta, tarpusavio sujungimas):
- 1.6. Variklio vieta ir jo agregatų išdėstymas:

2. Masės ir matmenys ^(e) (kg ir mm) (žr. atitinkamus brėžinius)

- 2.4. Transporto priemonės gabaritinių matmenų intervalas

¹⁸ Šiame informaciniame dokumente naudojami punktų numeriai ir išnašos atitinka Direktyvos 2007/46/EB I priede pateiktus punktų numerius ir išnašas. Su šiuo reglamentu nesusiję punktai praleisti.

2.4.1. Važiuklė be kėbulo

2.4.1.1. Ilgis (^j):

2.4.1.2. Plotis (^k):

2.4.2. Važiuklė su kėbulu

2.4.2.1. Ilgis (^j):

2.4.2.2. Plotis (^k):

2.6. Parengtos eksploatuoti transporto priemonės su kėbulu masė ar važiuoklės su kabina masė, jei gamintojas neprimontuoja kėbulo (su standartine įranga, įskaitant aušinimo skystį, tepalus, degalus, įrankius, atsarginį ratą ir vairuotoją) (^o) (didžiausia ir mažiausia vertė):

3. Variklis (^q)

3.1. Gamintojas:

3.1.1. Gamintojo variklio kodas: (pažymėtas ant variklio arba kitu identifikavimo būdu)

3.2. Vidaus degimo variklis

3.2.1.1. Veikimo principas: kibirkštinis uždegimas / uždegimas suslėgimu / keturių taktų / dviejų taktų¹⁹

3.2.1.2. Cilindrų skaičius ir jų išdėstymas:

3.2.1.2.3. Cilindrų uždegimo seka:

3.2.1.3. Darbinis variklio tūris (^s): cm³

3.2.1.8. Didžiausia naudingoji galia (^t): kW at min⁻¹ (gamintojo nurodyta vertė)

3.2.4. Degalų tiekimas

3.2.4.1. Karbiuratoriumi (-iais): yra / nėra²⁰

3.2.4.1.2. Tipas (-ai):

3.2.4.1.3. Įrengtų karbiuratorių skaičius:

¹⁹ Nereikalinga išbraukti.

²⁰ Nereikalinga išbraukti.

3.2.4.2. Degalų įpurškimu (tik uždegimo suslėgimu varikliams): yra / nėra²¹

3.2.4.2.2. Veikimo principas: tiesioginis įpurškimas / netiesioginis įpurškimas / į sūkurinę kamerą²²

3.2.4.2.4. Regulatorius

3.2.4.2.4.1. Tipas:

3.2.4.2.4.2.1. Momentas, kai nutraukiamas degalų tiekimas esant apkrovai: min⁻¹

3.2.4.3. Degalų įpurškimu (tik priverstinio uždegimo varikliams): yra / nėra²³

3.2.4.3.1. Veikimo principas: įleidimo kolektorius (vienoje vietoje / ne vienoje vietoje²⁴) / tiesioginis įpurškimas / kita (nurodyti)²⁵

3.2.8. Įleidimo sistema

3.2.8.4.2. Oro filtras, brėžiniai, arba arba

3.2.8.4.2.1. Gamybinė(-s) markė(-s):

3.2.8.4.2.2. Tipas (-ai):

3.2.8.4.3. Oro įsiurbimo triukšmo slopintuvas, brėžiniai: arba

3.2.8.4.3.1. Gamybinė(-s) markė(-s):

3.2.8.4.3.2. Tipas (-ai):

3.2.9. Dujų išmetimo sistema

3.2.9.2. Dujų išmetimo sistemos aprašymas ir (arba) brėžinys:

3.2.9.4. Išmetamųjų dujų triukšmo slopintuvas (-ai):

Priekinis, vidurinis, galinis slopintuvas: konstrukcija, tipas, ženklavimas, jeigu svarbu dėl išorinio triukšmo, ribojamosios priemonės variklio skyriuje ir prie variklio:

3.2.9.5. Išmetamųjų dujų išleidimo angos vieta:

²¹ Nereikalinga išbraukti.

²² Nereikalinga išbraukti.

²³ Nereikalinga išbraukti.

²⁴ Nereikalinga išbraukti.

²⁵ Nereikalinga išbraukti.

3.2.9.6. Pluoštinės medžiagos turintis išmetamų dujų triukšmo slopintuvas:

3.2.12.2.1. Deginių filtro katalizatorius: yra / nėra²⁶

3.2.12.2.1.1. Deginių filtro katalizatorių ir elementų skaičius:

3.3. Elektros variklis

3.3.1. Tipas (apvijos jungimas, sužadinimas):

3.3.1.1. Didžiausioji valandinė galia: kW

3.3.1.2. Darbinė įtampa: V

3.4. Kiti varikliai arba motorai ar jų deriniai (išsamūs duomenys apie tų variklių arba motorų dalis):

4. Transmisija (v)

4.2. Tipas (mechaninė, hidraulinė, elektrinė ir t. t.):

4.6. Pavarų perdavimo skaičius

Pavara	Vidinis pavarų perdavimo skaičius (variklio ir pavarų dėžės išvesties veleno sukimosi dažnių santykis)	Galutinis pavarų perdavimo skaičius (-iai) (pavarų dėžės išvesties veleno ir varančiųjų ratų sukimosi dažnių santykis)	Bendras pavarų perdavimo skaičius
Aukščiausia CVT pavara ²⁷			
1			
2			
3			
...			
Žemiausia CVT pavara ²⁸			

²⁶ Nereikalinga išbraukti.

Atgalinė			
----------	--	--	--

4.7. Didžiausias transporto priemonės greitis (ir pavara, kuria jis pasiekiamas) (km/h) (^w):

6. Pakaba

6.6. Padangos ir ratlankiai

6.6.2. Didžiausia ir mažiausia riedėjimo spindulio riba

6.6.2.1. 1 ašis:

6.6.2.2. 2 ašis:

6.6.2.3. 3 ašis:

6.6.2.4. 4 ašis:

ir t. t.

9. Kėbulas (netaikoma M₁ kategorijos transporto priemonėms)

9.1. Kėbulo tipas:

9.2. Naudotos medžiagos ir konstravimo metodas

12. Kita

12.5. Informacija apie įtaisus, nesusijusius su varikliu, skirtus triukšmui mažinti (jei neaprašyti kituose punktuose):

Papildoma informacija apie visureigės transporto priemones:

1.3. Ašių ir ratų skaičius:

2.4.1. Važiuoklė be kėbulo

2.4.1.4.1. Užvažiavimo kampas (^{na}): ... laipsniai

2.4.1.5.1. Nuvažiavimo kampas (^{nb}): ... laipsniai

2.4.1.6. Važiuoklės prošvaisa (apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB II priedo A dalies 4.5 punkte)

²⁷ Belaipsnė transmisija.

²⁸ Belaipsnė transmisija.

- 2.4.1.6.1. Tarp ašių:
- 2.4.1.6.2. Po priekine (-ėmis) ašimi(-s):
- 2.4.1.6.3. Po galine (-ėmis) ašimi(-s):
- 2.4.1.7. Nuožulnios plokštumos, kuria skersai gali važiuoti transporto priemonė, kampas (^{nc}): ... laipsniai
- 2.4.2. Važiuklė su kėbulu
- 2.4.2.4.1. Užvažiavimo kampas (^{na}): ... laipsniai
- 2.4.2.5.1. Nuvažiavimo kampas (^{nb}): ... laipsniai
- 2.4.2.6. Važiuklės prošvaisa (apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB II priedo A dalies 4.5 punkte)
- 2.4.2.6.1. Tarp ašių:
- 2.4.2.6.2. Po priekine (-ėmis) ašimi(-s):
- 2.4.2.6.3. Po galine (-ėmis) ašimi(-s):
- 2.4.2.7. Nuožulnios plokštumos, kuria skersai gali važiuoti transporto priemonė, kampas (^{nc}): ... laipsniai
- 2.15. Galėjimas pradėti važiuoti į įkalnę (tik transporto priemonė): ... %
- 4.9. Diferencialo blokavimas: taip / ne / neprivaloma²⁹
- Data, byla

²⁹ Nereikalinga išbraukti.

2 priedėlis

ES tipo patvirtinimo sertifikato pavyzdys

(Didžiausias formatas: A4 (210 × 297 mm))

Administracijos antspaudas

Informacija apie transporto priemonės / sudedamosios dalies / atskiros techninio mazgo³⁰:

- tipo patvirtinimą³¹
- - tipo patvirtinimo išplėtimą³²
- - tipo patvirtinimo išplėtimą³³
- - tipo patvirtinimo išplėtimą³⁴

laikantis Direktyvos [.../.../ES], su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva [.../.../ES], nuostatų.

Tipo patvirtinimo numeris:

Išplėtimo priežastis:

I SKIRSNIS

- 0.1. Gamybinė markė (gamintojo prekės pavadinimas):
- 0.2. Tipas ir bendras (-i) komercinis (-iai) aprašas (-ai):
- 0.3. Tipo identifikavimo žymuo, jei nurodytas ant transporto priemonės / sudedamosios dalies / atskiros techninio mazgo³⁵³⁶
- 0.3.1. Tokio žymens vieta

³⁰ Nereikalinga išbraukti.

³¹ Nereikalinga išbraukti.

³² Nereikalinga išbraukti.

³³ Nereikalinga išbraukti.

³⁴ Nereikalinga išbraukti.

³⁵ Nereikalinga išbraukti.

³⁶ Jei tipo identifikavimo žymenyje yra rašmenų, nesusijusių su transporto priemonių, sudedamųjų dalių ar atskirų techninių mazgų tipų, kuriems suteiktas tipo patvirtinimo sertifikatas, apibūdinimu, dokumentuose tokie rašmenys žymimi simboliu „?“ „?“ (pvz., ABC??123??).

- 0.4. Transporto priemonės kategorija³⁷:
- 0.5. Gamintojo pavadinimas ir adresas:
- 0.7. Jei tai sudedamosios dalys ir atskiri techniniai mazgai, ES patvirtinimo ženklo vieta ir ženklavimo metodas
- 0.8. Surinkimo gamyklos (-ų) adresas (-ai):

II SKIRSNIS

- 1. Papildoma informacija (jei taikoma): žr. 3 priedėlį.
- 2. Už bandymų vykdymą atsakinga technikos tarnyba:
- 3. Bandymo ataskaitos data:
- 4. Bandymo ataskaitos numeris:
- 5. Pastabos (jei yra): žr. 3 priedėlį.
- 6. Vieta:
- 7. Data:
- 8. Parašas:
- 9. Pridedama patvirtinimo institucijai pateikto informacijos paketo, kurį galima gauti pareiškus pageidavimą, rodyklė.

³⁷ Kaip apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB II priedo A dalyje.

3 priedėlis

Transporto priemonės ir bandymo duomenys³⁸

1.	Transporto priemonės prekės pavadinimas ar ženklas
2.	Transporto priemonės tipas
2.1.	Didžiausioji masė su puspriekabe (kai taikoma)
3.	Gamintojo pavadinimas ir adresas
4.	Jei taikoma, gamintojo atstovo pavadinimas ir adresas
5.	Variklis:
5.1.	Gamintojas:
5.2.	Tipas:
5.3.	Pavyzdys:
5.4.	Didžiausioji vardinė galia (ECE): kW, esant min ⁻¹ (rpm).
5.5.	Variklio rūšis: pvz., priverstinio uždegimo, uždegimo suslėgimu, kt. ^{1/}
5.6.	Ciklai: dviejų ar keturių taktų (jei taikoma)
5.7.	Darbinis tūris (jei taikoma)
6.	Transmisija: neautomatinė pavarų dėžė / automatinė pavarų dėžė ^{2/}
6.1.	Pavarų skaičius
7.	Įranga:
7.1.	Išmetamųjų dujų triukšmo slopintuvas:
7.1.1.	Igaliotas gamintojo atstovas (jei yra)
7.1.2.	Pavyzdys:
7.1.3.	Tipas: pagal brėžinį Nr.
7.2.	Oro įsiurbimo triukšmo slopintuvas:

³⁸

I priedo 1 priedėlyje pateiktos informacijos kartoti nereikia.

7.2.1.	Igaliotas gamintojo atstovas (jei yra)
7.2.2.	Pavyzdys:
7.2.3.	Tipas: pagal brėžinį Nr.:
7.3.	Sulaikymo elementai
7.3.1.	Transporto priemonės gamintojo apibrėžti triukšmo sulaikymo elementai
7.3.2.	Igaliotas gamintojo atstovas (jei yra)
7.4.	Padangos
7.4.1.	Padangų dydis (-žiai) (pagal ašis):
8.	Matmenys:
8.1.	Transporto priemonės ilgis (l_{veh}): mm
8.2.	Akceleratoriaus paspaudimo taškas: m prieš liniją AA'
8.2.1.	Variklio sukimosi dažnis i ties: AA' / PP' 1/ min^{-1} (rpm)
	BB' min^{-1} (rpm)
8.2.2.	Variklio sukimosi dažnis (i+1) ties: AA' / PP' 1/ min^{-1} (rpm)
	BB' min^{-1} (rpm)
8.3.	Padangos (-ų) tipo patvirtinimo numeris:
	jeigu nėra, pateikiama ši informacija:
8.3.1.	Padangų gamintojas
8.3.2.	Padangų tipo komercinis (-iai) aprašas (-ai) (pagal ašis) (pvz., prekės pavadinimas, greičio indeksas, apkrovos indeksas):.....
8.3.3.	Padangų dydis (pagal ašis):.....
8.3.4.	Tipo patvirtinimo numeris (jei yra):.....
8.4.	Važiuojančios transporto priemonės triukšmo lygis:

	Bandymo rezultatas (L_{urban}):..... dB(A)
	Bandymo rezultatas ($L_{wo\text{t}}$):..... dB(A)
	Bandymo rezultatas (L_{cruise}):..... dB(A)
	k_p – koeficientas:
8.5.	Stovinčios transporto priemonės triukšmo lygis:
	Mikrofono vieta ir kryptis (pagal II priedo 1 priedėlio 2 paveikslą)
	Statinio bandymo rezultatas:... dB(A)
8.6.	Suslėgto oro keliamo triukšmo lygis:
	Bandymų rezultatai:
	– darbinis stabdys: dB(A)
	– stovėjimo stabdys: dB(A)
	– veikiant slėgio reguliatoriui: dB(A)
9.	Transporto priemonė pateikta patvirtinti:
10.	Už tipo patvirtinimo bandymų vykdymą atsakinga technikos tarnyba:
11.	Tos tarnybos išduotos bandymo ataskaitos data:
12.	Tos tarnybos išduotos bandymo ataskaitos numeris:
13.	Patvirtinimo ženklo vieta ant transporto priemonės
14.	Vieta
15.	Data
16.	Parašas
17.	Prie šio dokumento pridėti šie dokumentai, pažymėti pirmiau nurodytu patvirtinimo numeriu:
	

	
	variklio ir triukšmo slopinimo sistemos brėžiniai ir (arba) nuotraukos, schemos ir planai;
	sudedamųjų dalių, tinkamai nurodytų kaip triukšmo slopinimo sistemos dalys, sąrašas.
18.	Patvirtinimo galiojimo išplėtimo priežastis:
19.	Pastabos

^{1/} Jei naudojamas neįprastas variklis, tai turi būti nurodyta.

^{2/} Nereikalinga išbraukti.

II priedas

Variklinių transporto priemonių skleidžiamo triukšmo matavimo metodai ir prietaisai

1. MATAVIMO METODAI
- 1.1. Tvirtinti pateikto tipo transporto priemonės sukeltas triukšmas matuojamas dviem šiame priede aprašytais metodais, transporto priemonei važiuojant ir stovint⁴³. Kai transporto priemonei stovint jos vidaus degimo variklis neveikia, keliamas triukšmas matuojamas tik transporto priemonei važiuojant. Transporto priemonėse, kurių didžiausioji leidžiama masė yra didesnė kaip 2 800 kg, joms stovint, papildomai pagal V priedo specifikacijas turi būti matuojamas suslėgto oro keliamas triukšmas, jei atitinkama stabdžių įranga yra transporto priemonės dalis.
- 1.2. 1.1 punkte nustatytais bandymais išmatuotos dvi vertės turi būti įrašytos į bandymo ataskaitą ir į I priedo 3 priedėlyje pateikto pavyzdžio blanką.
2. MATAVIMO PRIETAISAI
- 2.1. Garso matavimai
- Triukšmo lygiui matuoti turi būti naudojamas garso lygio matuoklis arba lygiavertė matavimo sistema, atitinkanti 1 klasės prietaisams keliamus reikalavimus (įskaitant rekomenduojamą priekinį stiklą, jei naudojamas). Šie reikalavimai nustatyti IEC 61672-1:2002 „Preciziniai garso lygio matuokliai“ antrajame leidime, Tarptautinė elektrotechnikos komisija (IEC).
- Matavimai turi būti atliekami naudojant „greitojo“ reagavimo garso matavimo prietaisą ir „A“ svertinę kreivę, taip pat aprašytą IEC 61672-1:2002. Jeigu naudojama sistema, apimanti periodišką A svertinio garso lygio stebėseną, rodmenys turėtų būti nuskaitomi ne ilgesniais kaip 30 ms (milisekundžių) intervalais.
- Prietaisai turi būti prižiūrimi ir kalibruojami pagal prietaiso gamintojo nurodymus.

43

Bandymas atliekamas transporto priemonei stovint, kad būtų gauta atskaitos vertė, skirta administracijoms, kurios taiko šį metodą naudojamai transporto priemonei tikrinti.

- 2.2. Reikalavimų laikymasis
Garso matavimo įrangos atitiktį rodo galiojantis atitikties sertifikatas. Šie sertifikatai laikomi galiojančiais, jei garso kalibravimo įtaiso atitikties standartams sertifikavimas atliktas ne anksčiau kaip prieš 12 mėnesių, o matuoklių sistemos – ne anksčiau kaip prieš 24 mėnesius. Visus atitikties bandymus turi atlikti laboratorija, turinti įgaliojimus atlikti kalibravimą pagal atitinkamus standartus.
- 2.3. Visos garso matavimo sistemos kalibravimas prieš matavimą
Prieš kiekvieną matavimą ir pabaigus matuoti visa garso matavimo sistema tikrinama 1 tikslumo klasės reikalavimus pagal IEC 60942:2003 atitinkančiu garso kalibratoriumi. Be jokio papildomo reguliavimo skirtumas tarp rodmenų turi būti ne didesnis kaip 0,5 dB. Jeigu ši vertė viršijama, per nustatytus reikalavimus atitinkančias ankstesnes patikras užregistruoti duomenys atmetami.
- 2.4. Greičio ir sukimosi dažnio matavimo prietaisai
Atliekamiems matavimams reikalingas variklio sukimosi dažnis matuojamas prietaisais, kurių tikslumas ± 2 proc. arba didesnis.
Transporto priemonės važiavimo greitis matuojamas prietaisais, kurių tikslumas bent $\pm 0,5$ km/h, kai naudojami nenutrūkstamo matavimo įtaisai.
Jei per bandymus naudojami atskiri greičio matavimai, ši įranga turi atitikti nustatytas ribas bent $\pm 0,2$ km/h tikslumu.
- 2.5. Meteorologinė įranga
Aplinkos sąlygoms per bandymą stebėti naudojamą meteorologinę įrangą sudaro nurodyti prietaisai, kurie turi atitikti nurodytą tikslumą:
– temperatūros matavimo prietaisas, ± 1 °C;
– vėjo greičio matavimo prietaisas, $\pm 1,0$ m/s;
– barometrinio slėgio matavimo prietaisas, ± 5 hPa;
– santykinės drėgmės matavimo prietaisas, ± 5 %.
3. MATAVIMO SĄLYGOS
- 3.1. Bandymo vieta^{1/} ir aplinkos sąlygos
Bandymo vieta iš esmės turi būti lygi. Bandymo kelio danga turi būti sausa.
Bandymų vieta turi būti tokia, kad ant jos paviršiaus viduryje (mikrofono linijos PP³⁹ ir transporto priemonės juostos CC' vidurio linijos sankirta⁴⁰) padėjus mažą įvairiakryptį triukšmo šaltinį, nuokryptai nuo pusrutulio garso divergencijos nebūtų didesni kaip ± 1 dB.)
- Ši sąlyga laikoma įvykdyta, jei laikomasi šių reikalavimų:
- 50 m spinduliu nuo kelio vidurio nėra didelių garsą atspindinčių objektų, pvz., tvorų, uolų, tiltų arba pastatų;
 - bandymo kelias ir vietos danga yra sausi, ant dangos nėra sugeriamųjų medžiagų, pvz., smulkaus sniego arba nuolaužų;

³⁹ Tai grafiškai pavaizduota šio reglamento II priedo 1 priedėlio 1 paveiksle.

⁴⁰ Tai grafiškai pavaizduota šio reglamento II priedo 1 priedėlio 1 paveiksle.

