

31977L0311

28.4.1977

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 105/1

DYREKTYWA RADY**z dnia 29 marca 1977 r.****w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do poziomu hałasu odczuwanego przez kierującego kołowymi ciągnikami rolniczymi lub leśnymi**

(77/311/EWG)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

różnice w wyżej wspomnianych ustawodawstwach krajowych mogą wpłynąć hamująco na handel we Wspólnocie i tym samym stanowić przeszkodę w ustanowieniu i funkcjonowaniu wspólnego rynku,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 100,

uwzględniając wniosek Komisji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

uwzględniając opinię Zgromadzenia ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

Artykuł 1

a także mając na uwadze co następuje:

w celu wprowadzenia w życie procedury homologacji typu EWG, która jest przedmiotem dyrektywy Rady 74/150/EWG z dnia 4 marca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych ⁽³⁾, powinny zostać przyjęte przepisy w celu zapewnienia bezpiecznych warunków pracy oraz w szczególności ochrony słuchu pracowników rolnych kierujących takimi ciągnikami;

1. Do celów niniejszej dyrektywy „ciągnik rolniczy lub leśny” oznacza każdy pojazd silnikowy, wyposażony w koła lub gąsienice, mający co najmniej dwie osie, którego główna funkcja polega na mocy pociągowej i który został specjalnie skonstruowany do holowania, pchania, przewożenia lub napędzania niektórych narzędzi, maszyn lub przyczep przeznaczonych do stosowania w rolnictwie lub leśnictwie. Może on być wyposażony w celu przewożenia rzeczy i osób.

przepisy te są szczególnie potrzebne, jako że tylko w dwóch Państwach Członkowskich istnieją szczegółowe przepisy dotyczące poziomu hałasu odczuwanego przez kierującego wyżej wymienionymi ciągnikami;

2. Niniejszą dyrektywę stosuje się jedynie do ciągników określonych w ust. 1, wyposażonych w opony pneumatyczne i mających dwie osie oraz których maksymalna prędkość konstrukcyjna wynosi 6–25 km/h.

⁽¹⁾ Dz.U. C 127 z 18.10.1974, str. 34.

⁽²⁾ Dz.U. C 125 z 16.10.1974, str. 30.

⁽³⁾ Dz.U. L 84 z 28. 3.1974, str. 10.

Artykuł 2

1. Żadne z Państw Członkowskich nie może odmówić przyznania homologacji typu EWG lub krajowej homologacji typu, czy też odmówić lub zakazać sprzedaży, rejestracji lub wprowadzenia do eksploatacji jakiegokolwiek ciągnika ze względu na poziom hałasu odczuwanego przez kierującego, jeżeli poziom ten mieści się w następujących granicach:

90 dB (A) zgodnie z załącznikiem I, lub

86 dB (A) zgodnie z załącznikiem II.

W okresie przejściowym upływającym w terminie do wyznaczenia przed dniem 1 października 1981 r., zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13 dyrektywy 74/150/EWG, powyższe ograniczenia dla badań zgodnie z załącznikiem I ppkt 3.2.1.1 oraz załącznikiem II ppkt 3.2.2.1 zwiększa się o 6 dB (A).

2. W okresie przejściowym upływającym w terminie do wyznaczenia przed dniem 1 października 1981 r., zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13 dyrektywy 74/150/EWG, Państwa Członkowskie mogą zezwolić na krajowe homologacje typu, sprzedaż, rejestrację lub wprowadzenie do eksploatacji ciągników nieposiadających kabiny, jeżeli ich poziom hałasu mieści się w następujących granicach:

96 dB (A) zgodnie z załącznikiem I, lub

92 dB (A) zgodnie z załącznikiem II.

Artykuł 3

Do celów niniejszej dyrektywy „kabina” oznacza każdą strukturę zbudowaną ze sztywnych elementów, przezroczystych lub nie, która całkowicie zamyka kierowcę i izoluje go od otoczenia oraz która może być stale zamknięta podczas pracy.

Artykuł 4

Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia, iż zarówno w prezentacji handlowej, jak i reklamie, nie znajduje się nic, co mogłoby sugerować, że ciągniki mają takie cechy dotyczące poziomu hałasu odczuwanego przez kierującego, których w rzeczywistości nie mają.

Artykuł 5

Jakiegokolwiek zmiany niezbędne w celu dostosowania wymogów określonych w załącznikach do postępu technicznego przyjmowane są zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13 dyrektywy Rady 74/150/EWG.

Artykuł 6

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy konieczne do wykonania niniejszej dyrektywy w ciągu 18 miesięcy od jej ogłoszenia oraz niezwłocznie informują o tym Komisję.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 7

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 29 marca 1977 r.

