

31984L0372

26.7.1984

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 196/47

DYREKTYWA KOMISJI**z dnia 3 lipca 1984 r.****dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/157/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego pojazdów silnikowych**

(84/372/EWG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą,

uwzględniając dyrektywę Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep⁽¹⁾, ostatnio zmienioną dyrektywą 80/1267/EWG⁽²⁾, w szczególności jej art. 11,uwzględniając dyrektywę Rady 70/157/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego pojazdów silnikowych⁽³⁾, ostatnio zmienioną dyrektywą 81/334/EWG⁽⁴⁾, w szczególności jej art. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

w wyniku zdobytego na tym polu doświadczenia i w świetle obecnego stanu wiedzy możliwa jest obecnie zmiana niektórych wymagań dotyczących metody pomiaru hałasu emitowanego przez niektóre rodzaje pojazdów w celu dostosowania ich do rzeczywistych warunków użytkowania; pojazdy, których ta sprawa dotyczy, są pojazdami o wysokich osiąгах, z automatyczną skrzynią biegów z możliwością ręcznej zmiany;

w szczególności ten rodzaj pojazdu o wysokich osiąгах ma istotne cechy konstrukcyjne oparte na najnowszych zdobyczach techniki, które zazwyczaj poprzedzają metody znajdujące później zastosowanie w produkcji seryjnej, wraz z optymalizacją elementów i charakterystyk pod względem czynnego i biernego bezpieczeństwa, zanieczyszczenia powietrza, emisji hałasu i zużycia paliwa; zgodnie z ostatnimi doświadczeniami obecne metody określania i kontroli dopuszczalnego poziomu hałasu emitowanego przez pojazdy w warunkach ruchu miejskiego nie odzwierciedlają rzeczywistej eksploatacji pojazdów o wysokich osiąгах w takich warunkach; konieczność zmiany w celu eliminacji tych wad i umożliwienia dokładniejszej oceny emisji hałasu przez takie rodzaje pojazdów, które zostały już przyjęte przez Europejską Komisję Gospodarczą Narodów Zjednoczonych, w jej ostatnio zmienionym regulaminie nr 51;

⁽¹⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 375 z 31.12.1980, str. 34.⁽³⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 16.⁽⁴⁾ Dz.U. L 131 z 18.5.1981, str. 6.

niniejsza dyrektywa jest zgodna z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego Dyrektyw dotyczących Usunięcia Barrier Technicznych w Handlu w Sektorze Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W załączniku I do dyrektywy 70/157/EWG, ostatnio zmienionej dyrektywą 81/334/EWG, wprowadza się zmiany zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Z mocą od dnia 1 października 1984 r. Państwa Członkowskie na podstawie odniesienia do dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego, nie mogą:

— odmówić, odnosząc się do rodzaju pojazdu, udzielenia homologacji typu EWG albo wydania dokumentu określonego w ostatnim akapicie art. 10 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG, albo też udzielenia krajowej homologacji typu, lub

— zabronić dopuszczenia takich pojazdów do ruchu,

jeśli poziom hałasu i układ wydechowy tego rodzaju pojazdów lub pojazdów, których to dotyczy, spełnia przepisy dyrektywy 70/157/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.

2. Z mocą od dnia 1 października 1985 r. Państwa Członkowskie:

— nie mogą już wydawać dokumentu określonego w ostatnim akapicie art. 10 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG w odniesieniu do rodzaju pojazdu silnikowego, którego poziom hałasu i układ wydechowy nie spełniają przepisów dyrektywy 70/157/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą,

— mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu w odniesieniu do typu pojazdu, którego poziom hałasu i układ wydechowy nie spełniają przepisów dyrektywy 70/157/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.

3. Z mocą od dnia 1 października 1986 r. Państwa Członkowskie mogą zabronić dopuszczania do ruchu pojazdów, których poziom hałasu i układ wydechowy nie spełniają przepisów dyrektywy 70/157/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 1 października 1984 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 3 lipca 1984 r.

W imieniu Komisji

Karl-Heinz NARJES

Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Zmiany do załącznika I do dyrektywy 70/157/EWG

Podpunkt 5.2.2.4.3.2. otrzymuje brzmienie:

„5.2.2.4.3.2. Prędkość podczas dojeżdżania

Pojazd musi zbliżyć się do linii AA' ze stałą prędkością, odpowiadającą niższej z dwóch następujących prędkości:

- wyznaczonej prędkością obrotową silnika równą trzem czwartym prędkości (S), przy której silnik osiąga maksymalną moc znamionową;
- 50 km/h.

Jednakże jeżeli w przypadku pojazdów wyposażonych w automatyczną skrzynię biegów posiadającą dwa oddzielne przełożenia następuje zmiana na pierwszy bieg podczas badania, producent może wybrać jedną z następujących procedur badania:

- prędkość, V, pojazdu jest zwiększana do maksymalnej prędkości 60 km/h w celu uniknięcia takiej zmiany, lub
- prędkość, V, pozostaje na poziomie 50 km/h, a zasilanie silnika paliwem jest ograniczane do 95 % zasilania niezbędnego do pełnego obciążenia. Niniejszy warunek uważa się za spełniony:
 - w przypadku silników z zapłonem iskrowym, gdy kąt otwarcia przepustnicy wynosi 90 %
 - w przypadku silników z zapłonem samoczynnym, gdy ruch zębki sterowniczej pompy wtryskowej jest ograniczony do 90 % jego skoku.

Jeżeli pojazd jest wyposażony w automatyczną skrzynię biegów, która nie posiada możliwości ręcznego sterowania, to musi być badany w różnych prędkościach dojeżdżania, mianowicie 30, 40 i 50 km/h, lub w trzech czwartych maksymalnej prędkości drogowej. Jako wynik badania należy przyjąć tę wartość, która została uzyskana przy szybkości powodującej maksymalny poziom hałasu.”

Podpunkt 5.2.2.4.3.3.1.1. otrzymuje brzmienie:

„5.2.2.4.3.3.1.1. Pojazdy z kategorii M_1 i N_1 wyposażone w ręczną skrzynię biegów z nie więcej niż czterema przełożeniami dla jazdy do przodu należy poddać badaniu na drugim biegu.

Pojazdy należące do wymienionych kategorii, wyposażone w skrzynię ręczną biegów z więcej niż czterema przełożeniami dla jazdy do przodu należy poddać badaniu kolejno na drugim i trzecim biegu. Uwzględnia się wyłącznie całkowite przełożenia przeznaczone do normalnej jazdy na drogach. Należy obliczyć średnią arytmetyczną poziomów hałasu zanotowanych dla obydwu przełożeń.

Jednakże pojazdy kategorii M_1 , mające więcej niż cztery przełożenia dla jazdy do przodu, wyposażone w silnik rozwijający maksymalną moc większą niż 140 kW, których stosunek dopuszczalnej mocy maksymalnej/masy maksymalnej przekracza 75 kW/t, mogą być badane wyłącznie na trzecim biegu, pod warunkiem że tył pojazdu przekracza linię BB' na trzecim biegu przy prędkości większej niż 61 km/h.”

Podpunkt 5.2.2.4.3.3.2. otrzymuje brzmienie:

„5.2.2.4.3.3.2. Skrzynia automatyczna z możliwością ręcznej zmiany.

To badanie jest przeprowadzane w pozycji zalecanej przez producenta do »normalnej« jazdy.”