- b) prie mikrofono nėra kliūčių, galinčių turėti poveikį garso laukui, tarp mikrofono ir triukšmo šaltinio nėra jokio asmens. Matuoklio operatorius turi būti tokioje vietoje, kad nedarytų poveikio matuoklio rodmenims.

Esant nepalankioms oro sąlygoms, matavimai neturi būti atliekami. Turi būti užtikrinta, kad rezultatams nedarytų poveikio vėjo gūsiai.

Meteorologinė įranga turėtų būti įtaisyta prie bandymų aikštelės $1,2 \text{ m} \pm 0,02 \text{ m}$ aukštyje. Matavimai atliekami, kai aplinkos oro temperatūra yra nuo $+5 \text{ }^{\circ}\text{C}$ iki $+40 \text{ }^{\circ}\text{C}$.

Bandymų negalima atlikti, jei vėjo greitis, įskaitant gūsius, mikrofono aukštyje garso matavimo metu yra didesnis kaip 5 m/s .

Triukšmo matavimo metu registruojamos temperatūros, vėjo greičio ir krypties, santykinės drėgmės ir barometrinio slėgio vertės.

Registruojant rodmenis, turi būti ignoruojamas bet koks triukšmo maksimumas, nesusijęs su transporto priemonės bendro triukšmo lygio charakteristikomis.

Fono triukšmas turi būti matuojamas 10 sekundžių iki pat transporto priemonės bandymų serijos ir po jos. Atliekant šiuos matavimus naudojami per bandymus naudoti mikrofonai, o jų vietos nekeičiamos. Pateikiamas didžiausias A svertinis triukšmo lygis.

Fono triukšmas (įskaitant vėjo keliamą triukšmą) turi būti bent 10 dB mažesnis už A svertinį triukšmo lygį, kurį per bandymą pasiekia transporto priemonė. Jei aplinkos triukšmo ir išmatuoto triukšmo skirtumas yra $10\text{--}15 \text{ dB(A)}$, siekiant apskaičiuoti bandymų rezultatus, iš garso lygio matuoklio rodmenų atimamas atitinkamas skaičius, kaip nurodyta lentelėje:

Laikantis šio reglamento VII priedo

1/

Aplinkos triukšmo ir matuojamo triukšmo skirtumas dB(A)	10	11	12	13	14	15
Pataisa dB(A)	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0

3.2. Transporto priemonės

- 3.2.1. Bandomoji transporto priemonė atrenkama taip, kad visos į rinką pateikiamos to paties tipo transporto priemonės atitiktų šio reglamento reikalavimus. Matuojant priekabos nenaudojamos, išskyrus neatskiriamųjų transporto priemonių bandymus. Atliekant transporto priemonių matavimus, bandomoji masė m_t nustatoma pagal šią lentelę:

Transporto priemonės	Transporto priemonės bandomoji masė (m_t)
----------------------	---

kategorija	
M_1	$m_t = m_{ro}$
N_1	$m_t = m_{ro}$
N_2, N_3	$m_t = 50$ kg vienam vardinės variklio galios kW Norint pasiekti transporto priemonės bandymo masę, virš varomosios (-ųjų) galinės (-ių) ašies (-ių) uždedama papildoma apkrova. Papildoma apkrova neturi būti didesnė kaip 75 proc. didžiausios leidžiamos galinės ašies apkrovos masės. Bandymo masės leidžiamoji nuokrypa – ± 5 proc. Jei papildomos apkrovos sunkio centro negalima sulygtinti su galinės ašies centru, transporto priemonės bandymo masė neturi būti didesnė kaip priekinės ašies ir galinės ašies (transporto priemonė be krovinio) apkrovos suma, pridėjus papildomą apkrovą. Daugiau kaip dvi ašis turinčių transporto priemonių bandymo masė turi būti tokia pati kaip dviašių transporto priemonių
M_2, M_3	$m_t = m_{ro} - \text{ekipažo nario masė (jei taikoma)}$

- 3.2.2. Riedančių padangų skleidžiamas triukšmas nustatytas Reglamente (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių bendrosios saugos. Atliekant bandymą turi būti naudojamos tipinės transporto priemonės padangos, parenkamos transporto priemonės gamintojo ir užregistruojamos kaip nurodyta šio reglamente I priedo 3 priedėlyje. Jos turi atitikti vieną iš padangų dydžių, nustatytų transporto priemonei pagal originalios įrangos specifikacijas. Padangą, kaip ir transporto priemonę, turi būti įmanoma dabar ar vėliau laisvai įsigyti rinkoje.^{2/} Padangos pripučiamos iki transporto priemonės bandomajai masei gamintojo rekomenduojamo slėgio. Padangų protektoriaus rašto gylis turi būti bent toks, koks būtinas pagal kelių eismo taisykles.
- 3.2.3. Prieš pradedant matavimus variklis paruošiamas taip, kad veiktų įprastomis naudojimo sąlygomis.
- 3.2.4. Jei transporto priemonėje įrengta daugiau kaip dviejų ratų pavara, ji bandoma ta pavara, kuri numatyta įprastai naudoti kelyje.
- 3.2.5. Jei transporto priemonėje įrengtas vienas ar keli automatiniai mechanizmai sujungiami ventiliatoriai, matuojant ši sistema neturi būti kliudoma.
- 3.2.6. Jei transporto priemonėje įrengta pluoštinių medžiagų turinti išmetamųjų dujų sistema, prieš bandymą ji turi būti kondicionuojama, kaip nurodyta IV priede.
- ^{2/} Atsižvelgiant į tai, kad padangų skleidžiamo triukšmo poveikis bendram triukšmui yra didelis, turi būti atsižvelgiama į galiojančių teisės aktų nuostatas dėl padangų kelyje skleidžiamo triukšmo. Laikantis JT EEK taisyklės Nr. 117 (OL L 231, 2008 8 29, p. 19), gamintojo prašymu, atliekant tipo patvirtinimo ir gamybos atitikties matavimus nenaudojamos frikcinės padangos, žieminės padangos ir specialiosios paskirties padangos.

4. BANDYMO METODAI

- 4.1. Važiuojančių transporto priemonių keliamo triukšmo matavimas
- 4.1.1. Bendrosios bandymo sąlygos
- Ant bandymo kelio turi būti nubrėžtos dvi linijos AA' ir BB', lygiagrečios su linija PP' ir nutolusios 10 m atstumu į priekį ir 10 m atstumu atgal nuo tos linijos. Kiekvienoje transporto priemonės pusėje ir su kiekviena pavara atliekami bent keturi matavimai. Parengiamieji matavimai gali būti atliekami nustatymo tikslais, jų rezultatų nepaisoma.
- Mikrofonas įrengiamas $7,5 \pm 0,05$ m atstumu nuo kelio atskaitos linijos CC' ir $1,2 \pm 0,02$ m atstumu virš žemės.
- Atskaitos ašis laisvojo lauko sąlygomis (žr. IEC 61672-1:2002) turi būti horizontali ir statmena transporto priemonės CC' linijai.
- 4.1.2. Specialios transporto priemonių bandymo sąlygos
- 4.1.2.1. M_1, M_2 kategorijų transporto priemonės $\leq 3\,500$ kg, N_1
- Transporto priemonės vidurio linijos kelias per visą bandymą turi kuo tiksliau atitikti CC' liniją nuo artėjimo iki AA' linijos, kol transporto priemonės galas kirs BB' liniją. Jei transporto priemonė turi daugiau kaip vieną varančiąją ašį, ji bandoma naudojant įprastam važiavimui skirtą pavara.
- Jei transporto priemonėje įtaisyta pagalbinė neautomatinė transmisija arba keleto greičių ašis, turi būti naudojama padėtis, būdinga įprastam važiavimui mieste.
- Visais atvejais nėra naudojami perdavimo skaičiai, skirti lėtam važiavimui, stovėjimui arba stabdymui.
- Transporto priemonės bandymo masė nustatoma pagal 3.2.1 punkto lentelę.
- Bandymo greitis v_{test} yra $50 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$. Bandymo greitis turi būti pasiektas, kai atskaitos taškas yra ties PP' linija.
- 4.1.2.1.1. Lyginamosios variklio galios masės vienetai indeksas (PMR)
- PMR nustatomas taip:
- $$\text{PMR} = (P_n / m_t) \times 1000 \text{ in [kW/1 000 kg]}$$
- Lyginamosios variklio galios masės vienetai indeksas (PMR) naudojamas pagreičiui apskaičiuoti.
- 4.1.2.1.2. Pagreičio apskaičiavimas
- Apskaičiuojamas tik M_1, N_1 ir $M_2 \leq 3\,500$ kg kategorijų pagreitis.
- Visi pagreičiai apskaičiuojami naudojant skirtingą transporto priemonės greitį bandymo kelyje^{3/}. Pateiktos formulės naudojamos apskaičiuoti $a_{\text{wot } i}$, $a_{\text{wot } i+1}$ ir $a_{\text{wot test}}$. Greitis ties AA' linija arba PP' linija nustatomas transporto priemonės atskaitos taškui kertant AA' ($v_{\text{AA'}}$) arba PP' ($v_{\text{PP'}}$). Greitis ties BB' nustatomas transporto priemonės galui kertant BB' ($v_{\text{BB'}}$). Bandymo ataskaitoje turi būti nurodytas pagreičiui nustatyti taikytas metodas.
- Dėl transporto priemonės atskaitos taško nustatymo toliau pateiktoje formulėje transporto priemonės ilgis (l_{veh}) traktuojamas skirtingai. Jei atskaitos taškas yra transporto priemonės priekyje, $l = l_{\text{veh}}$, jei viduryje – $l = \frac{1}{2} l_{\text{veh}}$, o jei gale – $l = 0$.

3/

Žr. VII priedo 1 paveikslą.

- 4.1.2.1.2.1 Transporto priemonės su neautomatine transmisija, automatine transmisija, prisitaikančiomis transmisijomis ir transmisijomis su kintamais perdavimo skaičiais (CVT⁴¹) bandomos užfiksavus perdavimo skaičius:
- $$a_{\text{wot test}} = ((v_{\text{BB'}/3.6})^2 - (v_{\text{AA'}/3.6})^2) / (2 \cdot (20+1))$$
- Per kiekvieną galiojantį matavimo važiavimą, nustatant pavaros pasirinkimą, naudojamas $a_{\text{wot test}}$ turi būti keturių $a_{\text{wot test}, i}$ vidurkis.
- Gali būti naudojamas išankstinis pagreitis. Akceleratoriaus nuspaudimo vieta prieš AA' liniją turi būti nurodyta pateikiant transporto priemonės ir bandymo duomenis (žr. I priedo 3 priedėlį).
- 4.1.2.1.2.2. Transporto priemonės su automatinėmis transmisijomis, prisitaikančiomis transmisijomis ir belaispėmis transmisijomis (CVT) bandomos neužfiksavus perdavimo skaičius.
- Per kiekvieną galiojantį matavimo važiavimą, nustatant pavaros pasirinkimą, naudojamas $a_{\text{wot test}}$ turi būti keturių $a_{\text{wot test}, i}$ vidurkis.
- Jei 4.1.2.1.4.2 punkte aprašyti įtaisai arba priemonės gali būti naudojami transmisijos veikimui valdyti siekiant įvykdyti bandymo reikalavimus, $a_{\text{wot test}}$ apskaičiuojamas pagal lygtį:
- $$a_{\text{wot test}} = ((v_{\text{BB'}/3.6})^2 - (v_{\text{AA'}/3.6})^2) / (2 \cdot (20+1))$$
- Gali būti naudojamas išankstinis pagreitis.
- Jei nenaudojami jokie 4.1.2.1.4.2 punkte aprašyti įtaisai arba priemonės, $a_{\text{wot test}}$ apskaičiuojamas pagal lygtį:
- $$a_{\text{wot test PP-BB}} = ((v_{\text{BB'}/3.6})^2 - (v_{\text{PP'}/3.6})^2) / (2 \cdot (10+1))$$
- Neturi būti naudojamas išankstinis pagreitis.
- Akceleratoriaus nuspaudimo vieta turi būti ten, kur transporto priemonės atskaitos taškas kerta AA' liniją.
- 4.1.2.1.2.3 Tikslinis pagreitis
- Tikslinis pagreitis a_{urban} apibrėžia tipinį pagreitį miesto eismo sąlygomis ir yra išvedamas iš statistinių tyrimų. Tai funkcija, priklausanti nuo transporto priemonės PMR.
- Tikslinis pagreitis a_{urban} nustatomas taip:
- $$a_{\text{urban}} = 0,63 \cdot \log_{10} (\text{PMR}) - 0,09$$
- 4.1.2.1.2.4. Etaloninis pagreitis
- Etaloninis pagreitis $a_{\text{wot ref}}$ apibrėžia pagreitį, kuris reikalingas per pagreičio bandymą ant bandymų kelio. Tai funkcija, priklausanti nuo transporto priemonės lyginamosios variklio galios masės vienetui indekso. Ši funkcija yra skirtinga skirtingoms transporto priemonių kategorijoms.
- Etaloninis pagreitis $a_{\text{wot ref}}$ nustatomas taip:
- $$a_{\text{wot ref}} = 1,59 \cdot \log_{10} (\text{PMR}) - 1,41 \quad \text{kai PMR} \geq 25$$
- $$a_{\text{wot ref}} = a_{\text{urban}} = 0,63 \cdot \log_{10} (\text{PMR}) - 0,09 \quad \text{kai PMR} < 25$$
- 4.1.2.1.3. Dalinės galios koeficientas k_p

⁴¹

Belaipsnės transmisijos.

Dalinės galios koeficientas k_p (žr. 4.1.3.1 punktą) naudojamas M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių pagreičio bandymo ir pastovaus greičio bandymo rezultatų svertiniam derinimui.

Kai per bandymą naudojama ne viena pavara, vietoj $a_{wot\ test}$ turi būti naudojamas $a_{wot\ ref}$ (žr. 3.1.3.1 punktą).

4.1.2.1.4. Perdavimo skaičiaus pasirinkimas

Perdavimo skaičių pasirinkimas per bandymą priklauso nuo konkretaus pagreičio potencialo a_{wot} , droselinei sklendei esant atvertai iki galo, pagal etaloninį pagreitį $a_{wot\ ref}$, reikalingą pagreičio bandymui su iki galo atidaryta droseline sklende.

Kai kuriose transporto priemonėse gali skirtis transmisijos programinės įrangos programos arba režimai (pvz., sportinis, žiemos, adaptyvusis). Jei transporto priemonėje yra skirtingų režimų, kuriais pasiekiami tinkami pagreičiai, transporto priemonės gamintojas turi technikos tarnybai įrodyti, kad transporto priemonė bandoma režimu, kuriuo pasiekiamas pagreitis, artimiausias $a_{wot\ ref}$.

4.1.2.1.4.1. Transporto priemonės su neautomatine transmisija, automatinėmis transmisijomis, prisitaikančiomis transmisijomis arba CVT bandomos užfiksavus perdavimo skaičius

Galimos perdavimo skaičių pasirinkimo sąlygos:

- a) Jei naudojant vieną konkretų perdavimo skaičių etaloninio pagreičio $a_{wot\ ref} \pm 5$ proc. leidžiamosios nuokrypos intervale pasiekiamas pagreitis neviršija $3,0\ m/s^2$, bandoma naudojant tą perdavimo skaičių.
- b) Jeigu su jokių perdavimo skaičiumi nepasiekiamas reikiamas pagreitis, pasirenkamas perdavimo skaičius i (didesnis pagreitis ir perdavimo skaičius $i+1$), kuriuo pasiekiamas mažesnis nei etaloninis pagreitis. Jei pagreičio vertė, esant perdavimo skaičiui i , neviršija $3,0\ m/s^2$, per bandymą naudojami abu perdavimo skaičiai. Svertinis koeficientas, siejant su etaloniniu pagreičiu $a_{wot\ ref}$, apskaičiuojamas taip:
$$k = (a_{wot\ ref} - a_{wot\ (i+1)}) / (a_{wot\ (i)} - a_{wot\ (i+1)})$$
- c) Jei perdavimo skaičiaus i pagreičio vertė viršija $3,0\ m/s^2$, turi būti naudojamas pirmas perdavimo skaičius, kuriuo pasiekiamas pagreitis, mažesnis kaip $3,0\ m/s^2$, išskyrus atvejus, kai perdavimo skaičius $i+1$ užtikrina pagreitį, mažesnį kaip a_{urban} . Šiuo atveju turi būti naudojamos dvi pavaros i ir $i+1$, įskaitant i pavara, kuria važiuojant pagreitis viršija $3,0\ m/s^2$. Kitais atvejais neturi būti naudojama kita pavara. Dalinės galios koeficientui k_p apskaičiuoti turi būti naudojamas per bandymą pasiektas pagreitis $a_{wot\ test}$, o ne $a_{wot\ ref}$.
- d) Jei transporto priemonės transmisijoje yra tik viena perdavimo skaičiaus parinktis, pagreičio bandymas atliekamas su šia parinktimi. Dalinės galios koeficientui k_p apskaičiuoti naudojamas pasiektas pagreitis, o ne $a_{wot\ ref}$.
- e) Jei vardinis variklio sukimosi dažnis viršijamas prieš transporto priemonę kertant BB', naudojama aukštesnė pavara

4.1.2.1.4.2. Transporto priemonės su automatine transmisija, prisitaikančiomis transmisijomis ir CVT bandomos neužfiksavus perdavimo skaičių:

Turi būti naudojama visiškai automatinio veikimo pavarų perjungimo svirties padėtis.

Pagreičio vertė $a_{\text{wot test}}$ apskaičiuojama pagal 4.1.2.1.2.2 punkto reikalavimus. Per bandymą gali būti įjungiamas žemesnė pavara ir naudojamas didesnis pagreitis. Neleidžiama įjungti aukštesnės pavaros ir naudoti mažesnio pagreičio. Turi būti vengiama įjungti perdavimo skaičių, kuris nenaudojamas miesto eismo sąlygomis. Todėl leidžiama nustatyti ir naudoti elektroninius arba mechaninius įtaisus, įskaitant papildomas pavarų perjungimo svirties padėtis, kad nebūtų leidžiama įsijungti mažesniam perdavimo skaičiui, kuris per bandymą paprastai nenaudojamas nustatytomis miesto eismo sąlygomis.

Pasiektas pagreitis $a_{\text{wot test}}$ turi būti ne mažesnis kaip a_{urban} .

Jei įmanoma, gamintojas turi imtis priemonių, kad būtų išvengta didesnės kaip $2,0 \text{ m/s}^2$ pagreičio $a_{\text{wot test}}$ vertės.

Dalinės galios koeficientui k_p apskaičiuoti (žr. 4.1.2.1.3 punktą) naudojamas pasiektas pagreitis $a_{\text{wot test}}$, o ne $a_{\text{wot ref}}$.

4.1.2.1.5.

Pagreičio bandymas

Gamintojas turi nustatyti visiško akceleratoriaus nuspaudimo prieš AA' liniją atskaitos taško vietą. Akceleratorius turi būti iki galo nuspaustas (kuo greičiau), kai transporto priemonės atskaitos taškas pasiekia nustatytą vietą. Akceleratorius turi būti laikomas nuspaustas, kol transporto priemonės galas pasiekia BB' liniją. Tada akceleratorius kuo skubiau atleidžiamas. Akceleratoriaus visiško nuspaudimo vieta turi būti pateikta transporto priemonės ir bandymo duomenyse (žr. II priedo 3 priedėlį). Technikos tarnyba turi turėti galimybę atlikti pakartotinį bandymą. Iš dviejų neatskiriamų dalių sudarytos sujungtosios transporto priemonės laikomos vientisa transporto priemone; kertant BB' liniją, puspriekabės nepaisoma.

4.1.2.1.6.

Pastovaus greičio bandymas

Pastovaus greičio bandymas atliekamas naudojant tą pačią pavara (-as), kaip nustatyta pagreičio bandymui, pastoviu 50 km/h greičiu, taikant $\pm 1 \text{ km/h}$ leidžiamą nuokrypą tarp AA' ir BB'. Per pastovaus greičio bandymą akceleratoriaus valdiklis nustatomas taip, kad tarp AA' ir BB' būtų išlaikomas pastovus greitis. Jei pavara užfiksuota pagreičio bandymui, ta pati pavara turi būti užfiksuota ir pastovaus greičio bandymui.

4.1.2.2.

Pastovaus greičio bandymas būtinas transporto priemonėms, kurių $\text{PMR} < 25$.

$M_2 > 3\,500 \text{ kg}$, M_3 , N_2 , N_3 kategorijų transporto priemonės

Transporto priemonės vidurio linijos kelias per visą bandymą turi kuo tiksliau atitikti CC' liniją nuo artėjimo iki AA' linijos, kol transporto priemonės galas kirs BB' liniją. Bandymas atliekamas be priekabos arba puspriekabės. Jei priekaba nuo vilkiko nėra lengvai atskiriama, priekabos nepaisoma kertant BB' liniją. Jei transporto priemonėje yra kokia nors įranga, pvz., betono maišyklė, kompresorius ir kt., per bandymą ši įranga neturi veikti. Transporto priemonės bandymo masė nustatoma pagal 3.2.1 punkto lentelę.