W imieniu Rady

G. KÄUFMAN

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

APARATURA, WARUNKI I SPOSÓB POMIARU

1. JEDNOSTKA POMIAROWA ORAZ APARATURA POMIAROWA

1.1. Jednostka pomiarowa

Poziom hałasu mierzony jest w dB według skali A, oznaczany jako dB (A).

1.2. Aparatura pomiarowa

Poziom hałasu odczuwanego przez kierującego mierzony jest za pomocą miernika poziomu głośności, określonego w pierwszym wydaniu publikacji 179/1965 Międzynarodowej Komisji Elektrotechnicznej.

W przypadku zmiennych odczytów brana jest średnia wartości maksymalnych.

2. WARUNKI POMIARU

Pomiary przeprowadzane są w następujących warunkach:

- 2.1. ciągnik musi być nieobciążony, tzn. bez dodatkowego wyposażenia, ale musi posiadać ciecz chłodzącą, środki smarujące, pełen zbiornik paliwa, narzędzia oraz kierowcę. Kierowca nie powinien być ubrany w żadne szczególnie grube ubrania, szalik lub nakrycie głowy. Na ciągniku nie może znajdować się żaden przedmiot, który mógłby zniekształcić poziom hałasu;
- 2.2. ogumienie musi być napompowane do ciśnienia zalecanego przez producenta, silnik, przekładnia i przednie osie muszą zostać doprowadzone do temperatury roboczej, a przesłony chłodnicy, jeżeli występują, muszą być otwarte podczas dokonywania pomiarów;
- 2.3. jeżeli dodatkowe urządzenia zasilane silnikiem lub o własnym źródle zasilania, takie jak wycieraczki szyby przedniej, dmuchawa układu ogrzewania lub dodatkowy napęd, mogą wpłynąć na poziom hałasu, muszą być wyłączone podczas dokonywania pomiarów. Natomiast części, które zwykle działają jednocześnie z silnikiem, takie jak np. wentylator silnika, muszą być włączone podczas wykonywania pomiarów;
- 2.4. obszar, na którym przeprowadzany jest pomiar, powinien znajdować się w otwartym i wystarczająco cichym miejscu; może mieć kształt np. otwartej przestrzeni o promieniu 50 m, ze środkową częścią o promieniu 20 m, która jest praktycznie płaska lub posiada utwardzoną drogę o płaskiej powierzchni z możliwie jak najmniejszą ilością dziur. Droga musi być możliwie jak najczystsza i sucha (tzn. bez żwiru, liści, śniegu itd.). Nachylenia i nierówności są akceptowane tylko jeżeli powstałe w ich wyniku zmiany w poziomie hałasu mieszczą się w granicach tolerancji błędów urządzenia pomiarowego;
- 2.5. powierzchnia drogi musi być taka, aby nie powodowała zbyt dużego hałasu opon;
- 2.6. pogoda musi być ładna i sucha, bezwietrzna lub z niewielkim wiatrem. Poziom hałasu otoczenia odczuwany przez kierującego spowodowany wiatrem lub innymi źródłami hałasu musi być co najmniej o 10 dB (A) niższy od poziomu hałasu emitowanego przez ciągnik;
- 2.7. jeżeli do pomiarów używany jest pojazd, musi być holowany lub kierowany w wystarczającej odległości od ciągnika, aby uniknąć wszelkiego nakładania się hałasu. Podczas pomiarów, w odległości 20 m od każdej strony odcinka testowego drogi i mniej niż 20 m z przodu lub z tyłu ciągnika, nie może znajdować się żaden przedmiot zniekształcający wynik pomiarów lub powierzchnie odbijające dźwięk. Warunek ten uznaje się za spełniony, jeżeli zmiany poziomu hałasu przez nie wywołane mieszczą się w granicach tolerancji błędów; jeżeli nie, pomiary muszą zostać przerwane na okres występującego zakłócenia;

