

31984L0372

26.7.1984.

EIROPAS KOPIENU OFICIĀLAIS VĒSTNESIS

L 196/47

KOMISIJAS DIREKTĪVA**(1984. gada 3. jūlijs),****ar ko tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Direktīvu 70/157/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu pieļaujamo trokšņu līmeni un izplūdes gāzu sistēmu**

(84/372/EEK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Padomes Direktīvu 70/156/EEK (1970. gada 6. februāris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu⁽¹⁾, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 80/1267/EEK⁽²⁾, un jo īpaši tās 11. pantu,

ņemot vērā Padomes Direktīvu 70/157/EEK (1970. gada 6. februāris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu pieļaujamo trokšņu līmeni un izplūdes gāzu sistēmu⁽³⁾, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 81/334/EEK⁽⁴⁾, un jo īpaši tās 3. pantu,

tā kā, ņemot vērā šajā jomā uzkrāto pieredzi un pašus jaunākos sasniegumus, tagad var izdarīt grozījumus prasībās, kas attiecas uz dažu transportlīdzekļu tipu radītā trokšņa mērīšanas metodi, lai tās labāk atbilstu reālajiem ekspluatācijas apstākļiem; tā kā attiecīgie transportlīdzekļi ir augstas klases transportlīdzekļi ar automatisko pārnesumkārbu, ko var pārslēgt uz rokas vadības režīmu;

tā kā jo īpaši šā tipa augstas klases transportlīdzeklī svarīgs parametrs ir tāds, ka to būvē, izmantojot visprogresīvākās metodes, kas parasti pārspēj metodes, kuras pēc tam izmanto sērijveida ražošanā, un uzlabojot detaļas un parametrus attiecībā uz aktīvo un pasīvo drošību, gaisa piesārņojumu, trokšņa emisijām un degvielas patēriņu; tā kā, ciktāl tas attiecas uz transportlīdzekļu ekspluatāciju, saskaņā ar pēdējā laikā veiktajiem eksperimentiem skaņas līmeņa noteikšanas metode, kas domāta, lai konstatētu trokšņa emisijas daudzumu no transportlīdzekļiem, kurus ekspluatē pilsētas satiksmes apstākļos, nav reprezentatīva attiecībā uz faktisko augstas klases transportlīdzekļu izmantojumu pilsētas satiksmes apstākļos; tā kā Noteikumos Nr. 51 ar jaunākajiem grozījumiem ANO Eiropas Ekonomikas komisija jau ir pieņēmusi grozījumus, kas

vajadzīgi, lai novērstu šo trūkumu un ļautu precīzāk novērtēt šā tipa transportlīdzekļu trokšņa emisiju,

tā kā šīs direktīvas noteikumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Komiteja, kas atbild par to, kā tehnikas attīstībai pielāgot direktīvas par tehnisko šķēršļu novēršanu mehānisko transportlīdzekļu tirdzniecībā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Ar šo I pielikumu Direktīvai 70/157/EEK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 81/334/EEK, groza saskaņā ar šīs direktīvas pielikumu.

2. pants

1. No 1984. gada 1. oktobra dalībvalstis, pamatojoties uz pieļaujamo skaņas līmeni un izplūdes sistēmu, nedrīkst:

— atteikties piešķirt EEK tipa apstiprinājumu, izdot Direktīvas 70/156/EEK 10. panta 1. punkta pēdējā ievilkumā minēto dokumentu vai piešķirt dalībvalsts tipa apstiprinājumu kādam mehānisko transportlīdzekļu tipam vai

— aizliegt šādu transportlīdzekļu ekspluatācijas uzsākšanu,

ja šā tipa transportlīdzekļa vai attiecīgo transportlīdzekļu skaņas līmenis un izplūdes sistēma atbilst noteikumiem Direktīvā 70/157/EEK, kas grozīta ar šo direktīvu.

2. No 1985. gada 1. oktobra dalībvalstis:

— vairs nedrīkst izdot Direktīvas 70/156/EEK 10. panta 1. punkta pēdējā ievilkumā minēto dokumentu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļa tipu, kam skaņas līmenis un izplūdes sistēma neatbilst noteikumiem Direktīvā 70/157/EEK, kura grozīta ar šo direktīvu,

⁽¹⁾ OV L 42, 23.2.1970., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 375, 31.12.1980., 34. lpp.

⁽³⁾ OV L 42, 23.2.1970., 16. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 131, 18.5.1981., 6. lpp.

— drīkst atteikties piešķirt valsts tipa apstiprinājumu attiecībā uz mehāniskā transportlīdzekļa tipu, kam skaņas līmenis un izplūdes sistēma neatbilst noteikumiem Direktīvā 70/157/EEK, kura grozīta ar šo direktīvu.