$M_2 > 3\,500 \text{ kg}$, N_2 kategorijų tikslinės sąlygos

Kai atskaitos taškas kerta BB' liniją, variklio sukimosi dažnis n_{BB} turi siekti 70-74 proc. dažnio S, kuriam esant variklis pasiekia didžiausią vardinę galią, o transporto priemonės greitis turi būti $35 \text{ km/h} \pm 5 \text{ km/h}$. Tarp AA' ir BB' linijų turi būti užtikrintas pastovus pagreitis.

M_3 , N_3 kategorijų tikslinės sąlygos

Kai atskaitos taškas kerta BB' liniją, variklio sukimosi dažnis $n_{BB'}$ turi siekti 85-89 proc. dažnio S, kuriam esant variklis pasiekia didžiausią vardinę galią, o transporto priemonės greitis turi būti $35 \text{ km/h} \pm 5 \text{ km/h}$. Tarp AA' ir BB' linijų turi būti užtikrintas pastovus pagreitis.

4.1.2.2.1. Perdavimo skaičiaus pasirinkimas

4.1.2.2.1.1. Transporto priemonės su neautomatinėmis transmisijomis

Turi būti užtikrintas pastovus pagreitis. Pavaros pasirinkimą lemia tikslinės sąlygos. Jei greičio skirtumas viršija nurodytą leidžiamąją nuokrypą, turėtų būti bandoma su dviem pavaromis: viena virš tikslinio greičio, kita žemiau tikslinio greičio.

Jei tikslines sąlygas atitinka daugiau kaip viena pava, pasirinkite pavara, kurią įjungus greitis yra arčiausiai 35 km/h . Jeigu jokia pava neatitinka tikslinės v_{test} sąlygos, bandoma dviem pavaromis: viena virš v_{test} , o kita žemiau. Visomis sąlygomis pasiekiamas tikslinis variklio sukimosi dažnis.

Turi būti užtikrintas pastovus pagreitis. Jei, įjungus tam tikrą pavara, negalima užtikrinti pastovaus pagreičio, šios pavaros turi būti nepaisoma.

4.1.2.2.1.2. Transporto priemonės su automatinėmis transmisijomis, pritaikančiomis transmisijomis ir transmisijomis su kintamu perdavimo skaičiumi (CVT)

Turi būti naudojama visiškai automatinio veikimo pavarų perjungimo svirties padėtis. Per bandymą gali būti įjungiama žemesnė pava ir naudojamas didesnis pagreitis. Neleidžiama įjungti aukštesnės pavaros ir naudoti mažesnio pagreičio. Esant nustatytoms bandymo sąlygoms, vengiama įjungti perdavimo skaičių, kuris nenaudojamas miesto eismo sąlygomis. Todėl leidžiama nustatyti ir naudoti elektroninius arba mechaninius įtaisus, kad nebūtų leidžiama įsijungti mažesniai perdavimo skaičiui, kuris paprastai nenaudojamas per bandymą nustatytomis miesto eismo sąlygomis.

Jei transporto priemonės transmisijoje yra tik viena pava (važiavimo), per bandymą ribojanti variklio sukimosi dažnį, transporto priemonė turi būti bandoma naudojant tik tikslinį transporto priemonės greitį. Jei transporto priemonėje naudojamas variklio ir transmisijos derinys, neatitinkantis 4.1.2.2.1.1 punkto, transporto priemonė bandoma naudojant tik tikslinį transporto priemonės greitį.

Tikslinis transporto priemonės greitis per bandymą yra $(v_{BB'}) = 35 \text{ km/h} \pm 5 \text{ km/h}$. Kai transporto priemonės atskaitos taškas kerta PP' liniją, leidžiamas didesnis intervalas ir mažesnis pagreitis. Turi būti atlikti du bandymai: vieno galutinio v_{test} greitis $= v_{BB'} + 5 \text{ km/h}$, o kito galutinio v_{test} greitis $= v_{BB'} - 5 \text{ km/h}$. Ataskaitoje pateikiamas triukšmo lygis yra rezultatas, susijęs su bandymu taikant didžiausią variklio sukimosi dažnį, pasiektą per bandymą nuo AA' iki BB'.

4.1.2.2.2. Pagreičio bandymas

Kai transporto priemonės atskaitos taškas pasiekia AA' liniją, akceleratorius turi būti iki galo nuspaustas (automatiškai neturi būti įjungiama žemesnė pava, nei įprastai naudojama važiuojant mieste) ir laikomas iki galo nuspaustas, kol transporto priemonės galas kirs BB' liniją; atskaitos taškas turi būti bent 5 m atstumu už BB' linijos. Tada akceleratorius atleidžiamas.

Iš dviejų neatskiriamų dalių sudarytos sujungtosios transporto priemonės laikomos vientisa transporto priemone; kertant BB' liniją, puspriekabės nepaisoma.

4.1.3.

Rezultatų aiškinimas

Registruojamas didžiausias A svertinis garso lygis, parodytas per kiekvieną transporto priemonės važiavimą tarp AA' ir BB' linijų. Jeigu triukšmo maksimumas akivaizdžiai nedera su bendru nustatytu garso lygiu, matavimas atmetamas.

Kiekvienoje transporto priemonės pusėje visomis bandymo sąlygomis ir su kiekvienu perdavimo skaičiumi atliekami bent keturi matavimai. Matavimai kairėje ir dešinėje pusėse atliekami vienu metu arba nuosekliai. Apskaičiuojant galutinį tam tikros transporto priemonės pusės rezultatą, naudojami pirmieji keturi galiojantys nuoseklių matavimų rezultatai 2 dB(A) intervale, pašalinant negaliojančius rezultatus (žr. 3.1 punktą). Kiekvienos pusės rezultatų vidurkis apskaičiuojamas atskirai. Tarpinis rezultatas yra dviejų vidurkių didesnė vertė, matematiškai suapvalinta vienos dešimtosios tikslumu.

Registruojami greičio matavimai ties AA', BB' ir PP' ir naudojami skaičiavimuose iki pirmojo reikšminio dešimtainio skaitmens po kablelio.

Apskaičiuotas pagreitis $a_{wot\ test}$ registruojamas iki antrojo dešimtainio skaitmens po kablelio.

4.1.3.1.

M_1, N_1 ir $M_2 \leq 3\,500$ kg kategorijų transporto priemonės

Pagreičio ir vienodo greičio bandymo vertės apskaičiuojamos taip:

$$L_{wot\ rep} = L_{wot(i+1)} + k * (L_{wot(i)} - L_{wot(i+1)})$$

$$L_{crs\ rep} = L_{crs(i+1)} + k * (L_{crs(i)} - L_{crs(i+1)})$$

$$kai\ k = (a_{wot\ ref} - a_{wot(i+1)}) / (a_{wot(i)} - a_{wot(i+1)})$$

Kai tai yra vieno perdavimo skaičiaus bandymas, vertėmis laikomas kiekvieno bandymo rezultatas.

Galutinis rezultatas apskaičiuojamas sudedant $L_{wot\ rep}$ ir $L_{crs\ rep}$. Lygtis:

$$L_{urban} = L_{wot\ rep} - k_p * (L_{wot\ rep} - L_{crs\ rep})$$

Svertinis koeficientas k_p suteikia galimybę apskaičiuoti važiavimo mieste dalinės galios koeficientą. Kai per bandymą naudojama daugiau perdavimo skaičių, k_p apskaičiuojamas taip:

$$k_p = 1 - (a_{urban} / a_{wot\ ref})$$

Jei bandymui nustatyta tik viena pavara, k_p apskaičiuojamas taip:

$$k_p = 1 - (a_{urban} / a_{wot\ test})$$

Kai $a_{wot\ test}$ mažesnis kaip a_{urban} :

$$k_p = 0$$

4.1.3.2.

$M_2 > 3\,500$ kg, M_3, N_2, N_3 kategorijų transporto priemonės

Kai bandoma viena pavara, galutinis rezultatas lygus tarpiniam rezultatui. Kai bandoma dviem pavaromis, apskaičiuojamas tarpinių rezultatų aritmetinis vidurkis.

4.2.

Stovinčių transporto priemonių keliamo triukšmo matavimas

4.2.1.

Garso lygis prie transporto priemonių

Matavimo rezultatai įtraukiami į I priedo 3 priedėlyje pateiktą bandymo ataskaitą.

4.2.2.

Garso matavimai

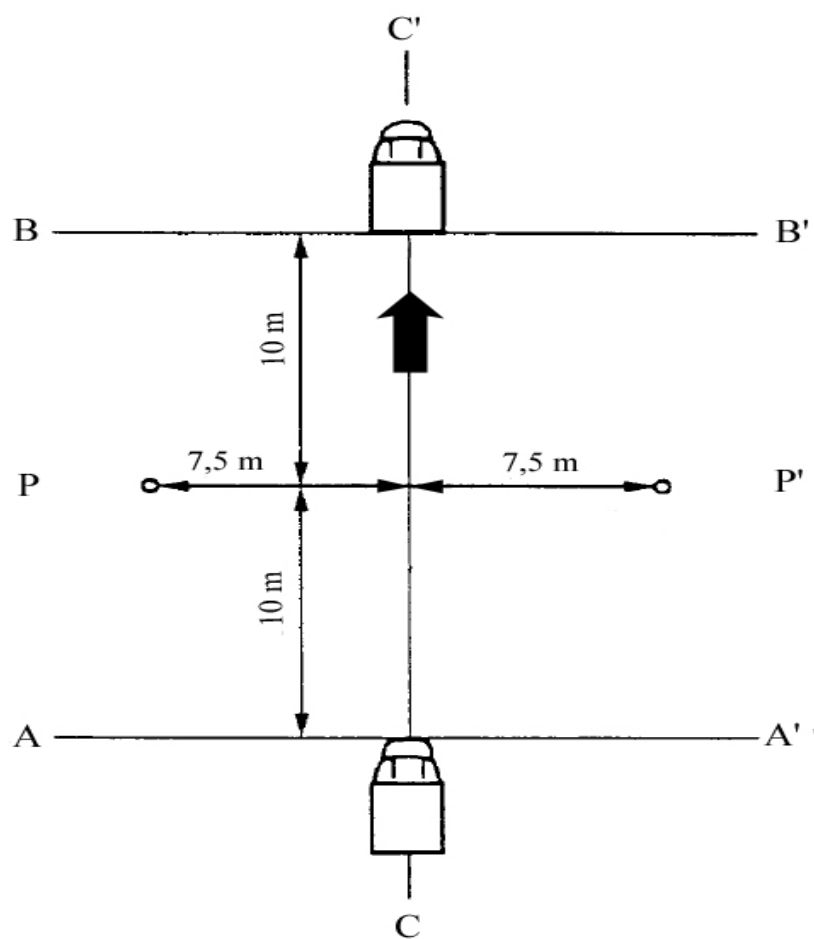
Matavimams turi būti naudojamas precizinis garso lygio matuoklis arba lygiavertė matavimo sistema, kaip apibrėžta šio priedo 2.1 punkte.

- 4.2.3. Bandymo vieta – vietos sąlygos, nurodytos II priedo 2 priedėlio 1 paveiksle.
- 4.2.3.1. Prie mikrofono neturi būti kliūčių, galinčių turėti poveikio garso laukui; tarp mikrofono ir triukšmo šaltinio neturi būti jokio asmens. Matuoklio operatorius turi būti tokioje vietoje, kad nedarytų poveikio matuoklio rodmenims.
- 4.2.4. Triukšmo trikdžiai ir vėjo trukdžiai
Matuokliais užregistruoti aplinkos triukšmo ir vėjo rodmenys turi būti bent 10 dB(A) mažesni už matuojamą garso lygį. Prie mikrofono galima primontuoti tinkamą priekinį stiklą, jeigu atsižvelgiama į galimą jo poveikį mikrofono jautrumui (žr. šio priedo 2.1 punktą).
- 4.2.5. Matavimo metodas
- 4.2.5.1. Matavimų pobūdis ir skaičius
Didžiausias garso lygis, išreikštas A svertinės skalės decibelais (dB(A)), matuojamas 4.2.5.3.2.1 punkte nurodytu veikimo laikotarpiu.
Kiekviename matavimo taške turi būti matuojama bent tris kartus.
- 4.2.5.2. Transporto priemonės padėtis ir parengimas
Transporto priemonė turi būti pastatyta bandymų aikštelės viduryje, pavaros perjungimo svirtis perjungta į neutralią padėtį, o sankaba įjungta. Jei dėl transporto priemonės konstrukcijos to atlikti negalima, transporto priemonė bandoma pagal gamintojo nurodymus, skirtus stacionaraus variklio bandymams. Prieš kiekvieną matavimų seriją variklio būklė turi būti tokia, kokia būna įprastomis naudojimo sąlygomis, kaip nurodyta gamintojo.
Jei transporto priemonėje įrengtas vienas ar keli automatiniai mechanizmai įjungiami ventiliatoriai, matuojant ši sistema neturi būti kliudoma.
Variklio gaubtas arba variklio skyriaus dangtis, jei jis įtaisytas, turi būti uždarytas.
- 4.2.5.3. Triukšmo matavimas prie išmetamojo vamzdžio (žr. II priedo 2 priedėlio 1 paveikslą).
- 4.2.5.3.1. Mikrofono padėtys
- 4.2.5.3.1.1. Mikrofonas įrengiamas $0,5 \pm 0,01$ m atstumu nuo 1 paveiksle nurodyto išmetamojo vamzdžio atskaitos taško, $45^\circ (\pm 5^\circ)$ kampu vamzdžio srauto ašies atžvilgiu. Mikrofonas turi būti atskaitos taško aukštyje, bet ne mažesniu kaip 0,2 m atstumu nuo žemės paviršiaus. Mikrofono atskaitos ašis turi būti lygiagreti su žemės paviršiumi ir nukreipta išmetamojo vamzdžio angos atskaitos taško link. Jei galimos dvi mikrofono padėtys, naudojama padėtis, esanti toliausiai į šoną nuo transporto priemonės išilginės vidurio linijos. Jei išmetamojo vamzdžio srauto ašis su transporto priemonės išilgine vidurio linija sudaro 90° kampą, mikrofonas įtaisomas toliausiai nuo variklio esančioje vietoje.
- 4.2.5.3.1.2. Transporto priemonėse, kurių išmetamojo vamzdžio angos viena nuo kitos nutolusios didesniu kaip 0,3 m atstumu, kiekvienai angai atliekama po vieną matavimą. Užregistruojamas aukščiausias lygis.
- 4.2.5.3.1.3. Tuo atveju, kai išmetamajame vamzdyje yra dvi arba daugiau angų, viena nuo kitos nutolusių mažesniu kaip 0,3 m atstumu ir prijungtų prie to paties duslintuvo, atliekamas tik vienas matavimas; mikrofono padėtis siejama su išmetimo anga, esančia arčiau toliausio transporto priemonės krašto, arba, kai tokios išmetimo angos nėra, su anga, kuri yra aukščiausiai virš žemės.

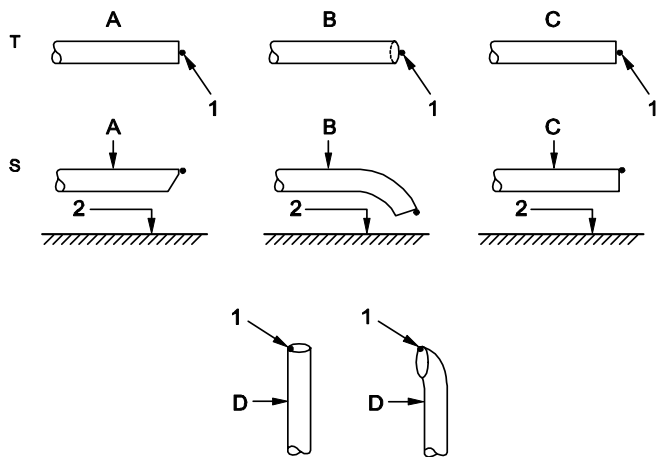
- 4.2.5.3.1.4. Kai transporto priemonių išmetamasis vamzdis yra vertikalus (pvz., krovininėse transporto priemonėse), mikrofonas turėtų būti įrengtas išmetamojo vamzdžio angos aukštyje. Mikrofono ašis turėtų būti vertikali ir nukreipta aukštyn. Ašis turi būti $0,5 \text{ m} \pm 0,01 \text{ m}$ atstumu nuo išmetamojo vamzdžio atskaitos taško, bet ne mažesniu kaip $0,2 \text{ m}$ atstumu nuo transporto priemonės šono, esančio arčiau išmetamojo vamzdžio.
- 4.2.5.3.1.5. Kai išmetamųjų vamzdžių angos yra po transporto priemonės kėbulu, mikrofonas turi būti įtaisomas mažiausiai $0,2 \text{ m}$ atstumu nuo artimiausios transporto priemonės dalies, vietoje, kuri yra arčiausiai, bet ne mažesniu kaip $0,5 \text{ m}$ atstumu nuo išmetamojo vamzdžio atskaitos taško ir $0,2 \text{ m}$ atstumu virš žemės; taip pat – ne vienoje linijoje su išmetamų dujų srautu. Kai kuriais atvejais į 4.2.5.3.1.1 punkto kampų reikalavimą gali būti neatsižvelgiama.
- 4.2.5.3.2. Variklio veikimo sąlygos
- 4.2.5.3.2.1. Tikslinis variklio sukimosi dažnis
Tikslinis variklio sukimosi dažnis apibrėžiamas taip:
- transporto priemonėms, kurių vardinis sukimosi dažnis $\leq 5\,000 \text{ min}^{-1}$, – 75 proc. variklio sukimosi dažnio S;
 - transporto priemonėms, kurių vardinis sukimosi dažnis didesnis kaip $5\,000 \text{ min}^{-1}$ ir mažesnis kaip $7\,500 \text{ min}^{-1}$, – $3\,750 \text{ min}^{-1}$;
 - transporto priemonėms, kurių vardinis sukimosi dažnis $\geq 7\,500 \text{ min}^{-1}$, – 50 proc. variklio sukimosi dažnio S.
- Jei transporto priemonė negali pasiekti pirmiau nurodyto variklio sukimosi dažnio, tikslinis variklio sukimosi dažnis turi būti 5 proc. mažesnis už didžiausią galimą variklio sukimosi dažnį per stovinčios transporto priemonės bandymą.
- 4.2.5.3.2.2. Bandymo atlikimo tvarka
Variklio sukimosi dažnis laipsniškai didinamas nuo tuščiosios eigos iki tikslinio sukimosi dažnio, neviršijant ± 3 proc. tikslinio variklio sukimosi dažnio leidžiamosios nuokrypos intervalo, ir skaičius išlaikomas pastovus. Tada droselinė sklendė greitai uždaroma ir variklio sukimosi dažnis sumažėja iki tuščiosios eigos sukimosi dažnio. Triukšmo lygis matuojamas 1 sekundės trukmės pastovaus variklio sukimosi dažnio laikotarpį ir visą lėtėjimo laikotarpį; kaip bandymo vertė užregistruojamas didžiausias garso lygio matuoklio rodmuo, matematiškai suapvalintas dešimtųjų tikslumu.
- 4.2.5.3.2.3. Bandymo galiojimo pripažinimas
Matavimas laikomas galiojančiu, jei per bandymą bent 1 sekunde variklio sukimosi dažnis nenukrypsta nuo tikslinio variklio sukimosi dažnio daugiau kaip ± 3 proc.
- 4.2.6. Rezultatai
Kiekviename bandymo taške turi būti matuojama bent tris kartus. Registruojamas didžiausias A svertinis garso lygis, nustatytas per kiekvieną iš trijų matavimų. Apskaičiuojant galutinį tam tikros matavimo vietos rezultatą naudojami pirmieji trys galiojantys nuoseklių matavimų rezultatai 2 dB(A) intervale, išbraukiant negaliojančius rezultatus (žr. 3.1 punktą, išskyrus bandymų vietos specifikacijas). Galutinis rezultatas yra visų matavimo padėčių ir trijų matavimo rezultatų

didžiausias garso lygis.