- 2.8. wszystkie pomiary z danej serii muszą być przeprowadzone na tym samym odcinku testowym drogi.
3. SPOSÓB POMIARU
- 3.1. Mikrofon musi znajdować się w odległości 250 mm od środkowej płaszczyzny siedzenia, po stronie o wyższym poziomie hałasu.
- Membrana mikrofonu musi być skierowana przodem do punktu odniesienia siedzenia określonego w załączniku III oraz w odległości 790 mm nad i 150 mm od wymienionego punktu. Należy unikać nadmiernych drgań mikrofonu.
- 3.2. Maksymalny poziom hałasu w dB (A) mierzony jest w następujący sposób:
- 3.2.1. wszystkie elementy otwierane (tzn. drzwi, okna) w ciągniku wyposażonym w seryjnie produkowaną kabinę muszą pozostawać zamknięte podczas początkowej serii pomiarów.
- 3.2.1.1. Podczas drugiej serii pomiarów elementy te muszą być otwarte, pod warunkiem że gdy są otwarte, nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa na drodze, natomiast składana szyba przednia musi pozostać zamknięta;
- 3.2.2. hałas musi być mierzony za pomocą miernika poziomu głośności przy obciążeniu odpowiadającym maksymalnemu poziomowi hałasu emitowanego na biegu dającym prędkość najbardziej zbliżoną do 7,25 km/h.
- Regulator dźwigni nastawczej musi być całkowicie otwarty. Początkowo bez obciążenia, stosowane obciążenie musi być stopniowo zwiększane, aż do osiągnięcia maksymalnego poziomu hałasu. Po każdym zwiększeniu obciążenia przed przeprowadzeniem pomiaru należy odczekać aż do pełnej stabilizacji dźwięku;
- 3.2.3. hałas musi być mierzony za pomocą miernika poziomu głośności przy obciążeniu odpowiadającemu maksymalnemu poziomowi hałasu na każdym innym biegu niż ten określony w ppkt 3.2.2, na którym poziom zmierzonego hałasu wynosi co najmniej 1 dB (A) powyżej hałasu na biegu określonym w ppkt 3.2.2.
- Regulator dźwigni nastawczej musi być w pełni otwarty. Początkowo bez obciążenia, stosowane obciążenie musi być stopniowo zwiększane, aż do osiągnięcia maksymalnego poziomu hałasu. Po każdym zwiększeniu obciążenia przed przeprowadzeniem pomiaru należy odczekać aż do pełnej stabilizacji dźwięku;
- 3.2.4. hałas musi być mierzony przy maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieobciążonego ciągnika.
- 3.3. Sprawozdanie z przeprowadzonej próby zawiera wyniki pomiarów poziomu hałasu przeprowadzonych w następujących warunkach:
- 3.3.1. na biegu pozwalającym osiągnąć prędkość najbardziej zbliżoną do 7,25 km/h;
- 3.3.2. na każdym biegu, w przypadku gdy warunki określone w ppkt 3.2.3. są spełnione;
- 3.3.3. przy maksymalnej prędkości konstrukcyjnej.
4. KRYTERIA OCENY
- Wyniki pomiarów określonych w ppkt 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3 i 3.2.4 nie mogą przekroczyć wartości ustanowionych w art. 2.
-

ZAŁĄCZNIK II

APARATURA, WARUNKI I SPOSÓB POMIARU

1. JEDNOSTKA POMIAROWA ORAZ APARATURA POMIAROWA

1.1. Jednostka pomiarowa

Poziom hałasu mierzony jest w dB według skali A, oznaczany jako dB (A)

1.2. Aparatura pomiarowa

Poziom hałasu odczuwanego przez kierującego mierzony jest za pomocą miernika poziomu głośności, określonego w pierwszym wydaniu publikacji 179/1965 Międzynarodowej Komisji Elektrotechnicznej.

W przypadku zmiennych odczytów brana jest średnia wartości maksymalnych.

2. WARUNKI POMIARU

Pomiary przeprowadzane są w następujących warunkach:

- 2.1. ciągnik musi być nieobciążony, tzn. bez dodatkowego wyposażenia, ale musi posiadać ciecz chłodzącą, środki smarujące, pełen zbiornik paliwa, narzędzia oraz kierowcę. Kierowca nie powinien być ubrany w żadne szczególnie grube ubrania, szalik lub nakrycie głowy. Na ciągniku nie może znajdować się żaden przedmiot, który mógłby zniekształcić poziom hałasu;
- 2.2. ogumienie musi być napompowane do ciśnienia zalecanego przez producenta, silnik, przekładnia i przednie osie muszą zostać doprowadzone do temperatury roboczej oraz, jeżeli silnik posiada kłapy osłony, muszą one pozostać zupełnie otwarte;
- 2.3. jeżeli dodatkowe urządzenia zasilane silnikiem lub o własnym źródle zasilania, takie jak wycieraczki szyby przedniej, dmuchawa układu ogrzewania lub dodatkowy napęd mogą wpłynąć na poziom hałasu, muszą być wyłączone podczas dokonywania pomiarów. Natomiast części, które zwykle działają jednocześnie z silnikiem, takie jak np. wentylator silnika, muszą być włączone podczas wykonywania pomiarów;
- 2.4. obszar, na którym przeprowadzany jest pomiar, powinien znajdować się w otwartym i wystarczająco cichym miejscu; może mieć kształt np. otwartej przestrzeni o promieniu 50 m, ze środkową częścią o promieniu 20 m, która jest praktycznie płaska lub posiada utwardzoną drogę o płaskiej powierzchni z możliwie jak najmniejszą ilością dziur. Droga musi być możliwie jak najczystsza i sucha (tzn. bez żwiru, liści, śniegu itd.). Nachylenia i nierówności są akceptowane tylko jeżeli powstałe w ich wyniku zmiany w poziomie hałasu mieszczą się w granicach tolerancji błędów urządzenia pomiarowego;
- 2.5. powierzchnia drogi musi być taka, aby nie powodowała zbyt dużego hałasu opon;
- 2.6. pogoda musi być ładna i sucha, bezwietrzna lub z niewielkim wiatrem.