3. No 1986. gada 1. oktobra dalībvalstis drīkst aizliegt tādu transportlīdzekļu ekspluatācijas uzsākšanu, kam skaņas līmenis un izplūdes sistēma neatbilst noteikumiem Direktīvā 70/157/EEK, kura grozīta ar šo direktīvu.

3. pants

Dalībvalstīs stājas spēkā noteikumi, kas vajadzīgi, lai līdz 1984. gada 1. oktobrim izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 1984. gada 3. jūlijā

*Komisijas vārdā –
Komisijas loceklis
Karl-Heinz NARJES*

PIELIKUMS

Direktīvas 70/157/EEK I pielikuma grozījumi

Pielikuma 5.2.2.4.3.2. punktu aizstāj ar šo:

“5.2.2.4.3.2. Tuvošanās ātrums

Transportlīdzeklim jātuvojas līnijai AA” vienmērīgā ātrumā, kas atbilst zemākajam no šādiem diviem ātrumiem:

- ātrums, kas atbilst dzinēja apgriezību skaitam, kurš līdzvērtīgs trim ceturtdaļām apgriezību skaita (S), ar ko dzinējs attīsta nominālo maksimālo jaudu;
- 50 km/h.

Taču, ja transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar automātisko pārnenumkārbu ar vairāk nekā diviem atsevišķiem pārneseņiem, pārbaudes laikā notiek pārslēgšanās uz pirmo pārneseņu, ražotājs var izvēlēties jebkuru no šādām pārbaudes procedūrām:

- transportlīdzekļa ātrumu V palielina augstākais līdz 60 km/h, lai nenotiktu šāda pārslēgšanās uz zemāku pārneseņu, vai
- transportlīdzekļa ātrums V paliek 50 km/h, bet degvielas padevi dzinējam samazina līdz 95 % no pilnai slodzei vajadzīgās padeves. Šo nosacījumu uzskata par izpildītu:
 - ja dzirksteļaiždedzes dzinēja gadījumā droseļvārsta atvērums leņķis ir 90 % un
 - ja kompresijaždedzes dzinēja gadījumā degvielas sūkņa centrālā zobrata kustību ierobežo līdz 90 %.

Ja transportlīdzeklis aprīkots ar automātisko pārnenumkārbu, ko nevar pārslēgt uz rokas vadības režīmu, transportlīdzeklis jāpārbauda atšķirīgos tuvošanās ātrumos, proti, 30, 40 un 50 km/h vai ar trim ceturtdaļām maksimālā ātruma braukšanai pa ceļu, ja šī vērtība ir mazāka. Pārbaudes rezultāts ir tas, kuru iegūst, braucot ar ātrumu, kas rada maksimālo skaņas līmeni.”

Pielikuma 5.2.2.4.3.3.1.1. punktu aizstāj ar šo:

“5.2.2.4.3.3.1.1. Otrajā pārneseņā jāpārbauda M_1 un N_1^{2} kategorijas transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar rokas vadības pārnenumkārbu, kurai nav vairāk par četriem pārneseņu skaitļiem braukšanai uz priekšu.

Šo kategoriju transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar rokas vadības pārnenumkārbu, kurai ir vairāk nekā četri pārneseņu skaitļi braukšanai uz priekšu, jāpārbauda vispirms otrajā un pēc tam trešajā pārneseņā. Jāņem vērā tikai galvenie pārneseņu skaitļi, kas paredzēti normālam lietošanas režīmam uz ceļa. Aprēķina vidējo aritmētisko vērtību skaņas līmeņiem, ko reģistrē abos stāvokļos.

Taču M_1 kategorijas transportlīdzekļus, kam ir vairāk nekā četri pārneseņi braukšanai uz priekšu un kas aprīkoti ar dzinēju, kurš attīsta par 140 kW lielāku maksimālo jaudu, un kam pieļaujamā maksimālās jaudas/maksimālās masas attiecība pārsniedz 75 kW/t, var pārbaudīt tikai trešajā pārneseņā, ja trešajā pārneseņā ātrums, ar kādu transportlīdzekļa aizmugure šķērso līniju BB”, ir lielāks par 61 km/h.”

Pielikuma 5.2.2.4.3.2. punktu aizstāj ar šo:

“5.2.2.4.3.3.2. Automātiskā pārnenumkārbā, ko var pārslēgt uz rokas vadības režīmu.

Pārbaudi veic selektoram esot tādā pozīcijā, kādu ražotājs iesaka “parastai” braukšanai.”