1 priedėlis



1 paveikslas. Važiuojančių transporto priemonių matavimo padėtys



T = vaizdas iš viršaus

S = vaizdas iš šono

A = matavimo vamzdis

B = žemyn nulenktas vamzdis

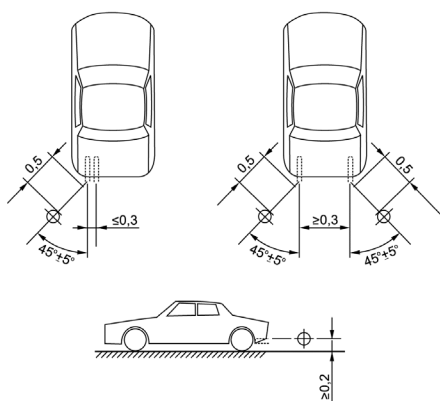
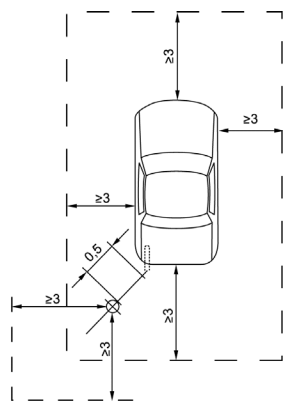
C = tiesus vamzdis

D = vertikalus vamzdis

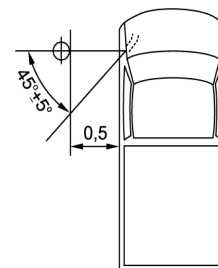
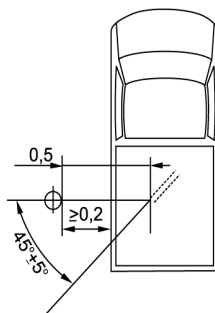
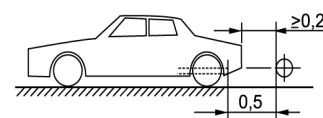
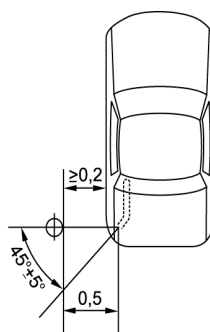
1 = atskaitos taškas

2 = kelio paviršius

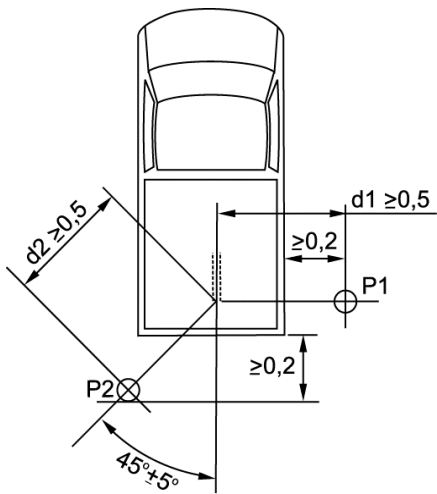
2 paveikslas. Atskaitos taškas



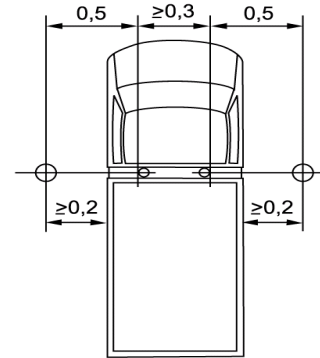
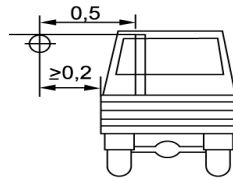
3a paveikslas



3b paveikslas



3c paveikslas



3d paveikslas

3 a–d paveikslai. Mikrofono padėties pavyzdžiai, atsižvelgiant į išmetamojo vamzdžio padėtį

III priedas
Ribinės vertės

Garso lygis, matuojamas pagal II priedo nuostatas, neturi viršyti šių ribų:

Transporto priemonės kategorija	Transporto priemonės kategorijos aprašas	Ribinės vertės išreikštos dB(A) [decibelai(A)]					
		Naujų transporto priemonių tipo patvirtinimo ribinės vertės		Naujų transporto priemonių tipo patvirtinimo ribinės vertės		Naujų transporto priemonių registravimo, prekybos ir eksploatacijos pradžios ribinės vertės	
		1 etapas, galioja nuo [2 metai po paskelbimo]		2 etapas, galioja nuo [5 metai po paskelbimo]		3 etapas, galioja nuo [7 metai po paskelbimo]	
		Bendra informacija	Visureigiai *	Bendra informacija	Visureigiai *	Bendra informacija	Visureigiai *
M	Keleivinės transporto priemonės						
M ₁	sėdimųjų vietų skaičius ≤ 9	70	71**	68	69**	68	69**
M ₁	sėdimųjų vietų skaičius ≤ 9; galios ir masės santykis > 150 kW/t	71	71	69	69	69	69
M ₂	sėdimųjų vietų skaičius > 9; masė ≤ 2 t	72	72	70	70	70	70
M ₂	sėdimųjų vietų skaičius > 9; 2 t < masė ≤ 3,5 t	73	74	71	72	71	72
M ₂	sėdimųjų vietų skaičius > 9; 3,5 t < masė ≤ 5 t; vardinė variklio galia < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M ₂	sėdimųjų vietų skaičius > 9; 3,5 t < masė ≤ 5 t; vardinė variklio galia ≥ 150 kW	76	78	74	76	74	76
M ₃	sėdimųjų vietų skaičius > 9; masė > 5 t; vardinė variklio galia < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	sėdimųjų vietų skaičius > 9; masė > 5 t; vardinė variklio galia ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Krovininės transporto priemonės						
N ₁	masė ≤ 2 t	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 t < masė ≤ 3,5 t	72	73	70	71	70	71

N ₂	3,5 t < masė ≤ 12 t; vardinė variklio galia < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 t < masė ≤ 12 t; 75 kW ≤ vardinė variklio galia < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 t < masė ≤ 12 t; vardinė variklio galia ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	masė > 12 t; 75 kW ≤ vardinė variklio galia < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	masė > 12 t; vardinė variklio galia ≥ 150 kW	80	82	78	80	78	80

* Padidintos ribinės vertės galioja tik jei transporto priemonė atitinka reikiamą visureigių transporto priemonių apibrėžtį, pateiktą ES direktyvos 2007/46/EB II priedo A dalies 4 punkte.

** M₁ kategorijos transporto priemonėms visureigių transporto priemonių padidintos ribinės vertės galioja tik jei didžiausioji leidžiama masė > 2 t.

IV priedas

Triukšmo slopinimo sistemos, kuriose yra garsą sugeriančių pluoštinių medžiagų

1. Bendra informacija
Garsą sugeriančios pluoštinės medžiagos triukšmo slopinimo sistemose ar jų sudedamosiose dalyse gali būti naudojamos tik laikantis šių sąlygų:
 - (a) išmetamosios dujos nesiliečia su pluoštinėmis medžiagomis;
 - (b) triukšmo slopinimo sistema ar jos sudedamosios dalys yra tos pačios konstrukcijos šeimos kaip ir sistemos ar dalys, kurių nesidėvėjimas patvirtintas per kito transporto priemonių tipo patvirtinimo procesą laikantis šio reglamento reikalavimų.

Jei nė vienos iš šių sąlygų nesilaikoma, visa triukšmo slopinimo sistema ar jos sudedamosios dalys pateikiamos įprastam kondicionavimui naudojant vieną iš toliau aprašytų trijų įrenginių ir procedūrų.
- 1.1. Nenutrūkstamas transporto priemonės eksploatavimas keliais (10 000 km)
- 1.1.1. 50 ± 20 proc. šio eksploatavimo turi sudaryti važiavimas mieste, o kitą dalį – važiavimas tolimalais nuotoliais dideliu greičiu; nepertraukiamą važiavimą keliu galima pakeisti atitinkama programa bandymo treke.
- 1.1.2. Minėti du greičio režimai turi būti tarpusavyje kaitaliojami bent du kartus.
- 1.1.3. Visoje bandymo programoje turi būti mažiausiai 10 pertraukų, kurių trukmė bent trys valandos, kad būtų atkurtas aušinimo ir galimas kondensacijos poveikis.
- 1.2. Kondicionavimas bandymo stende
- 1.2.1. Naudojant standartines dalis ir laikantis transporto priemonės gamintojo instrukcijų, dujų išmetimo sistema ar jos sudedamosios dalys įrengiamos I priedo 1.3 punkte nurodytoje transporto priemonėje arba primontuojamos prie I priedo 1.4 punkte nurodyto variklio. Jei tai I priedo 1.3 punkte nurodyta transporto priemonė, ji turi būti pastatyta ant ritininio dinamometro. Jei tai I priedo 1.4 punkte nurodytas variklis, jis turi būti sujungtas su dinamometru.
- 1.2.2. Bandymas atliekamas šešiais šešių valandų trukmės etapais, po kiekvieno jų darant mažiausiai 12 valandų trukmės pertrauką tam, kad būtų atkurtas aušinimo ir galimos kondensacijos poveikis.
- 1.2.3. Per kiekvieną šešių valandų trukmės etapą variklis paeiliui turi veikti taip:
 - (a) penkias minutes tuščiąja eiga;
 - (b) vieną valandą – $1/4$ apkrovos ir $3/4$ didžiausiojo vardinio sukimosi dažnio (S);
 - (c) vieną valandą – $1/2$ apkrovos ir $3/4$ didžiausiojo vardinio sukimosi dažnio (S);
 - (d) 10 minučių – visa apkrova ir $3/4$ didžiausiojo vardinio sukimosi dažnio (S);
 - (e) 15 minučių – $1/2$ apkrovos ir didžiausiuoju vardiniu sukimosi dažniu (S);
 - (f) 30 minučių – $1/4$ apkrovos ir didžiausiuoju vardiniu sukimosi dažniu (S).

Bendra šešių sekų trukmė – trys valandos.

Kiekvienu etapu minėtų sąlygų seka kartojama du kartus paeiliui nuo a iki f.
- 1.2.4. Atliekant bandymą triukšmo slopinimo sistema ar jos sudedamosios dalys neaušinamos priverstiniu oro srautu, imituojančių įprastai aplink transporto

priemonę susidarantį oro srautą. Tačiau gamintojo prašymu triukšmo slopinimo sistema arba jos sudedamosios dalys gali būti aušinamos, kad, transporto priemonei važiuojant didžiausiu greičiu, nebūtų viršyta įleidimo angoje registruojama temperatūra.

1.3. Kondicionavimas slėgio pokyčiu

1.3.1. Triukšmo slopinimo sistema arba jos sudedamosios dalys įrengiamos I priedo 1.3 punkte nurodytoje transporto priemonėje arba primontuojamos prie I priede 1.4 punkte nurodyto variklio. Pirmuoju atveju transporto priemonė pastatoma ant ritininio dinamometro.

Antruoju atveju variklis sujungiamas su dinamometru. Bandymo įranga, kurios išsami schema pateikta šio priedo priedėlio 1 paveiksle, sujungiama su triukšmo slopinimo sistemos anga. Priimtina bet kokia kita įranga, kuria galima užtikrinti lygiaverčius rezultatus.

1.3.2. Bandymo įranga sureguliuojama taip, kad išmetamųjų dujų srautas pakaitomis būtų nutraukiamas ir vėl atkuriamas (2 500 ciklų) greitojo veikimo vožtuvu.

1.3.3. Vožtuvas atidaromas, kai išmetamųjų dujų slėgis, išmatuotas mažiausiai 100 mm atstumu pasroviui nuo įleidimo angos krašto, padidėja iki 0,35–0,40 kPa. Vožtuvas uždaromas tada, kai slėgis nuo jo nusistovėjusios vertės, išmatuotos vožtuvui esant atidarytam, skiriasi ne daugiau kaip 10 proc.

1.3.4. Vėlinimo relė nustatoma pagal dujų išmetimo trukmę, kuri apskaičiuojama pagal 1.3.3 punkto nuostatas.

1.3.5. Variklio sukimosi dažnis turi būti 75 proc. sukimosi dažnio (S), kuriuo veikdamas variklis pasiekia didžiausiąją galią.

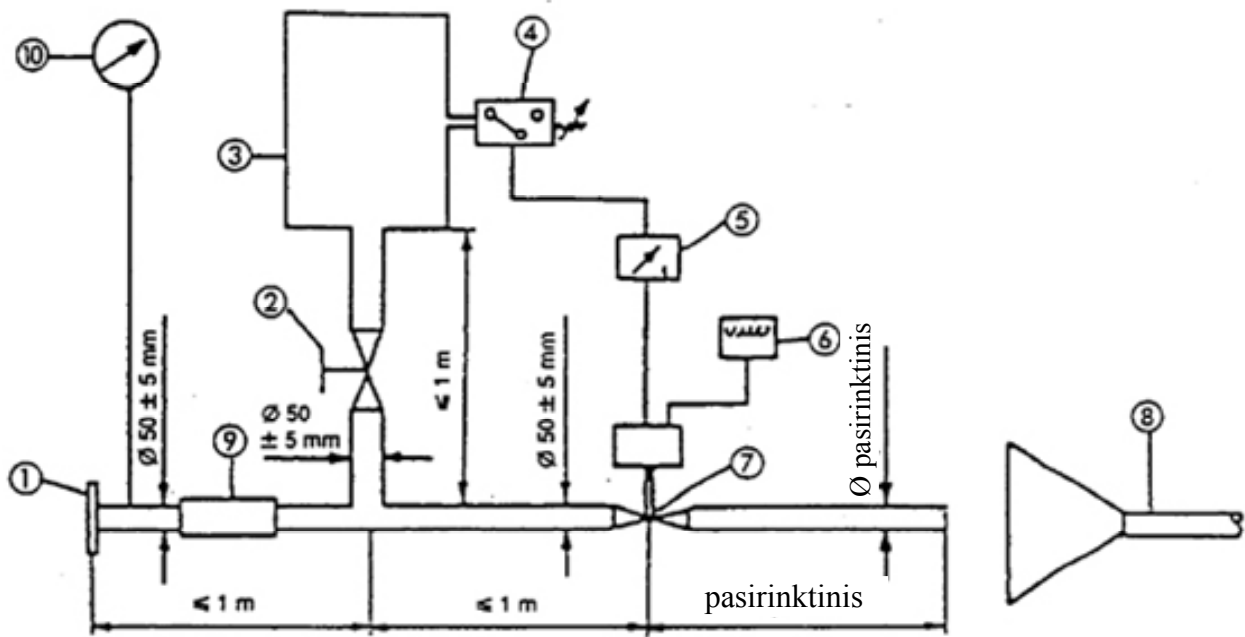
1.3.6. Dinamometru užregistruota galia turi būti 50 proc. galios, kuri pasiekama iki galo atidarius droselinę sklendę ir kuri užregistruojama, kai variklio sukimosi dažnis (S) lygus 75 proc. jo didžiausiojo sukimosi dažnio.

1.3.7. Atliekant bandymą, visos išleidimo angos turi būti uždarytos.

1.3.8. Visas bandymas atliekamas per 48 valandas.

Jei būtina, po kiekvienos valandos galima daryti pertrauką, kad įranga atvėstų.

1 priedėlis



1 paveikslas
Kondicionavimo slėgio pokyčių bandymo įranga

1. Įleidimo angos kraštas arba mova, skirta prijungti prie bandomos dujų išmetimo sistemos galinės dalies.
2. Rankiniu būdu valdomas reguliavimo vožtuvas.
3. Išlyginamojo reguliavimo bakas, kurio didžiausia talpa 40 l, o pripildymo laikas – ne trumpesnis kaip viena sekundė.
4. Slėgio relė, kurios veikimo intervalas – 0,05–2,5 baro.
5. Vėlinimo relė.
6. Impulsų skaitiklis.
7. Greitojo veikimo vožtuvas, pvz., 60 mm skersmens variklinio stabdžio vožtuvas, valdomas pneumatiniu cilindru, kurio galia – 120 N, esant 4 barų slėgiui. Reakcijos laikas atidarant ir uždarant neturi būti ilgesnis kaip 0,5 sekundės.
8. Išmetamųjų dujų pašalinimo įtaisas.
9. Lankstus vamzdis.
10. Manometras.

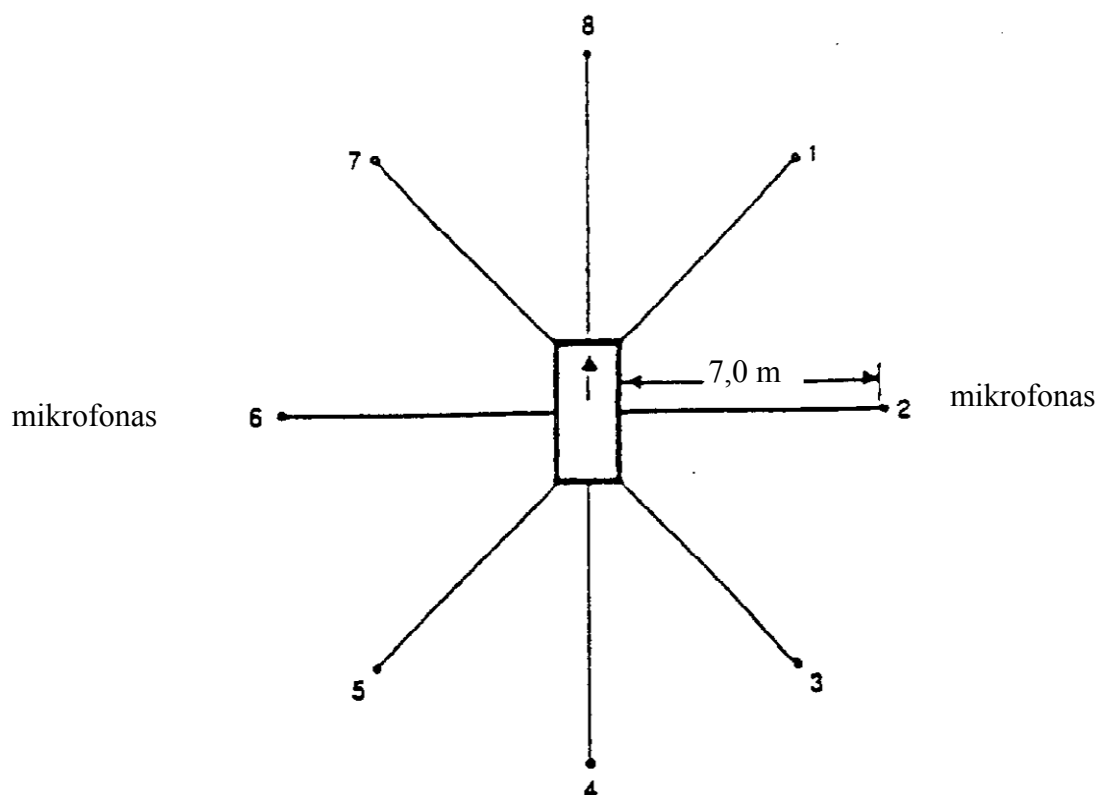
V priedas

Suslėgto oro keliamas triukšmas

1. Matavimo metodas
Matavimas atliekamas transporto priemonei stovint ir mikrofonui esant 2 ir 6 padėtyse, kaip nurodyta 1 paveiksle. Aukščiausias A svertinis triukšmo lygis registruojamas iš slėgio reguliatoriaus išleidžiant orą ir vėdinant, panaudojus darbinį ir stovėjimo stabdžius.
Iš slėgio reguliatoriaus išleidžiant orą kylantis triukšmas matuojamas varikliui veikiant tuščiąja eiga. Vėdinimo triukšmas registruojamas naudojant darbinį ir stovėjimo stabdžius; prieš kiekvieną matavimą oro kompresoriuje turi būti didžiausias leidžiamas darbinis slėgis, tada variklis užgesinamas.
 2. Rezultatų įvertinimas
Nustačius kiekvieną mikrofono padėtį matuojama du kartus. Kad būtų išvengta matavimo įrangos netikslumų, rodmenys sumažinami 1 dB(A) ir sumažinta vertė laikoma matavimo rezultatu. Rezultatai laikomi galiojančiais, jei matavimų skirtumas esant vienai mikrofono padėčiai yra ne didesnis kaip 2 dB(A). Bandymo rezultatu laikoma didžiausia užregistruota vertė. Jeigu ši vertė viršija triukšmo ribą 1 dB (A), nustačius reikiamą mikrofono padėtį matuojama dar du kartus. Šiuo atveju trys iš keturių šioje padėtyje gautų rezultatų neturi viršyti triukšmo ribos.
 3. Ribinė vertė
Garso lygis neturi viršyti 72 dB(A) ribos.
-

1 priedėlis

1 paveikslas. Mikrofonų padėtis suslėgto oro keliamam triukšmui matuoti



Matavimas atliekamas transporto priemonei stovint (pagal 1 paveikslą) ir naudojant dvi mikrofono padėtis 7 m atstumu nuo transporto priemonės krašto ir 1,2 m aukštyje virš žemės.

VI priedas

Transporto priemonių gamybos atitikties tikrinimai

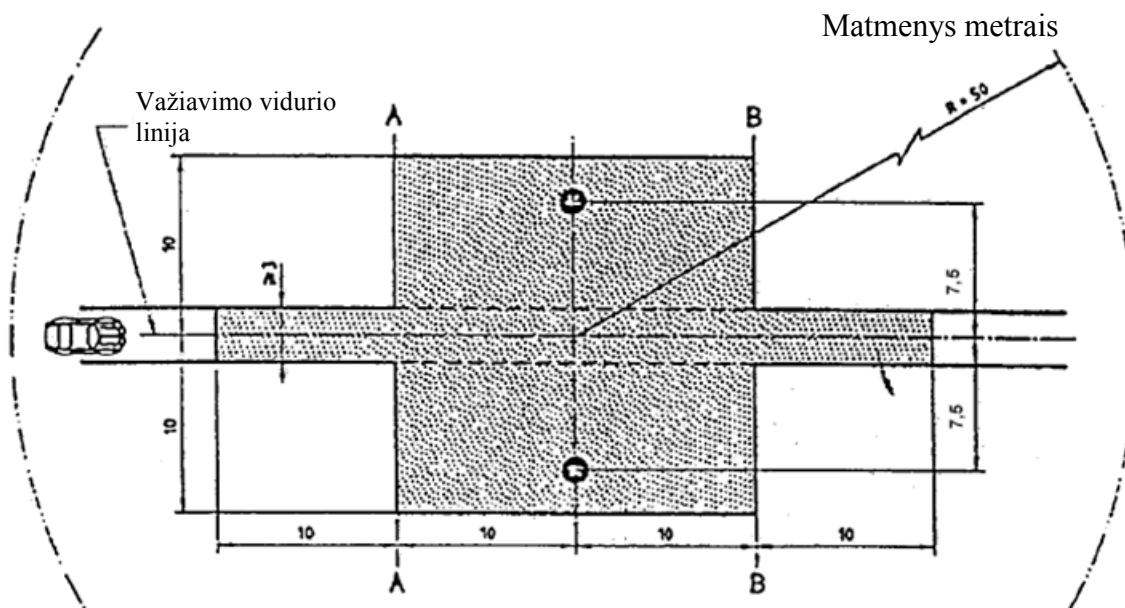
1. Bendra informacija
Šie reikalavimai yra suderinti su bandymu, kuris atliekamas gamybos atitikčiai patikrinti pagal I priedo 5 punktą.
2. Bandymo procedūra
Bandymo vieta ir matavimo prietaisai turi atitikti aprašytuosius II priede.
 - 2.1. Su transporto priemone (-ėmis) atliekamas transporto priemonės keliamo triukšmo matavimo bandymas, kaip aprašyta II priedo 4.1 punkte.
 - 2.2. Suslėgto oro keliamas triukšmas
Su transporto priemonėmis, kurių didžiausioji masė didesnė kaip 2 800 kg ir kuriose įrengtos suslėgto oro sistemos, atliekamas papildomas suslėgto oro keliamo triukšmo matavimo bandymas, kaip aprašyta V priedo 1 punkte.
 - 2.3. Papildomos triukšmo skleidimo nuostatos
Transporto priemonės gamintojas įvertina, kaip laikomasi ASEP, atlikdamas atitinkamą vertinimą arba VIII priede aprašytą bandymą.
3. Bandinių ėmimas ir rezultatų vertinimas
Turi būti pasirinkta viena transporto priemonė, su kuria atliekami 2 punkte nustatyti bandymai. Jei bandymo rezultatai atitinka Direktyvos 2007/46/EB X priedo gamybos atitikties patikrinimo reikalavimus, transporto priemonė laikoma atitinkančia gamybos atitikties patikrinimo nuostatas.
Jei vieno iš bandymų rezultatai neatitinka Direktyvos 2007/46/EB X priedo gamybos atitikties patikrinimo reikalavimų, pagal šio priedo 2 punktą išbandomos dar dvi tokio paties tipo transporto priemonės.
Jei antrosios ir trečiosios transporto priemonių bandymo rezultatai atitinka Direktyvos 2007/46/EB X priedo gamybos atitikties patikrinimo reikalavimus, transporto priemonė laikoma atitinkančia gamybos atitikties patikrinimo nuostatas.
Jei vienas iš antrosios ir trečiosios transporto priemonių bandymo rezultatų neatitinka Direktyvos 2007/46/EB X priedo gamybos atitikties patikrinimo reikalavimų, transporto priemonė laikoma neatitinkančia šio reglamento reikalavimų ir gamintojas imasi būtinų priemonių atitikčiai vėl užtikrinti.

VII priedas
Bandymo vietos specifikacijos

1. Įvadas
Šiame priede aprašomos specifikacijos, susijusios su fizinėmis bandymų kelio charakteristikomis ir jo tiesimu. Šiose specifikacijose, pagrįstose specialiu standartu 1/, aprašomos būtinos fizinės charakteristikos, taip pat šių charakteristikų bandymo metodai.
2. Būtinos dangos charakteristikos
Laikoma, kad danga atitinka šį standartą, jei tekstūra ir akytumas arba garso sugerties koeficientas buvo išmatuoti ir gauti rezultatai atitinka visus 2.1–2.4 punktų reikalavimus ir jei laikomasi dangos konstrukcijos reikalavimų (3.2 punktą).
- 2.1. Liekamasis akytumas
Liekamasis bandymų kelio dangos akytumas V_C neturi būti didesnis kaip 8 proc. Matavimo procedūra nurodyta 4.1 punkte.
- 2.2. Garso sugerties koeficientas
Jeigu danga neatitinka liekamojo akytumo reikalavimų, ji laikoma priimtina tik jeigu garso sugerties koeficientas yra $\alpha \leq 0,10$. Matavimo procedūra nurodyta 4.2 punkte. 2.1 punkto ir šio punkto reikalavimai taip pat yra įvykdyti, jei buvo išmatuota tik garso sugertis ir nustatytas koeficientas $\alpha \leq 0,10$.
Pastaba. Svarbiausia charakteristika – garso sugertis, nors kelių tiesėjams geriau žinomas liekamasis akytumas. Tačiau garso sugertis turi būti matuojama tik jei danga neatitinka akytumo reikalavimų. Toks pasirinkimas grindžiamas tuo, kad abejojama dėl akytumo matavimų tinkamumo, yra daug netikrumo, todėl kai kurios dangos gali būti klaidingai pripažintos netinkamomis, remiantis vien tik akytumo matavimu.
- 2.3. Tekstūros gylis
Tūriniu metodu (žr. 4.3 punktą) išmatuotas tekstūros gylis (TD) turi būti:
$$TD \geq 0,4 \text{ mm}$$

1/ ISO10844:1994.

- 2.4. Dangos vienalytiškumas
Turi būti stengiamasi užtikrinti, kad bandymo aikštelės danga būtų kuo vienalytiškesnė. Tai apima tekstūrą ir akytumą, bet taip pat turėtų būti atkreipiamas dėmesys, ar voluojant dangą kai kuriose vietose ji neišlyginama geriau negu kitose; dėl to įvairiose vietose gali skirtis dangos tekstūra, gali atsirasti nelygumų.
- 2.5. Bandymų dažnumas
Siekiant patikrinti, ar danga tebeatitinka šiame standarte nustatytus tekstūros ir akytumo bei garso sugerties reikalavimus, ji turi būti tikrinama tokiu dažnumu:
- (g) liekamasis akytumas arba garso sugertis:
kai danga nauja;
jei nauja danga atitinka reikalavimus, vėliau nebūtina reguliariai tikrinti. Jei nauja danga ir neatitinka reikalavimų, ji juos atitikti gali vėliau, nes ilgainiui dangos sutankėja ir susispaudžia;
- (h) tekstūros gylis (TD):
kai danga nauja;
pradėjus matuoti triukšmą (pastaba: ne anksčiau kaip po keturių savaičių nuo dangos paklojimo);
paskui tikrinama kas metus.
3. Bandymo dangos konstrukcija
- 3.1. Plotas
Pasirenkant bandymų kelio dangos konstrukciją, svarbu užtikrinti, kad bent jau plotas, kurį kerta bandymo atkarpą važiuojančios transporto priemonės, būtų padengtas tiksliai nurodyta bandymo medžiaga, ant kurios transporto priemonę galima vairuoti saugiai ir patikimai. Todėl būtina, kad važiavimo kelias būtų bent 3 m pločio, o jo ilgis abiejuose galuose už AA ir BB linijų būtų bent 10 m. 1 paveiksle pateiktas tinkamos bandymo vietos planas ir nurodytas mažiausias plotas, kuriame specialia technika turi būti paklota ir sutankinta danga, naudojant nustatytą bandymo vietos medžiagą. Pagal II priedo 4.1.1 punktą matavimai turi būti atliekami kiekvienoje transporto priemonės pusėje. Matuoti galima arba dviejose vietose pastatytais mikrofonais (po vieną abiejose kelio pusėse) ir transporto priemonei važiuojant viena kryptimi, arba vienoje kelio pusėje pastatytu mikrofonu, transporto priemonei važiuojant dviem kryptimis. Jeigu taikomas pastarasis metodas, tai kelio pusei, kurioje mikrofonas nestatomas, kelio dangos reikalavimai netaikomi.



Paiškinimas:

-  Mažiausias plotas, padengtas bandymo kelio danga
-  Mikrofonas (aukštis 1,2 m)

PASTABA. Šiuo spinduliu neturi būti didelių objektų, nuo kurių atsimuša aidas.

1 paveikslas. Būtiniausi bandymų aikštelės dangos reikalavimai. Tamsesnė dalis vadinama „bandymo aikštele“.

3.2. Dangos konstrukcija ir jos paruošimas

3.2.1. Pagrindiniai konstrukcijos reikalavimai

Bandymų vietos danga turi atitikti keturis konstrukcijos reikalavimus.

3.2.1.1. Danga turi būti iš tankaus asfaltbetonio.

3.2.1.2. Didžiausias mišinyje panaudotos skaldos gabalėlių skersmuo turi būti 8 mm (leidžiamoji nuokrypa – 6,3–10 mm).

3.2.1.3. Viršutinio dangos sluoksnio storis turi būti ≥ 30 mm.

3.2.1.4. Kaip rišiklis naudojamas nemodifikuotas, greitai įsiskverbiantis bitumas.

3.2.2. Dangos konstrukcijos rekomendacijos

2 paveiksle pateikta užpildo granuliometrinės sudėties, kuri rekomenduojama dangos klojėjui ir kuri turėtų užtikrinti būtinas jos charakteristikas, kreivė. Be to, 1 lentelėje pateikta keletas rekomendacijų, padedančių užtikrinti norimą tekstūrą ir patvarumą. Granuliometrinės sudėties kreivė atitinka šią formulę:

$$P (\% \text{ išbyrėjusių per sieta}) = 100 \times (d/d_{\max})^{1/2}$$

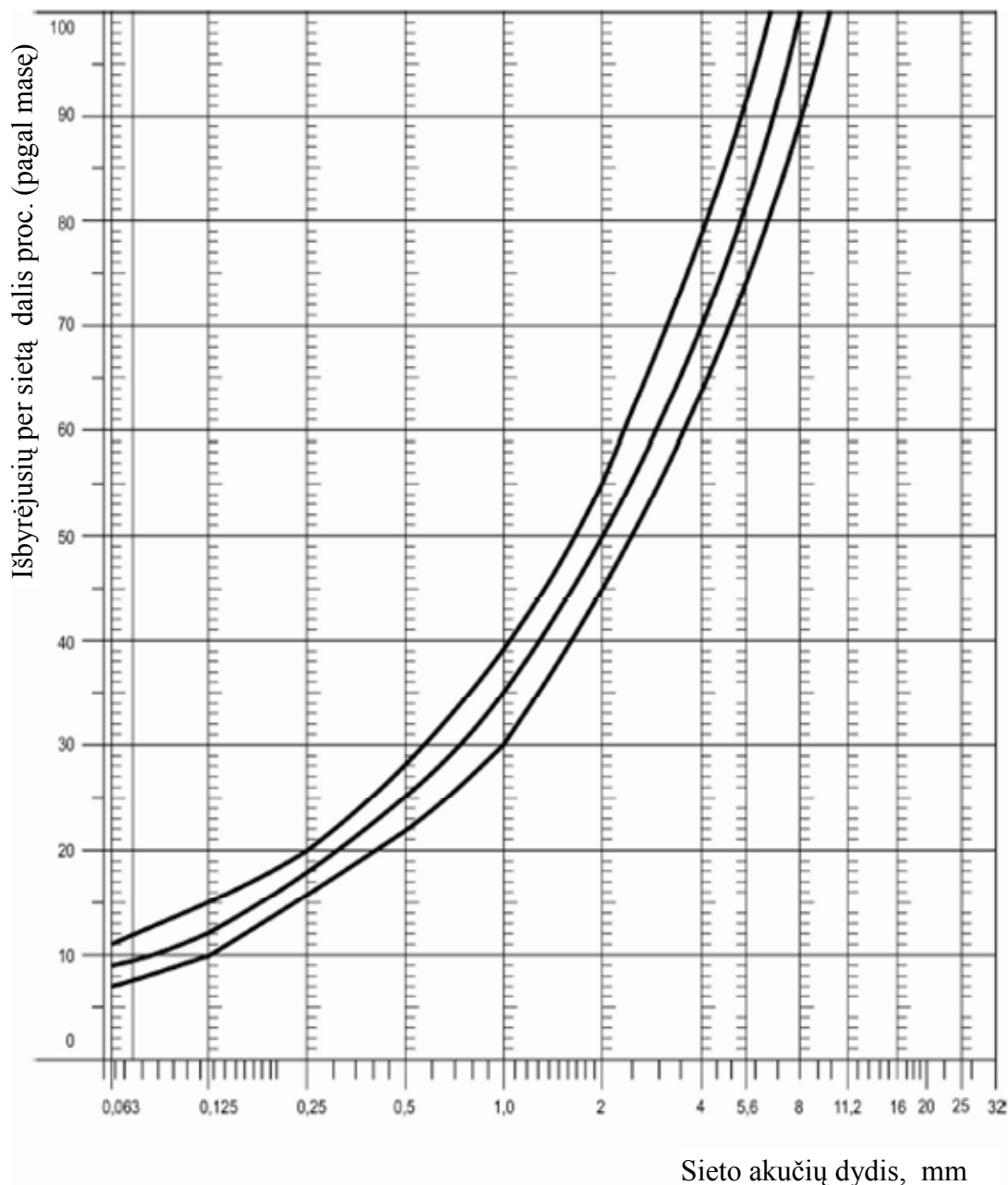
čia:

d = kvadratinio sieta akučių dydis, mm

$d_{\max}$ = 8 mm vidurinei kreivei

$d_{\max}$ = 10 mm apatinei leidžiamosios nuokrypos kreivei

$d_{\max}$ = 6 mm viršutinei leidžiamosios nuokrypos kreivei



2 paveikslas. Granulimetrinės užpildo sudėties kreivė su nurodytomis leidžiamosiomis nuokrypomis ruošiant asfalto mišinį.

Be 1–3.2.2 punktuose nurodytų reikalavimų, turi būti laikomasi ir šių:

- smėlio frakciją ($0,063 \text{ mm} < \text{kvadratinis sieto akučių dydis} < 2 \text{ mm}$) turi sudaryti ne daugiau kaip 55 proc. gamtinio smėlio ir bent 45 proc. smulkinto smėlio;
- dangos pagrindo ir išlyginamojo sluoksnio smėlis turi užtikrinti gerą stabilumą ir lygumą pagal geriausią kelių tiesimo patirtį;
- turi būti sutrupinti labai atsparios trupinimui medžiagos grūdėliai (suskaldomi visi grūdėliai);
- mišiniuose naudojami grūdėliai turi būti išplauti;
- į dangą neturi būti dedama jokių papildomų grūdelių;
- PEN verte išreikštas rišiklio kietumas turi būti 40–60, 60–80 arba net 80–100, atsižvelgiant į šalies klimato sąlygas. Taikoma taisyklė, jeigu ji atitinka nusistovėjusią praktiką, kad turi būti naudojamas kuo kietesnis riškis;

- g) prieš volavimą pasirenkama tokia mišinio temperatūra, kad voluojant būtų užtikrintas būtinas dangos akytumas. Stengiantis, kad kuo patikimiau būtų laikomasi pirmiau 2.1–2.4 punktuose nurodytų reikalavimų, dangos sutankinimas turi būti nustatomas ne tik tinkamai pasirenkant mišinio temperatūrą, bet ir pasirenkant reikiamą volavimo skaičių bei plentvolį.

1 lentelė. Dangos konstrukcijos rekomendacijos

	Tikslinės vertės		Leidžiamosios nuokrypos
	Pagal bendrą mišinio masę	Pagal užpildo masę	
Akmenų masė, sieto kvadratinų akučių dydis (SM) > 2 mm	47,6 %	50,5 %	± 5
Smėlio masė 0,063 < SM < 2 mm	38,0 %	40,2 %	± 5
Užpildo masė SM < 0,063 mm	8,8 %	9,3 %	± 2
Rišklio masė (bitumas)	5,8 %	–	± 0,5
Didžiausias skaldos gabalėlių dydis	8 mm		6,3 - 10
Rišklio kietumas	(žr. 3.2.2 punkto f papunktį)		
Gludintų akmenų dydis (PSV)	> 50		
Sutankinimas, atitinkantis Maršalo sutankinimą	98 %		

4. Bandymo metodas

4.1. Liekamojo akytumo matavimas

Atliekant šį matavimą, bent iš keturių tolygiai tarp AA ir BB linijų pasiskirsčiusių skirtingų bandymų kelio vietų turi būti paimti kernai (žr. 1 paveikslą). Siekiant, kad ratų vėžių vietoje nebūtų pažeistas dangos vienalytiškumas ir lygumas, kernai turėtų būti imami iš dangos ne ratų vėžių vietoje, o iš greta vėžių esančios dangos. Du kernai (mažiausiai) turėtų būti paimti iš greta ratų vėžių esančios dangos, o vienas (mažiausiai) – iš vietos, esančios maždaug viduryje tarp ratų vėžių ir kiekvieno mikrofono.

Jeigu manoma, kad vienalytiškumo reikalavimų nesilaikoma (žr. 2.4 punktą), kernus galima imti iš didesnio skaičiaus bandymo plote esančių vietų.

Nustatomas kiekvieno kerno liekamasis akytumas, o tada pagal visus kernus apskaičiuojama vidutinė vertė ir palyginama su 2.1 punkto reikalavimu. Be to, kiekvieno kerno akytumas turi būti ne didesnis kaip 10 proc. Bandymų vietos dangos klojėjui primenama apie keblumus, kurių gali kilti, jeigu ta vieta būtų šildoma vamzdžiais arba elektros laidais ir jeigu iš jos tektų imti kernus. Tokios įrangos montavimas turi būti kruopščiai suplanuotas pagal būsimas kernų ėmimo vietas. Rekomenduojama palikti keletą maždaug 200 × 300 mm dydžio plotų, kuriuose nebūtų nutiesta nei vamzdžių, nei laidų arba kuriuose jie būtų nutiesti pakankamai giliai, kad iš viršutinio dangos sluoksnio imant kernus, jie nebūtų apgadinti.

4.2. Garso sugerties koeficientas

Garso sugerties koeficientas (įprastas sklidimas) matuojamas kompleksinės akustinės varžos vamzdžiu, taikant ISO 10534-1 „Akustika. Garso sugerties koeficiento ir pilnutinės varžos nustatymas interferometrais“ nustatytą procedūrą⁴².

Ruošiant bandymo mėginius, laikomasi tų pačių reikalavimų, kaip ir nustatant liekamąjį akytumą (žr. 4.1 punktą). Garso sugerties matavimo intervalas turi būti 400–800 Hz ir 800–1600 Hz (bent pagrindiniai trečios oktavos juostų dažniai), taip

⁴²

Turi būti paskelbta.

pat turi būti nustatytos didžiausios abiejų tų dažnių intervalų vertės. Tada apskaičiuojamas visų tiriamų kernų verčių vidurkis ir gaunamas galutinis rezultatas.

4.3. Tūrinis makrotekstūros matavimas

Pagal šį standartą turi būti matuojamas tekstūros gylis išilgai bandymo atkarpa važiuojančių ratų vėžių bent 10 vietų, viena nuo kitos nutolusių vienodais atstumais, ir nustatoma vidutinė vertė, kuri lyginama su apibrėžtu mažiausiu tekstūros gyliu. Procedūros aprašas pateiktas ISO 10844:1994.

5. Tvarumas ir priežiūra

5.1. Senėjimo poveikis

Kaip ir bet kokių kitų paviršių atveju, manoma, kad dėl padangos lietimosi su kelio danga kylančio triukšmo lygis, išmatuotas dangos paviršiuje, po 6–12 mėnesių nuo tos dangos paklojimo gali šiek tiek padidėti.

Reikiamas charakteristikas danga pasieks ne anksčiau kaip po keturių savaičių nuo dangos paklojimo. Senėjimo poveikis, kai matuojamas sunkvežimių keliamas triukšmas, paprastai yra mažesnis, nei matuojant lengvųjų automobilių keliamą triukšmą.

Tvarumas daugiausia priklauso nuo danga važinėjančių transporto priemonių, kurios dangą gludina ir tankina. Danga turi būti reguliariai tikrinama, kaip nurodyta 2.5 punkte.

5.2. Dangos priežiūra

Nuo dangos turi būti nuvalytos palaidos nuolaužos arba dulkės, galinčios labai sumažinti tikrąjį tekstūros gylį. Šalyse, kuriose būna šaltos žiemos, ledui tirpdyti kartais naudojama druska. Dėl druskos danga laikinai arba visam laikui gali pasikeisti taip, kad padidės triukšmas, todėl druskos naudoti nerekomenduojama.

5.3. Bandymų aikštelės dangos keitimas

Jeigu bandymų keliui reikalinga nauja danga, paprastai užtenka ją pakloti tik bandymų atkarpoje (1 paveiksle parodyta, kad jos plotis yra 3 m), kuria važinėja transporto priemonės, jeigu bandymo aikštelė už tos juostos atitinka liekamojo akytumo arba garso sugerties, kai buvo matuojama, reikalavimus.

6. Bandymų vietos dangos ir ant jos daromų bandymų dokumentai

6.1. Bandymų vietos dangos dokumentai

Bandymų vietos dangos dokumentuose pateikiami tokie duomenys:

6.1.1. Bandymo kelio vieta.

6.1.2. Rišiklio tipas, rišiklio kietumas, užpildo tipas, didžiausias teorinis betono tankis (D_R), viršutinio sluoksnio storis ir pagal kernus, paimitus iš bandymų kelio, nustatyta granulimetrinės sudėties kreivė.

6.1.3. Tankinimo metodas (pvz., plentvolio tipas, plentvolio masė ir važiavimų skaičius).

6.1.4. Mišinio temperatūra, aplinkos oro temperatūra ir vėjo greitis dangos klojimo metu.

6.1.5. Dangos klojimo data ir rangovas.

6.1.6. Visų arba bent paskutinio bandymo rezultatas, įskaitant:

6.1.6.1. Kiekvieno kerno liekamąjį akytumą.

6.1.6.2. Bandymų aikštelės vietas, iš kurių buvo paimti kernai akytumo matavimams atlikti.

6.1.6.3. Kiekvieno kerno garso sugerties koeficientą (jei matuojamas). Nurodomi kiekvieno kerno rezultatai ir kiekvieno dažnio diapazonas bei bendras vidurkis.

6.1.6.4. Bandymų aikštelės vietas, iš kurių buvo paimti kernai sugerties matavimui atlikti.

6.1.6.5. Tekstūros gylis, įskaitant bandymų skaičių ir standartinių nuokrypį.

6.1.6.6. Už bandymus atsakinga institucija pagal 6.1.6.1 ir 6.1.6.2 punktus ir naudotos įrangos tipas.

6.1.6.7. Bandymo (-ų) atlikimo data ir kernų paėmimo iš bandymų kelio data.

6.2. Transporto priemonės keliamo triukšmo bandymų, atliktų važiuojant kelio danga,

dokumentai

Transporto priemonės keliamo triukšmo bandymo (-ų) dokumentuose nurodoma, ar įvykdyti visi šio standarto reikalavimai. Pagal 6.1 punktą pateikiama nuoroda į dokumentą, kuriame aprašyti atitiktį standartams patvirtinantys rezultatai.

VIII priedas

Matavimo metodas papildomų nuostatų dėl garso skleidimo laikymuisi įvertinti

1. Bendra informacija
Šiame priede aprašomas matavimo metodas, skirtas įvertinti, kaip transporto priemonė atitinka 8 straipsnyje pateiktas papildomas nuostatas dėl garso skleidimo (angl. ASEP).
Teikiant tipo patvirtinimo paraišką neprivaloma atlikti tikrų bandymų. Gamintojas pasirašo atitikties deklaraciją, nurodytą šio priedo 1 priedėlyje. Tipo patvirtinimo institucija gali paprašyti papildomos informacijos apie atitikties deklaraciją ir atlikti toliau aprašytus bandymus.
VIII priede numatyta analizei būtina atlikti bandymą pagal II priedą. II priede numatytas bandymas atliekamas ant to paties bandymų kelio, nustačius sąlygas, panašias į šiame priede reikalaujamų bandymų sąlygas.
2. Matavimo metodas
 - 2.1. Matavimo prietaisai ir matavimo sąlygos
Jei nenurodyta kitaip, matavimo prietaisai, matavimo sąlygos ir transporto priemonės sąlygos yra lygiavertės nurodytosioms II priedo 2 ir 3 punktuose.
Jei transporto priemonė gali veikti kitais režimais, kurie turi poveikio garso skleidimui, visi režimai turi atitikti šio priedo reikalavimus; jei gamintojas atliko bandymus, kad patvirtinimo institucijai įrodytų atitiktį šiems reikalavimams; bandymo ataskaitoje pateikiami atliekant tuos bandymus naudoti režimai.
 - 2.2. Bandymo metodas
Jei nenurodyta kitaip, taikomos II priedo 4.1–4.1.2.1.2.2 punktuose nurodytos sąlygos ir procedūros. Pagal šį priedą matuojami ir vertinami vieno bandomojo važiavimo rezultatai.
 - 2.3. Kontrolinis intervalas
Naudojimo sąlygos:
Transporto priemonės greitis $V_{AA \text{ ASEP}}$: $v_{AA} \geq 20 \text{ km/h}$
Transporto priemonės pagreitis $a_{wot \text{ ASEP}}$: $a_{wot} \leq 5,0 \text{ m/s}^2$
Variklio sukimosi dažnis $n_{BB \text{ ASEP}}$: $n_{BB} \leq 2,0 * PMR - 0,222 * s$ arba $n_{BB} \leq 0,9 * s$, taikant mažesnįjį
Transporto priemonės greitis $V_{BB \text{ ASEP}}$:
jei $n_{BB \text{ ASEP}}$ pasiekiamas viena pavarą $v_{BB} \leq 70 \text{ km/h}$
visais kitais atvejais $v_{BB} \leq 80 \text{ km/h}$
pavaros $k \leq$ perdavimo skaičius i , nustatytas II priede
Jei transporto priemonė žemiausia leidžiama pavarą iki 70 km/h greičio nepasiekia didžiausio variklio sukimosi dažnio, didžiausias jos greitis yra 80 km/h.
 - 2.4. Pavarų perdavimo skaičius
Papildomos nuostatos dėl garso skleidimo taikomos visiems perdavimo skaičiams k , kuriems esant bandymo rezultatai patenka į šio priedo 2.3 punkte apibrėžtą kontrolinį intervalą.
Jei transporto priemonės yra su automatinėmis transmisijomis, prisitaikančiomis transmisijomis ir CVT⁴³ ir bandomos neužfiksavus perdavimo skaičių, bandant galima sumažinti perdavimo skaičių iki mažesnio ir taikyti didesnę pagreitį.
Neleidžiama įjungti aukštesnės pavaros ir naudoti mažesnio pagreičio. Neturi būti įjungiamas pavaras, kai susidarančios sąlygos nedera su ribinėmis sąlygomis. Tokiu atveju leidžiama sukurti ir naudoti elektroninius ar mechaninius įtaisus, įskaitant kitas pavarų perjungimo svirties padėtis.

⁴³

Belaipsnės transmisijos.

2.5.

Tikslinės sąlygos

Skleidžiamas triukšmas matuojamas keturiuose toliau nurodytuose bandymo taškuose, esant kiekvienam leidžiamam perdavimo skaičiui.

Pirmasis bandymo taškas P_1 nustatomas pagal pradinį greitį $v_{AA} = 20$ km/h. Jei neįmanoma pasiekti pastovaus pagreičio sąlygų, greitis didinamas 5 km/h pakopomis, kol pasiekiamas pastovus pagreitis.

Ketvirtasis bandymo taškas P_4 nustatomas pagal didžiausiąjį transporto priemonės greitį ties linija BB' , esant tam perdavimo skaičiui ir 2.3 punkte nurodytomis ribinėmis sąlygomis.

Kiti du bandymo taškai nustatomi pagal šią formulę:

Bandymo taškas P_j : $v_{BB_j} = v_{BB_1} + ((j - 1) / 3) * (v_{BB_4} - v_{BB_1})$ kai $j = 2$ ir 3
čia:

v_{BB_1} = bandymo taško P_1 transporto priemonės greitis ties linija BB'

v_{BB_4} = bandymo taško P_4 transporto priemonės greitis ties linija BB'

v_{BB_j} leidžiamoji nuokrypa: ± 3 km/h

Visiems bandymo taškams taikomos 2.3 punkte nurodytos ribinės sąlygos.

2.6.

Transporto priemonės bandymas

Transporto priemonės vidurio linijos kelias per visą bandymą turi kuo tiksliau atitikti CC' liniją nuo artėjimo iki AA' linijos, kol transporto priemonės galas kirs BB' liniją.

Ties AA' linija akceleratorius nuspaudžiamas iki galo. Norint pasiekti stabilesnį pagreitį arba išvengti pavaros sumažinimo tarp linijų AA' ir BB' , prieš liniją AA' galima naudoti išankstinį pagreitį. Akceleratorius turi būti laikomas nuspaustas, kol transporto priemonės galas pasiekia BB' liniją.

Per kiekvieną bandomąjį važiavimą nustatomi ir užregistruojami šie parametrai:

Didžiausiasis A svertinis garso slėgio lygis abiejose transporto priemonės pusėse, nustatytas kiekvieną kartą transporto priemonei pravažiuojant tarp dviejų linijų AA' ir BB' , matematiškai suapvalinimas dešimtųjų tikslumu ($L_{wot,kj}$). Jeigu garso maksimumas akivaizdžiai nedera su bendru nustatytu garso lygiu, matavimo rezultatas atmetamas. Matavimai kairėje ir dešinėje pusėje atliekami vienu metu arba atskirai.

Pateikiami greičio matavimų rezultatai ties AA' ir BB' iki pirmojo reikšminio dešimtainio skaitmens po kablelio ($v_{AA,kj}$; $v_{BB,kj}$).

Jei taikoma, variklio sukimosi dažnio duomenys ties linijomis AA' ir BB' pateikiami sveikaisiais skaičiais ($n_{AA,kj}$; $n_{BB,kj}$).

Apskaičiuotasis pagreitis nustatomas pagal II priedo 4.1.2.1.2 punkto formulę ir pateikiamas šimtųjų tikslumu ($a_{wot,test,kj}$).

3.

Rezultatų analizė

3.1.

Kiekvieno perdavimo skaičiaus inkaravimo taško nustatymas

Atliekant II priede nurodytą pagreičio bandymą ir matuojant i ar žemesne pavara, inkaravimo tašką sudaro didžiausiasis garso lygis L_{woti} , pateikiamas variklio sukimosi dažnis n_{woti} ir transporto priemonės greitis v_{woti} ties linija BB' , kai taikomas perdavimo skaičius i.

$L_{anchor,i} = L_{woti,Annex II}$

$n_{anchor,i} = n_{BB,woti,Annex II}$

$v_{anchor,i} = v_{BB,woti,Annex II}$

Atliekant II priede nurodytą pagreičio bandymą ir matuojant i+1 pavara, inkaravimo tašką sudaro didžiausiasis garso lygis L_{woti+1} , pateikiamas variklio sukimosi dažnis n_{woti+1} ir transporto priemonės greitis v_{woti+1} ties linija BB' , kai taikomas perdavimo skaičius i+1.

$L_{anchor,i+1} = L_{woti+1,Annex II}$

$$n_{\text{anchor},i+1} = n_{\text{BB},\text{woti}+1,\text{Annex II}}$$

$$V_{\text{anchor},i+1} = V_{\text{BB},\text{woti}+1,\text{Annex II}}$$

3.2. Kiekvienos pavaros regresijos linijos nuolydis

Garso matavimo rezultatai įvertinami kaip variklio sukimosi dažnio funkcija, kaip nurodyta 3.2.1 punkte.

3.2.1. Kiekvienos pavaros regresijos linijos nuolydžio skaičiavimas

Tiesinės regresijos linija apskaičiuojama naudojant inkaravimo tašką ir keturis koreliuotus papildomus matavimo rezultatus.

$$\text{Slope}_k = \frac{\sum_{j=1}^5 (n_j - \bar{n})(L_i - \bar{L})}{\sum_{j=1}^5 (n_j - \bar{n})^2} \quad (\text{dB}/1000 \text{ min}^{-1})$$

$$\bar{L} = \frac{1}{5} \sum_{j=1}^5 L_j \quad \text{ir} \quad \bar{n} = \frac{1}{5} \sum_{j=1}^5 n_j ;$$

Čia:

čia: n_j = variklio sukimosi dažnis, išmatuotas ties linija BB'.

3.2.2. Kiekvienos pavaros regresijos linijos nuolydis

Tolesniam apskaičiavimui naudojamas konkrečios pavaros Slope_k yra 3.2.1 punkto skaičiavimo rezultatas, suapvalintas dešimtųjų tikslumu, bet ne didesnis kaip $5 \text{ dB}/1000 \text{ min}^{-1}$.

3.3. Kiekvienam matavimui numatyto tiesinio triukšmo lygio padidėjimo apskaičiavimas

Matavimo taško j ir pavaros k garso lygis $L_{\text{ASEP},kj}$ apskaičiuojami naudojant variklio sukimosi dažnį, išmatuotą kiekviename matavimo taške, ir 3.2 punkte nurodytą nuolydį iki konkretaus kiekvieno perdavimo skaičiaus inkaravimo taško.

Kai $n_{\text{BB},kj} \leq n_{\text{anchor},k}$:

$$L_{\text{ASEP},kj} = L_{\text{anchor},k} + (\text{Slope}_k - Y) * (n_{\text{BB},kj} - n_{\text{anchor},k}) / 1000$$

For $n_{\text{BB},kj} > n_{\text{anchor},k}$:

$$L_{\text{ASEP},kj} = L_{\text{anchor},k} + (\text{Slope}_k + Y) * (n_{\text{BB},kj} - n_{\text{anchor},k}) / 1000$$

čia: $Y = 1$

3.4. Bandiniai

Tipo patvirtinimo institucijos reikalavimu atliekami du papildomi važiavimai ribinėmis sąlygomis pagal šio priedo 2.3 punktą.

4. Rezultatų aiškinimas

Turi būti įvertintas kiekvienas atskiras triukšmo matavimo rezultatas.

Garso lygis kiekviename konkrečiame matavimo taške neturi viršyti šių ribų:

$$L_{kj} \leq L_{\text{ASEP},kj} + x$$

čia:

$x = 3 \text{ dB(A)}$, kai transporto priemonė yra su nefiksuojama automatine transmisija arba nefiksuojama CVT;

$x = 2 \text{ dB(A)} + \text{ribinė vertė } L_{\text{urban}}$ iš II priedo visoms kitoms transporto priemonėms.

Jei kuriame nors taške išmatuotas triukšmo lygis viršija ribą, tame pačiame taške atliekami du papildomi matavimai, skirti matavimo neapibrėžčiai patikrinti.

Transporto priemonė tebeatitinka papildomas nuostatas dėl garso skleidimo, jei trijų galiojančių matavimų rezultatų vidurkis tame konkrečiame taške atitinka specifikaciją.

5. Etaloninio garso vertinimas

Etaloninis garsas vertinamas viename taške, naudojant vieną atskirą pavara, imituojant pagreitį nuo pradinio greičio $v_{aa} = 50 \text{ km/h}$ ir pasiekiant baigiamąjį greitį $v_{bb} = 61 \text{ km/h}$. Kaip laikomasi garso reikalavimo šiame taške, galima apskaičiuoti

pagal 3.2.2 punkte gautus rezultatus ir toliau pateiktas specifikacijas arba įvertinti tiesioginiu matavimu, naudojant toliau nurodytą pavara.

5.1

Pavara k nustatoma taip:

$k = 3$, kai transmisija neautomatinė arba automatinė iki 5 pavarų;

$k = 4$, kai transmisija automatinė, turinti 6 ir daugiau pavarų.

Jeigu nėra atskirų perdavimo skaičių, pvz., automatinės nefiksuojamos transmisijos arba nefiksuojamos CVT, perdavimo skaičius tolesniam skaičiavimui nustatomas pagal II priede nustatyto pagreičio bandymo rezultatą, naudojant užregistruotą variklio sukimosi dažnį ir transporto priemonės greitį ties linija BB'.

5.2.

Etaloninio variklio sukimosi dažnio n_{ref_k} nustatymas

Etaloninis variklio sukimosi dažnis n_{ref_k} apskaičiuojamas naudojant k pavarų perdavimo skaičių esant etaloniniam greičiui $v_{ref} = 61$ km/h.

5.3.

L_{ref} skaičiavimas

$$L_{ref} = L_{anchor_k} + Slope_k * (n_{ref_k} - n_{anchor_k}) / 1000$$

L_{ref} turi būti ne didesnis kaip 76 dB(A).

Transporto priemonių, kuriose įrengta neautomatinė pavarų dėžė su daugiau kaip keturiomis priekinėmis pavaromis ir variklis, išvystantis didesnę kaip 140 kW didžiausiąją galią (JT EEK), kurių didžiausiosios galios ir didžiausiosios masės santykis didesnis kaip 75 kW/t, L_{ref} turi būti ne didesnis kaip 79 dB(A).

Transporto priemonių, kuriose įrengta automatinė pavarų dėžė su daugiau kaip keturiomis priekinėmis pavaromis ir variklis, išvystantis didesnę kaip 140 kW didžiausiąją galią (JT EEK), kurių didžiausiosios galios ir didžiausiosios masės santykis didesnis kaip 75 kW/t, L_{ref} turi būti ne didesnis kaip 78 dB(A).

6.

Papildomų nuostatų dėl garso skleidimo įvertinimas taikant L_{Urban} principą

6.1

Bendra informacija

Ši įvertinimo procedūra yra alternatyva, kurią transporto priemonės gamintojas pasirenka vietoj šio priedo 3 punkte aprašytos procedūros, ir ji taikoma visoms transporto priemonių technologijoms. Už tinkamo bandymo būdo nustatymą atsako transporto priemonės gamintojas. Jei nenustatyta kitaip, visi bandymai ir apskaičiavimai atliekami, kaip nurodyta šio reglamento II priede.

6.2.

L_{urban_ASEP} apskaičiavimas

Pagal bet kurią L_{wot_ASEP} , išmatuotą pagal šį priedą, L_{urban_ASEP} apskaičiuojamas taip:

a) šio reglamento II priedo 4.1.2.1.2.1 arba 4.1.2.1.2.2 punkte nurodytu būdu apskaičiuojamas $a_{wot\ test\ ASEP}$;

b) nustatomas transporto priemonės greitis ($v_{BB\ ASEP}$) ties linija BB atliekant $L_{wot\ ASEP}$ bandymą;

c) $k_{P\ ASEP}$ apskaičiuojamas taip:

$$k_{P\ ASEP} = 1 - (a_{urban} / a_{wot\ test\ ASEP})$$

Bandymo rezultatų, pagal kuriuos $a_{wot\ test\ ASEP}$ yra mažesnis kaip a_{urban} , nepaisoma.

d) $L_{urban\ measured\ ASEP}$ apskaičiuojamas taip:

$$L_{urban\ measured\ ASEP} =$$

$$L_{wot\ ASEP} - k_{P\ ASEP} * (L_{wot\ ASEP} - L_{crs})$$

Tolesniam skaičiavimui naudojamas pagal šio reglamento II priedą nustatytas L_{urban} , taikant vertę dešimtųjų tikslumu (xx.x).

e) $L_{urban\ normalized}$ apskaičiuojamas taip:

$$L_{urban\ normalized} = L_{urban\ measured\ ASEP} - L_{urban}$$

f) $L_{urban\ ASEP}$ apskaičiuojamas taip:

$$L_{urban\ ASEP} =$$

$$L_{urban\ normalized} - (0,15 * (v_{BB\ ASEP} - 50))$$

g) ribų laikymasis:

$L_{\text{urban ASEP}}$ turi būti ne didesnis kaip 3,0 dB.

1 priedėlis

Papildomų nuostatų dėl garso skleidimo laikymosi pareiškimas

(Didžiausias formatas: A4 (210 × 297 mm))

(Gamintojo pavadinimas) patvirtina, kad šio tipo transporto priemonės (tipas, atsižvelgiant į skleidžiamą triukšmą pagal ES reglamentą Nr. ...) atitinka Reglamento Nr. ... 8 straipsnį.

(Gamintojo pavadinimas) tai pareiškia sąžiningai, atlikęs reikiamą transporto priemonių garso skleidimo charakteristikų įvertinimą.

Data:

Igalioto atstovo pavadinimas:

Igalioto atstovo parašas:

IX priedas
Hibridinių ir elektrinių transporto priemonių girdimumo užtikrinimo priemonės

Šis priedas skirtas hibridinių elektrinių ir grynai elektrinių kelių transporto priemonių garsinei išpėjimo apie transporto priemonę sistemai (AVAS).

- A Garsinė išpėjimo apie transporto priemonę sistema
1. Apibrėžtis
Garsinė išpėjimo apie transporto priemonę sistema (AVAS) – tai garsą skleidžiantis įtaisas, skirtas pėstiesiems ir pažeidžiamiems eismo dalyviams informuoti.
2. Sistemos charakteristikos
Jei AVAS įrengiama transporto priemonėje, ji turi atitikti šiuos reikalavimus.
3. Veikimo sąlygos
- a) Garso skleidimo būdas
AVAS turi automatiškai skleisti garsą bent tada, kai transporto priemonė važiuoja mažiausiu greičiu – nuo pradėjimo važiuoti iki maždaug 20 km/h, įskaitant atgalinę eigą, jei taikoma tai transporto priemonių kategorijai. Jei transporto priemonėje įrengtas vidaus degimo variklis, kuris veikia, kai transporto priemonės važiavimo greitis atitinka minėtą intervalą, AVAS gali ir neskleisti garso.
Transporto priemonėse, kuriose yra atgalinės eigos garsinis išpėjamasis įtaisas, AVAS gali ir neskleisti garso važiuojant atgaline eigą.
- b) Laikino nutildymo mygtukas
AVAS gali būti mygtukas, kuriuo ji laikinai išjungiama (laikino nutildymo mygtukas).
Tačiau, jei yra įrengtas laikino nutildymo mygtukas, transporto priemonėje taip pat turi būti įrengtas vairuotojui, sėdinčiam savo vietoje, matomas įtaisas, rodantis apie transporto priemonės artėjimą informuojančio įtaiso nutildymo būseną.
AVAS turi būti įrengta taip, kad ją sustabdžius laikino nutildymo mygtuku, sistema galėtų vėl įsijungti.
Jei laikino nutildymo mygtukas įrengtas transporto priemonėje, jis turi būti ten, kur vairuotojas galėtų jį lengvai pasiekti ir valdyti.
- c) Pritildymas
AVAS garso lygis gali būti sumažinamas transporto priemonei važiuojant.
4. Garso tipas ir garsumas
- a) AVAS skleidžiamas garsas turi būti ištisinis, suteikiantis informacijos pėstiesiems ir pažeidžiamiems eismo dalyviams apie naudojamą transporto priemonę.
Tačiau nepriimtini šie ar panašaus tipo garsai:
- i) sirenų, durų skambučio, varpelio ir avarinių transporto priemonių garsai;
 - ii) pavojaus signalų, pvz., priešgaisrinio, išilaužimo, dūmų pavojaus, garsai;
 - iii) protarpinis garsas.
- Reikėtų vengti tokių ir panašių tipų garsų:
- iv) melodingų garsų, gyvūnų ir vabzdžių skleidžiamų garsų;
 - v) garsų, kurie trukdo atpažinti transporto priemonę ir (arba) jos važiavimą (pvz., greitėjimą, lėtėjimą ir pan.).
- b) AVAS skleidžiamas garsas turėtų aiškiai nurodyti transporto priemonės važiavimo pobūdį, pvz., automatiškai kaitant garso lygį ar su transporto priemonės greičiu suderintas charakteristikas.
- c) AVAS skleidžiamo garso lygis turėtų neviršyti tokiomis pačiomis sąlygomis tos pačios kategorijos panašios transporto priemonės su vidaus degimo varikliu

skleidžiamo apytikslio garso lygio.

Aplinkos aspektai:

Kuriant AVAS turi būti atsižvelgta į bendrą poveikį vietos aplinkos triukšmui.

X priedas

ES tipo patvirtinimas, atsižvelgiant į dujų išmetimo sistemų, kaip atskirų techninių mazgų (pakaitinių dujų išmetimo sistemų), garso lygį

1. ES TIPO PATVIRTINIMO PARAIŠKA
 - 1.1. Paraišką dėl pakaitinės dujų išmetimo sistemos ar jos sudedamosios dalies kaip atskiro techninio mazgo ES tipo patvirtinimo suteikimo pagal Direktyvos 2007/46/EB 7 straipsnio 1 ir 2 dalių nuostatas pateikia transporto priemonės gamintojas arba minėto atskiro techninio mazgo gamintojas.
 - 1.2. Informacinio dokumento pavyzdys pateiktas 1 priedėlyje.
 - 1.3. Atitinkamos technikos tarnybos prašymu pareiškėjas privalo pateikti:
 - 1.3.1. sistemos, dėl kurios pateikta ES tipo patvirtinimo paraiška, du pavyzdžius,
 - 1.3.2. tokio tipo dujų išmetimo sistemą, kuri buvo sumontuota transporto priemonėje jai suteikiant ES tipo patvirtinimą,
 - 1.3.3. tokio tipo transporto priemonę, į kurią turi būti įmontuojama sistema ir kuri atitinka šio reglamento VI priedo 2.1 punkto reikalavimus,
 - 1.3.4. atskirą pirmiau aprašyto tipo transporto priemonės variklį.
2. ŽENKLAI
 - 2.4.1. Ant pakaitinės dujų išmetimo sistemos arba jos sudedamųjų dalių, išskyrus tvirtinimo įtaisus ir vamzdžius, turi būti nurodyta:
 - 2.4.1.1. pakaitinės dujų išmetimo sistemos ir jos sudedamųjų dalių gamintojo prekės ženklas arba pavadinimas,
 - 2.4.1.2. gamintojo parengtas prekės aprašas.
 - 2.4.2. Šie ženklai turi būti aiškiai įskaitomi ir nenutrinami, net kai sistema įmontuota transporto priemonėje.
3. ES TIPO PATVIRTINIMO SUTEIKIMAS
 - 3.1. Jei laikomasi atitinkamų reikalavimų, ES tipo patvirtinimas suteikiamas pagal Direktyvos 2007/46/EB 9 straipsnio 3 dalį ir, jei taikoma, 10 straipsnio 4 dalį.
 - 3.2. ES tipo patvirtinimo sertifikato pavyzdys pateiktas 2 priedėlyje.
 - 3.3. Kiekvienam kaip atskiras techninis mazgas patvirtintos pakaitinės dujų išmetimo sistemos ar jos sudedamosios dalies tipui priskiriamas tipo patvirtinimo numeris laikantis Direktyvos 70/156/EEB VII priedo nuostatų; trečiasis tipo patvirtinimo numerio segmentas nurodo iš dalies keičiančios direktyvos, kuri buvo taikoma suteikiant transporto priemonės tipo patvirtinimą, numerį. Ta pati valstybė narė negali suteikti to paties numerio kito tipo pakaitinei dujų išmetimo sistemai ar jos sudedamajai daliai.

4. ES TIPO PATVIRTINIMO ŽENKLAS

4.1. Visos pakaitinės dujų išmetimo sistemos ar jų sudedamosios dalys, išskyrus tvirtinimo įtaisus ir vamzdžius, atitinkančios pagal šio reglamento nuostatas patvirtintą tipą, ženklinamos ES tipo patvirtinimo ženklu.

4.2. ES tipo patvirtinimo ženklą sudaro stačiakampyje įrašyta mažoji raidė e ir skaičius ar raidė(-s), žymintys tipo patvirtinimą suteikusią valstybę narę:

„1“ – Vokietija

„2“ – Prancūzija

„3“ – Italija

„4“ – Nyderlandai

„5“ – Švedija

„6“ – Belgija

„7“ – Vengrija

„8“ – Čekija

„9“ – Ispanija

„11“ – Jungtinė Karalystė

„12“ – Austrija

„13“ – Liuksemburgas

„17“ – Suomija

„18“ – Danija

„19“ – Rumunija

„20“ – Lenkija

„21“ – Portugalija

„23“ – Graikija

„24“ – Airija

„26“ – Slovėnija

„27“ – Slovakija

„29“ – Estija

„32“ – Latvija

„34“ – Bulgarija

„36“ – Lietuva

„49“ – Kipras

„50“ – Malta

Greta stačiakampio taip pat turi būti pateiktas „pagrindinis patvirtinimo numeris“, kuris yra Direktyvos 70/156/EB VII priede nurodyto tipo patvirtinimo numerio 4 segmentas, prieš kurį rašomi du skaitmenys, nurodantys eilės numerį, priskirtą paskutiniam svarbiam šio reglamento techniniam pakeitimui, galiojusiam transporto priemonės tipo patvirtinimo suteikimo metu.

4.3. Toks ženklas turi būti aiškiai įskaitomas ir nenutrinamas net ir atsarginę dujų išmetimo sistemą ar jos sudedamąją dalį sumontavus transporto priemonėje.

4.4. ES tipo patvirtinimo sertifikato pavyzdys pateiktas 3 priedėlyje.

5. SPECIFIKACIJOS

5.1. Bendrosios specifikacijos

5.1.1. Pakaitinė, išmetimo sistema arba jų sudedamosios dalys turi būti suprojektuotos, sukonstruotos ir jas turi būti įmanoma įrengti taip, kad transporto priemonė įprastomis naudojimo sąlygomis, nepaisant jokių galimų virpesių poveikio, atitiktų šio reglamento nuostatas.

5.1.2. Triukšmo slopinimo sistema arba jos sudedamosios dalys turi būti suprojektuotos ir sukonstruotos taip, įskaitant jų įrengimą, kad būtų pakankamai atsparios korozijai, kuri galima atsižvelgiant į transporto priemonės naudojimo sąlygas.

5.1.3. Papildomos nuostatos dėl atsparumo gadinimui ir rankiniu būdu reguliuojamų daugiarežimių dujų išmetimo arba triukšmo slopinimo sistemų

5.1.3.1. Visos dujų išmetimo ar triukšmo slopinimo sistemos turi būti sukonstruotos taip, kad nebūtų galima lengvai numontuoti duslintuvų, išmetimo tūtų ar kitų dalių, kurių pagrindinė funkcija yra sudaryti slopinimo / plėtimosi kamerų dalį. Kai tokia dalį sumontuoti būtina, ji turi būti tvirtinama tokiu būdu, kad numontuoti nebūtų lengva (pvz., neįprastomis srieginėmis jungtimis) ir turėtų būti pritvirtinta taip, kad numontuojant sąranka būtų visam laikui ir (arba) nepataisomai sugadinta.

5.1.3.2. Keliais rankiniu būdu reguliuojamais režimais veikiančios dujų išmetimo arba triukšmo slopinimo sistemos turi atitikti visus reikalavimus visais veikimo režimais. Turi būti užfiksuoti tie triukšmo lygiai, kurie pasiekiami didžiausią triukšmą keliančiu režimu.

5.2. Triukšmo lygių specifikacijos

5.2.1. Matavimo sąlygos

5.2.1.1. Triukšmo slopinimo sistemos ir pakaitinės triukšmo slopinimo sistemos triukšmo bandymas turi būti atliekamas naudojant tas pačias „įprastas“ padangas (kaip apibrėžta JT EEK taisyklės Nr. 117 (OL L 231, 2008 8 29, p. 19) 2.8 punkte. Bandymų neleidžiama atlikti „specialiosios paskirties“ arba „žieminiomis“ padangomis, apibrėžtomis JT EEK taisyklės Nr. 117 2.9 ir 2.10 punktuose. Tokios padangos galėtų padidinti transporto priemonės triukšmo lygį arba turėtų maskuojamąjį poveikį atliekant triukšmo sumažinimo veiksmingumo palyginimą. Padangos gali būti naudotos, tačiau turi atitikti kelių eismo taisyklių reikalavimus.

5.2.2. Pakaitinės triukšmo slopinimo sistemos arba jos sudedamųjų dalių triukšmo slopinimo veiksmingumas patikrinamas 7 ir 8 straipsniuose ir II priedo 1 dalyje aprašytais metodais. Taikant šį punktą, be kitų dalykų, turi būti remiamasi šio reglamento pakeitimais, galiojusiais naujos transporto priemonės tipo patvirtinimo metu.

a) Matavimas transporto priemonei važiuojant

Kai pakaitinė triukšmo slopinimo sistema arba jos sudedamosios dalys yra įmontuojamos 1.3.3 punkte aprašytoje transporto priemonėje, matuojami triukšmo lygiai turi atitikti šias sąlygas:

- i) išmatuota vertė (suapvalinta iki sveikojo skaičiaus) neturi daugiau kaip 1 dB(A) viršyti atitinkamo transporto priemonių tipo patvirtinimo vertės, nustatytos pagal šį reglamentą;
- ii) išmatuota vertė (prieš suapvalinant iki sveikojo skaičiaus) neturi daugiau kaip 1 dB(A) viršyti 1.3.3 punkte nurodytos transporto priemonės išmatuotos triukšmo vertės (prieš suapvalinant iki sveikojo skaičiaus), jeigu joje įmontuota dujų išmetimo triukšmo slopinimo sistema, atitinkanti sistemos, kuri įmontuota pagal šį reglamentą pateikiamoje tvirtinti transporto priemonėje, tipą.

Jei pasirenkamas pakaitinės ir originalios sistemos gretinamasis palyginimas, taikant šio reglamento II priedo 4.1.2.1.4.2 ir (arba) 4.1.2.2.1.2 punktus, leidžiama keisti pavarą didesniai pagreičiui pasiekti ir neprivaloma naudoti elektroninių ar mechaninių įtaisų, kuriais apsisaugoma nuo pavaros sumažinimo. Jei šiomis sąlygomis bandomosios transporto priemonės triukšmo lygis tampa didesnis už gamybos atitikties vertes, technikos tarnyba priims sprendimą dėl bandomosios transporto priemonės tipiško.

b) Matavimas transporto priemonei stovint

Kai pakaitinė triukšmo slopinimo sistema arba jos sudedamosios dalys yra įmontuojamos 1.3.3 punkte aprašytoje transporto priemonėje, matuojami triukšmo lygiai turi atitikti šias sąlygas:

- i) išmatuota vertė (suapvalinta iki sveikojo skaičiaus) neturi daugiau kaip 2 dB(A) viršyti atitinkamo transporto priemonių tipo patvirtinimo vertės, nustatytos pagal šį reglamentą;
- ii) išmatuota vertė (prieš suapvalinant iki sveikojo skaičiaus) neturi daugiau kaip

2 dB(A) viršyti 1.3.3 punkte nurodytos transporto priemonės išmatuotos triukšmo vertės (prieš suapvalinant iki sveikojo skaičiaus), jeigu joje įmontuota dujų išmetimo triukšmo slopinimo sistema, atitinkanti sistemos, kuri įmontuota pagal šį reglamentą pateikiamoje tvirtinti transporto priemonėje, tipą.

- 5.2.3. Be II priedo reikalavimų, bet kokia pakaitinė triukšmo slopinimo sistema ar jos sudedamoji dalis turi atitikti taikomas šio reglamento VIII priedo specifikacijas. Transporto priemonėms, kurių tipas patvirtintas prieš įsigaliojant šiam reglamentui ir pirmiausia VIII priedo reikalavimams (papildomoms nuostatomis dėl garso sklaidimo), šio priedo 5.2.3.1–5.2.3.3 punktų specifikacijos netaikomos.
- 5.2.3.1. Jei pakaitinė triukšmo slopinimo sistema ar jos sudedamoji dalis yra kintamos formos, tipo patvirtinimo paraiškoje gamintojas pateikia pareiškimą (atitinkantį VIII priedo 1 priedėlį), kad triukšmo slopinimo sistemos tipas, kurį norima patvirtinti, atitinka šio priedo 5.2.3 punkto reikalavimus. Tipo patvirtinimo institucija gali pareikalauti atlikti be kurį reikiamą bandymą, kad patikrintų triukšmo slopinimo sistemos tipo atitiktį papildomoms triukšmo sklaidimo nuostatomis.
- 5.2.3.2. Jei pakaitinė triukšmo slopinimo sistema ar jos sudedamoji dalis yra kintamos formos, pakanka, kad tipo patvirtinimo paraiškoje gamintojas pateiktų pareiškimą (atitinkantį VIII priedo 1 priedėlį), kad triukšmo slopinimo sistemos tipas, kurį norima patvirtinti, atitinka šio priedo 5.2.3 punkto reikalavimus.
- 5.2.3.3. Atitikties pareiškimas turi būti toks: „(gamintojo pavadinimas) patvirtina, kad šio tipo triukšmo slopinimo sistema atitinka Reglamento (ES) Nr. ... [šis reglamentas] X priedo 5.2.3 punkto reikalavimus. (Gamintojo pavadinimas) tai pareiškia sąžiningai, atlikęs reikiamą garso sklaidimo charakteristikų inžinerinį vertinimą taikomomis naudojimo sąlygomis.“
- 5.3. Transporto priemonės parametrų matavimas
- 5.3.1. Pakaitinė dujų išmetimo sistema arba jos sudedamosios dalys turi būti tokios, kad būtų galima užtikrinti, jog transporto priemonės charakteristikos būtų panašios į originalios dujų išmetimo sistemos arba jos sudedamųjų dalių charakteristikas.
- 5.3.2. Pakaitinė triukšmo slopinimo sistema arba, gamintojui pasirinkus, šios sistemos sudedamosios dalys turi būti palygintos su vėliau 1.3.3 punkte nurodytoje transporto priemonėje įrengiama originalia triukšmo slopinimo sistema arba sudedamosiomis dalimis, kurios taip pat turi būti naujos.
- 5.3.3. Turi būti tikrinama pagal 5.3.4 punkte aprašytą priešslėgio matavimą.
- Vertė, išmatuota toliau nurodytomis sąlygomis, jeigu matuojama su įrengta pakaitine triukšmo slopinimo sistema, neturi daugiau kaip 25 % viršyti vertės, išmatuotos įrengta originalia standartine triukšmo slopinimo sistema.
- 5.3.4. Bandymo metodas
- 5.3.4.1. Variklio bandymo metodas
- Matuojama naudojant 1.3.4 punkte nurodytą variklį, prie kurio prijungiamas dinamometras. Visiškai atidarius droselinę sklendę, stendas sureguliuojamas taip,

kad būtų išmatuotas variklio sukimosi dažnis (S), atitinkantis didžiausią vardinę variklio galią.

Atvamzdis priešslėgiui matuoti nuo išleidimo kolektoriaus turi būti įrengtas 5 priedėlyje nurodytu atstumu.

5.3.4.2. Transporto priemonės bandymo metodas

Matuojama naudojant 1.3.3 punkte nurodytą transporto priemonę. Bandymas atliekamas kelyje arba ant ritininio dinamometro.

Visiškai atidarius droselinę sklendę, variklis apkraunamas tiek, kad būtų nustatytas variklio sukimosi dažnis, atitinkantis didžiausią vardinę variklio galią (variklio sukimosi dažnį S).

Atvamzdis priešslėgiui matuoti nuo išleidimo kolektoriaus turi būti įrengtas 5 priedėlyje nurodytu atstumu.

5.4. Papildomos triukšmo slopinimo sistemų arba jų sudedamųjų dalių, turinčių pluoštinių medžiagų, specifikacijos

5.4.1. Bendra informacija

Garsą sugeriančios pluoštinės medžiagos triukšmo slopinimo sistemose ar jų sudedamosiose dalyse gali būti naudojamos tik laikantis visų šių sąlygų:

- a) išmetamosios dujos nesiliečia su pluoštinėmis medžiagomis;
- b) triukšmo slopinimo sistema ar jos sudedamosios dalys yra tos pačios konstrukcijos šeimos kaip ir sistemos ar dalys, kurios per tipo patvirtinimo procesą laikantis šio reglamento reikalavimų patvirtintos kaip nesusidėvinčios.

Jei nė vienos iš šių sąlygų nesilaikoma, visa triukšmo slopinimo sistema ar jos sudedamosios dalys pateikiamos įprastam kondicionavimui, naudojant vieną iš toliau aprašytų trijų įrenginių ir procedūrų.

5.4.1.1. Nepertraukiamas važiavimas keliu 10 000 km.

5.4.1.1.1. 50 ± 20 proc. šio važiavimo turi sudaryti važiavimas mieste, o likusi dalis – tolimieji reisai dideliu greičiu; nepertraukiamą važiavimą keliu galima pakeisti atitinkama programa bandymo treke.

Minėti du greičio režimai turi būti tarpusavyje kaitaliojami bent du kartus.

Visa bandymo programa turi apimti ne mažiau kaip 10 pertraukų, kurių trukmė ne trumpesnė kaip trys valandos, skirtų ataušimo ir galimo kondensavimosi poveikiui atkurti.

5.4.1.2. Kondicionavimas bandymo stende

5.4.1.2.1. Naudojant standartines dalis ir laikantis transporto priemonės gamintojo instrukcijų, triukšmo slopinimo sistema ar jos sudedamosios dalys įrengiamos 1.3.3 punkte nurodytoje transporto priemonėje arba primontuojamos prie 1.3.4 punkte nurodyto variklio. Pirmuoju atveju transporto priemonė turi būti pastatyta ant

ritininio dinamometro. Antruoju atveju variklis turi būti sujungtas su dinamometru.

5.4.1.2.2. Bandymas atliekamas šešiais šešių valandų trukmės etapais, po kiekvieno jų darant mažiausiai 12 valandų trukmės pertrauką tam, kad būtų atkurtas aušinimo ir galimos kondensacijos poveikis.

5.4.1.2.3. Per kiekvieną šešių valandų trukmės etapą variklis paeiliui turi veikti taip:

- a) penkias minutes tuščiąja eiga;
- b) vieną valandą – 1/4 apkrovos ir 3/4 didžiausiojo vardinio sukimosi dažnio (S);
- c) vieną valandą – 1/2 apkrovos ir 3/4 didžiausiojo vardinio sukimosi dažnio (S);
- d) 10 minučių – visa apkrova ir 3/4 didžiausiojo vardinio sukimosi dažnio (S);
- e) 15 minučių – 1/2 apkrovos ir didžiausiuoju vardiniu sukimosi dažniu (S);
- f) 30 minučių – 1/4 apkrovos ir didžiausiuoju vardiniu sukimosi dažniui (S).

Kiekvienu etapu minėtų sąlygų seka kartojama du kartus paeiliui nuo a iki f.

5.4.1.2.4. Atliekant bandymą triukšmo slopinimo sistema ar jos sudedamosios dalys neaušinamos priverstiniu oro srautu, imituojančių įprastai aplink transporto priemonę susidarantį oro srautą.

Tačiau gamintojo prašymu triukšmo slopinimo sistema arba jos sudedamosios dalys gali būti aušinamos, kad, transporto priemonei važiuojant didžiausiu greičiu, nebūtų viršyta įleidimo angoje registruojama temperatūra.

5.4.1.3. Kondicionavimas slėgio pokyčiu

5.4.1.3.1. Triukšmo slopinimo sistema arba jos sudedamosios dalys įrengiamos 1.3.3 punkte nurodytoje transporto priemonėje arba primontuojamos prie 1.3.4 punkte nurodyto variklio. Pirmuoju atveju transporto priemonė pastatoma ant ritininio dinamometro, antruoju – variklis sujungiamas su dinamometru.

5.4.1.3.2. Bandymo įranga, kurios išsami schema pateikta IV priedo 1 priedėlio 1 paveiksle, sujungiama su triukšmo slopinimo sistemos anga. Priimtina bet kokia kita įranga, kuria galima užtikrinti lygiaverčius rezultatus.

5.4.1.3.3. Bandymo įranga sureguliuojama taip, kad išmetamųjų dujų srautas pakaitomis būtų nutraukiamas ir vėl atkuriamas (2 500 ciklų) greitojo veikimo vožtuvu.

5.4.1.3.4. Vožtuvas atidaromas, kai išmetamųjų dujų slėgis, išmatuotas mažiausiai 100 mm atstumu pasroviui nuo įleidimo angos krašto, padidėja iki 35–40 kPa. Vožtuvas uždaromas tada, kai slėgis nuo jo nusistovėjusios vertės, išmatuotos vožtuvui esant atidarytam, skiriasi ne daugiau kaip 10 proc.

5.4.1.3.5. Vėlinimo relė nustatoma pagal dujų išmetimo trukmę, kuri apskaičiuojama pagal 5.4.1.3.4 punkto nuostatas.

5.4.1.3.6. Variklio sukimosi dažnis turi būti 75 proc. sukimosi dažnio (S), kuriuo veikdamas

variklis pasiekia didžiausiąją galią.

- 5.4.1.3.7. Dinamometru užregistruota galia turi būti 50 proc. galios, kuri pasiekama iki galo atidarius droselinę sklendę ir kuri užregistruojama, kai variklio sukimosi dažnis (S) lygus 75 proc. jo didžiausiojo sukimosi dažnio.
- 5.4.1.3.8. Atliekant bandymą, visos išleidimo angos turi būti uždarytos.
- 5.4.1.3.9. Visas bandymas atliekamas per 48 valandas. Jei būtina, po kiekvienos valandos galima daryti pertrauką, kad įranga atvėstų.
- 5.4.1.3.10. Atlikus kondicionavimą, triukšmo lygis tikrinamas pagal 5.2 punkto nuostatas.

6. Patvirtinimo išplėtimas

Triukšmo slopinimo sistemos gamintojas arba jo tinkamai įgaliotas atstovas gali prašyti, kad sistemą vienam arba keletui transporto priemonių tipų patvirtinės administracijos padalinys išplėstų patvirtinimo galiojimą ir kitų tipų transporto priemonėms.

Tada taikoma 1 punkte aprašyta procedūra. Apie patvirtinimo išplėtimą (arba atsisakymą tai atlikti) valstybėms narėms pranešama Direktyvoje 2007/46/EB nustatyta tvarka.

7. Triukšmo slopinimo sistemos tipo modifikavimas

Pakeitus pagal šią direktyvą patvirtintą tipą, galioja Direktyvos 2007/46/EB 13–16 straipsnių ir 17 straipsnio 4 dalies nuostatos.

8. Gamybos atitikties

8.1. Būtina imtis priemonių gamybos atitikčiai užtikrinti laikantis Direktyvos 2007/46/EB 12 straipsnyje nustatytų reikalavimų.

8.2. Specialiosios nuostatos:

8.2.1. Šio reglamento VI priede nustatyti bandymai atitinka nurodytuosius Direktyvos 2007/46/EB X priedo 2.3.5 punkte.

8.2.2. Direktyvos 2007/46/EB X priedo 3 punkte nurodyti patikrinimai paprastai atliekami vieną kartą per dvejus metus.

1 priedėlis

Informacinis dokumentas Nr. ... dėl transporto priemonės dujų išmetimo sistemų kaip atskirų techninių mazgų EB tipo patvirtinimo (Reglamentas ...)

Toliau nurodyta informacija, jei taikoma, turi būti pateikta trimis egzemplioriais ir turi būti pridėtas turinys. Brėžiniai turi būti nubraižyti atitinkamu masteliu, būti pakankamai smulkūs ir pateikti A4 formato lapuose arba iki A4 formato sulankstytuose kitų formatų lapuose. Jei pateikiamos nuotraukos, jos turi būti pakankamai detalios.

Jei sistemos, sudedamosios dalys ar atskiri techniniai mazgai yra su elektroniniais valdytuvais, būtina pateikti informaciją apie jų naudojimą.

- 0. Bendra informacija
 - 0.1. Gamybinė markė (gamintojo prekės pavadinimas):
 - 0.2. Tipas ir bendras (-i) komercinis (-iai) aprašas (-ai):
 - 0.5. Gamintojo pavadinimas ir adresas:
 - 0.7. Jei tai sudedamosios dalys ir atskiri techniniai mazgai, ES patvirtinimo ženklo vieta ir ženklinimo metodas
 - 0.8. Surinkimo gamyklos (-ų) adresas (-ai):
- 1. Transporto priemonės, kuriai skirtas įrenginys, aprašas (jei įrenginys skirtas montuoti daugiau kaip į vieno tipo transporto priemonės, reikalaujama pateikti informaciją apie kiekvieną atitinkamą transporto priemonių tipą)
 - 1.1. Gamybinė markė (gamintojo prekės pavadinimas):
 - 1.2. Tipas ir bendras (-i) komercinis (-iai) aprašas (-ai):
 - 1.3. Tipo identifikavimo žymuo, jei nurodytas ant transporto priemonės:
 - 1.4. Transporto priemonės kategorija:
 - 1.5. ES tipo patvirtinimo numeris atsižvelgiant į garso lygį:
 - 1.6. Visa tipo patvirtinimo sertifikato 1.1–1.4 punktuose nurodyta informacija apie transporto priemonę (šio reglamento I priedo 2 priedėlis):
- 1. Papildoma informacija
 - 1.1. Atskiro techninio mazgo sudėtis:
 - 1.2. Variklinių transporto priemonių, kuriose turi būti įmontuojamas slopintuvas, tipo (-ų) prekės ženklas arba pavadinimas ⁽¹⁾
 - 1.3. Transporto priemonės tipas (-ai) ir tipo patvirtinimo numeris (-iai):
 - 1.4. Variklis

- 1.4.1. Tipas (priverstinio uždegimo, dyzelinis):
- 1.4.2. Ciklai: dviejų ar keturių taktų:
- 1.4.3. Bendras cilindrų tūris:
- 1.4.4. Didžiausia vardinė variklio galia ... kW, kai ... min⁻¹
- 1.5. Pavarų skaičius:
- 1.6. Naudojami pavarų perdavimo skaičiai:
- 1.7. Varančiosios ašies perdavimo skaičius:
- 1.8. Garso lygio vertės:
 važiuojančios transporto priemonės: ... dB(A), pastovus greitis prieš greitėjimą
 km/h;
 stovinčios transporto priemonės: dB(A) ... min⁻¹
- 1.9. Priešslėgio vertė:
- 1.10. Naudojimo apribojimai ir montavimo reikalavimai:
- 2. Pastabos:
- 3. Transporto priemonės aprašas
- 3.1. Atsarginės dujų išmetimo sistemos aprašas, kuriame nurodyta kiekvienos sistemos sudedamosios dalies padėtis kitų sudedamųjų dalių atžvilgiu ir pateiktos montavimo instrukcijos:
- 3.2. Smulkus kiekvienos sudedamosios dalies brėžinys, kad jas būtų lengva rasti ir atpažinti, ir informacija apie naudotas medžiagas. Brėžiniuose turi būti nurodyta privalomojo ES tipo patvirtinimo ženklo vieta

Data, byla

2 priedėlis

EB TIPO PATVIRTINIMO SERTIFIKATO PAVYZDYS

(Didžiausias formatas: A4 (210 × 297 mm))

Administracijos antspaudas

Informacija apie transporto priemonės / sudedamosios dalies / atskiro techninio mazgo:

- tipo patvirtinimą ⁽¹⁾
- tipo patvirtinimo išplėtimą ⁽¹⁾
- atsisakymą suteikti tipo patvirtinimą ⁽¹⁾
- tipo patvirtinimo panaikinimą ⁽¹⁾

Reglamento Nr.

Tipo patvirtinimo numeris:

Išplėtimo priežastis:

I SKIRSNIS

- 0.1. Gamybinė markė (gamintojo prekės pavadinimas):
- 0.2. Tipas ir bendras (-i) komercinis (-iai) aprašas (-ai):
- 0.3. Tipo identifikavimo žymuo, jei nurodytas ant transporto priemonės / sudedamosios dalies / atskiro techninio mazgo (1) (2):
 - 0.3.1. Tokio žymens vieta:
- 0.4. Transporto priemonės kategorija (3):
- 0.5. Gamintojo pavadinimas ir adresas:
- 0.7. Jei tai sudedamosios dalys ir atskiri techniniai mazgai, ES patvirtinimo ženklo vieta ir ženklinimo metodas
- 0.8. Surinkimo gamyklos (-ų) adresas (-ai):

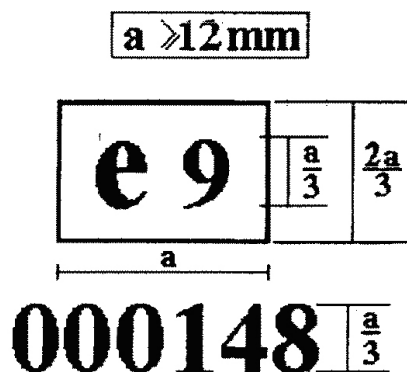
II SKIRSNIS

- 1. Papildoma informacija (jei taikoma): žr. sertifikato priedą

2. Už bandymų vykdymą atsakinga technikos tarnyba:
 3. Bandymo ataskaitos data:
 4. Bandymo ataskaitos numeris:
 5. Pastabos (jei yra): žr. sertifikato priedą
 6. Vieta:
 7. Data:
 8. Parašas:
 9. Pridedama patvirtinimo institucijai pateikto informacijos rinkinio, kurį galima gauti pareiškus pageidavimą, rodyklė.
- (¹) Nereikalinga išbraukti.
- (²) Jei tipo identifikavimo žymenyje yra rašmenų, nesusijusių su transporto priemonių, sudedamųjų dalių ar atskirų techninių mazgų tipų, kuriems suteiktas tipo patvirtinimo sertifikatas, apibūdinimu, dokumentuose tokie rašmenys žymimi simboliu „?“ („pvz., ABC??123??“).
- (³) Kaip apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB II priedo A dalyje.

3 priedėlis

ES tipo patvirtinimo ženklo pavyzdys

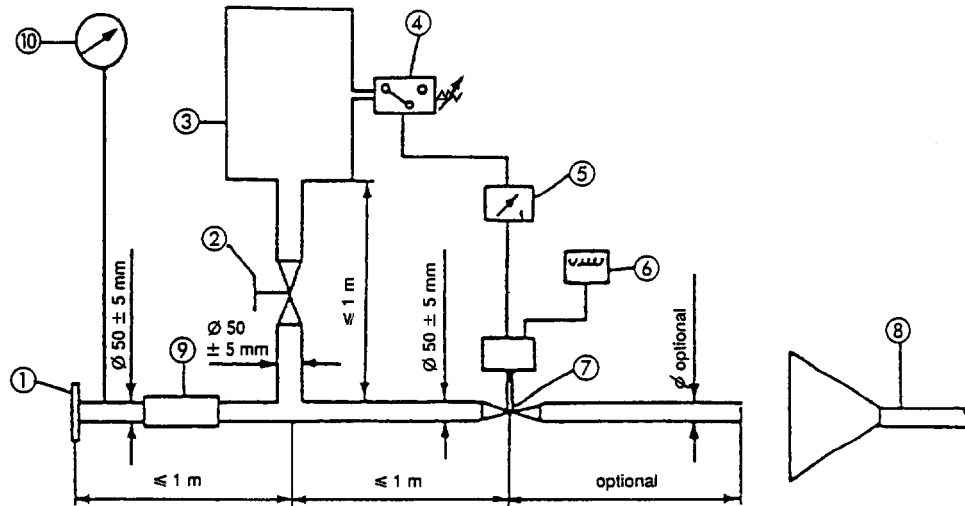


Tokiu ES tipo patvirtinimo ženklu ženklinama dujų išmetimo sistema ar jos sudedamoji dalis, patvirtinta Ispanijoje (e 9) pagal Reglamento Nr.... reikalavimus ir kuriai suteiktas pagrindinis patvirtinimo numeris 0148.

Pateikti skaitmenys yra orientaciniai.

4 priedėlis

Bandymo įranga



- 1 Įleidimo angos kraštas arba mova – prijungiama prie bandomos triukšmo slopinimo sistemos galinės dalies.
- 2 Rankiniu būdu valdomas reguliavimo vožtuvas.
- 3 35–40 l išlyginamojo reguliavimo bakas.
- 4 Slėgio relė (veikimo intervalas 5–250 kPa) 7 punkte nurodytam elementui atidaryti.
- 5 Vėlinimo relė 7 punkte nurodytam elementui uždaryti.
- 6 Impulsų skaitiklis.
- 7 Greitojo veikimo vožtuvas, pvz., 60 mm skersmens išmetamųjų dujų stabdžio vožtuvas, valdomas pneumatiniu cilindru, kurio galia – 120 N, esant 400 kPa slėgiui. Reakcijos laikas atidarant ir uždarant neturi būti ilgesnis kaip 0,5 sekundės.
- 8 Išmetamųjų dujų pašalinimo įtaisas.
- 9 Lankstus vamzdis.
- 10 Manometras.

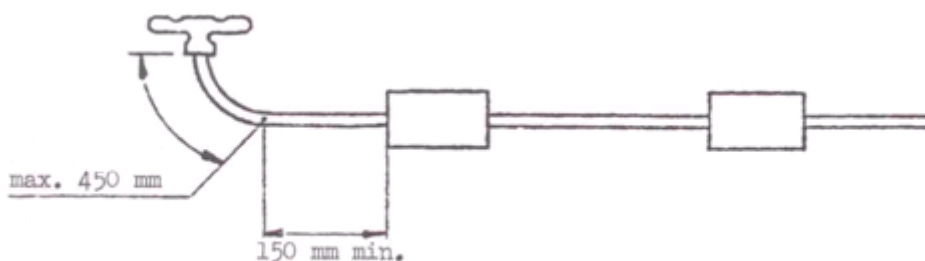
5 priedėlis

Matavimo vietos. Priešslėgis

Slėgio sumažėjimo bandymų galimų matavimo vietų pavyzdžiai. Bandymo ataskaitoje turi būti tiksliai nurodyta matavimo vieta. Ji turi būti ten, kur dujų srautas yra pastovus.

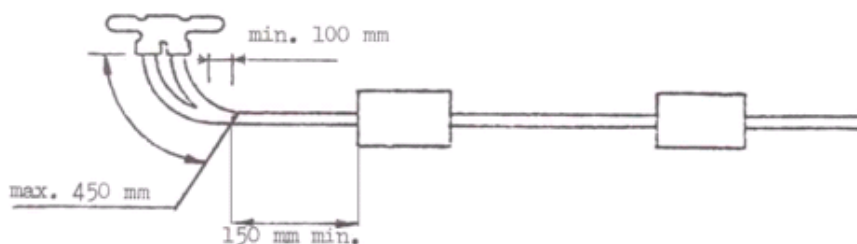
1. 1 PAVEIKSLAS

Vienas vamzdis



2. 2 PAVEIKSLAS

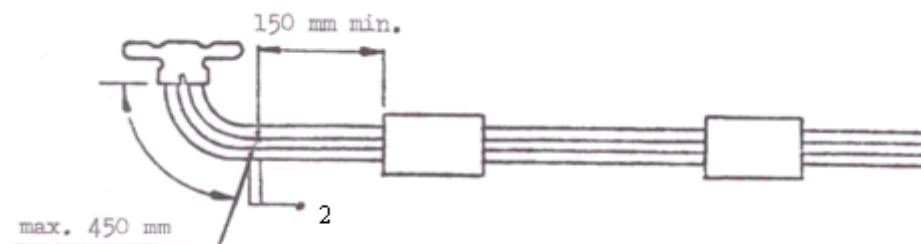
Iš dalies dvigubas vamzdis ¹



¹ Jei neįmanoma, žr. 3 paveikslą.

3. 3 PAVEIKSLAS

Dvigubas vamzdis



² Dvi matavimo vietos, vienas rodmuo.

XI priedas

Dujų išmetimo sistemų kaip atskirų techninių mazgų gamybos atitikties tikrinimai

1. Bendra informacija

Šie reikalavimai yra suderinti su bandymu, kuris atliekamas gamybos atitikčiai patikrinti pagal šio reglamento I priedo 1 punktą.

2. Bandymas ir procedūros

Bandymo metodai, matavimo prietaisai ir rezultatų interpretavimas turi būti tokie, kaip aprašyta X priedo 5 punkte. Dujų išmetimo sistema arba sudedamoji dalis turi būti bandoma taip, kaip aprašyta X priedo 5.2, 5.3 ir 5.4 punktuose.

3. Bandinių ėmimas ir rezultatų vertinimas

3.1. Turi būti pasirinkta viena dujų išmetimo sistema arba sudedamoji dalis, su kuria atliekami 2 punkte nustatyti bandymai. Jei bandymo rezultatai atitinka X priedo 8.1 punkto gamybos atitikties reikalavimus, to tipo triukšmo slopinimo sistema ar sudedamoji dalis laikoma atitinkanti gamybos atitikties reikalavimus.

3.2. Jei vieno iš bandymų rezultatai neatitinka X priedo 8.1 punkto gamybos atitikties reikalavimų, pagal šio priedo 2 punktą išbandomos dar dvi tokio paties tipo triukšmo slopinimo sistemos ar sudedamosios dalys.

3.3. Jei antrosios ir trečiosios triukšmo slopinimo sistemos ar sudedamosios dalies bandymo rezultatai atitinka X priedo 8.1 punkto gamybos atitikties reikalavimus, to tipo triukšmo slopinimo sistema ar sudedamoji dalis laikoma atitinkančia gamybos atitikties reikalavimus.

3.4. Jei vienas iš antrosios ir trečiosios triukšmo slopinimo sistemos ar sudedamosios dalies bandymo rezultatų neatitinka X priedo 8.1 punkto gamybos atitikties reikalavimų, to tipo triukšmo slopinimo sistema ar sudedamoji dalis laikoma neatitinkančia šio reglamento ir gamintojas imasi būtinų priemonių, kad vėl būtų užtikrinta atitiktis.

XII priedas

Atitikties lentelė

(Nurodyta 15 straipsnio 2 dalyje)

Direktyva 70/157/EEB	Šis reglamentas
-	1 straipsnis
-	2 straipsnis
-	3 straipsnis
2 straipsnis	4 straipsnio 1 dalis
2a straipsnis	4 straipsnio 2 ir 3 dalys
-	5 straipsnis
-	6 straipsnis
-	7 straipsnis
-	8 straipsnis
-	9 straipsnis
-	10, 11, 12 ir 13 straipsniai
-	14 straipsnis
-	15 straipsnis
	16 straipsnis
I priedo 1 punktas	I priedo 1 punktas
I priedo 3 punktas	I priedo 2 punktas
I priedo 4 punktas	I priedo 3 punktas
I priedo 5 punktas	I priedo 4 punktas
I priedo 6 punktas	I priedo 5 punktas
I priedo 1 priedėlis	I priedo 1 priedėlis
I priedo 2 priedėlis (be papildymo)	I priedo 2 priedėlis
-	I priedo 3 priedėlis

-	II priedas
I priedo 2 punktas	III priedas
-	IV priedas
-	V priedas
-	VI priedas
-	VII priedas
-	VIII priedas
	IX priedas
II priedo 1, 2, 3 ir 4 punktai	X priedo 1, 2, 3 ir 4 punktai
-	X priedo 5 ir 6 punktai
II priedo 5 ir 6 punktai	X priedo 7 ir 8 punktai
II priedo 1 priedėlis	X priedo 1 priedėlis (+ papildoma informacija)
II priedo 2 priedėlis (be papildymo)	X priedo 2 priedėlis
II priedo 3 priedėlis	X priedo 3 priedėlis
-	X priedo 4 ir 5 priedėliai
	XI priedas
-	XII priedas
III priedo 1 punktas	-
III priedo 2 punktas	-