Poziom hałasu otoczenia odczuwany przez kierującego spowodowany wiatrem lub innymi źródłami hałasu musi być co najmniej o 10 dB (A) niższy od poziomu hałasu emitowanego przez ciągnik;

- 2.7. jeżeli do pomiarów używany jest pojazd, musi być holowany lub kierowany w wystarczającej odległości od ciągnika, aby uniknąć wszelkiego nakładania się hałasu. Podczas pomiarów, w odległości 20 m od każdej strony odcinka testowego drogi i mniej niż 20 m z przodu lub z tyłu ciągnika, nie może znajdować się żaden przedmiot zniekształcający wynik pomiarów lub powierzchnie odbijające dźwięk. Warunek ten uznaje się za spełniony, jeżeli zmiany poziomu hałasu przez nie wywołane mieszczą się w granicach tolerancji błędów; jeżeli nie, pomiary muszą zostać przerwane na okres występującego zakłócenia;

- 2.8. wszystkie pomiary z danej serii muszą być przeprowadzane na tym samym odcinku testowym drogi.
3. SPOSÓB POMIARU
- 3.1. Mikrofon musi znajdować się w odległości 250 mm od środkowej płaszczyzny siedzenia, po stronie o wyższym poziomie hałasu.
- Membrana mikrofonu musi być skierowana przodem do punktu odniesienia siedzenia określonego w załączniku III oraz w odległości 790 mm nad i 150 mm od wymienionego punktu. Należy unikać nadmiernych drgań mikrofonu.
- 3.2. Poziom hałasu określa się w następujący sposób:
- 3.2.1. ciągnik musi jechać wzdłuż odcinka z tą samą prędkością testową co najmniej trzy razy przez co najmniej 10 sekund;
- 3.2.2. wszystkie elementy otwierane (tzn. drzwi, okna) w ciągniku wyposażonym w seryjnie produkowaną kabinę muszą pozostawać zamknięte podczas początkowej serii pomiarów.
- 3.2.2.1. Podczas drugiej serii pomiarów elementy te muszą być otwarte, pod warunkiem że gdy są otwarte, nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa na drodze, natomiast składana szyba przednia musi pozostać zamknięta;
- 3.2.3. hałas musi być mierzony przy maksymalnych obr./min za pomocą miernika poziomu głośności, tj. na biegu dającym prędkość najbardziej zbliżoną do 7,25 km/h przy znamionowych obr./min. Ciągnik nie może być obciążony w trakcie dokonywania pomiarów.
4. KRYTERIA OCENY
- Wyniki pomiarów określonych w ppkt 3.2.2 i ppkt 3.2.3 nie mogą przekroczyć wartości ustanowionych w art. 2.
-

ZAŁĄCZNIK III

OKREŚLENIE POŁOŻENIA PUNKTU ODNIESIENIA SIEDZENIA

1. DEFINICJA

- 1.1. Punktem odniesienia siedzenia (S) jest punkt znajdujący się na środkowej wzdłużnej płaszczyźnie siedzenia w punkcie przecięcia płaszczyzny stycznej oparcia z płaszczyzną poziomą. Ta płaszczyzna pozioma przecina powierzchnię pokrywę dolnej siedzenia w odległości 150 mm od punktu odniesienia siedzenia.

2. OKREŚLENIE PUNKTU ODNIESIENIA SIEDZENIA

- 2.1. Punkt odniesienia siedzenia określa się przy użyciu urządzenia przedstawionego na rysunkach 1 i 2 dodatku do niniejszego załącznika, które umożliwiają symulacje obciążenia wywołanego ciężarem pasażera.
- 2.2. Siedzenie musi być umieszczone w środkowym punkcie zakresu regulacji pionowej, niezależnej od regulacji poziomej. W celu określenia położenia mikrofonu, określonego w sekcji 3 załączników I i II, siedzenie musi być przy środkowym punkcie zakresu regulacji poziomej lub możliwie jak najbliżej niego.

3. OPIS URZĄDZENIA

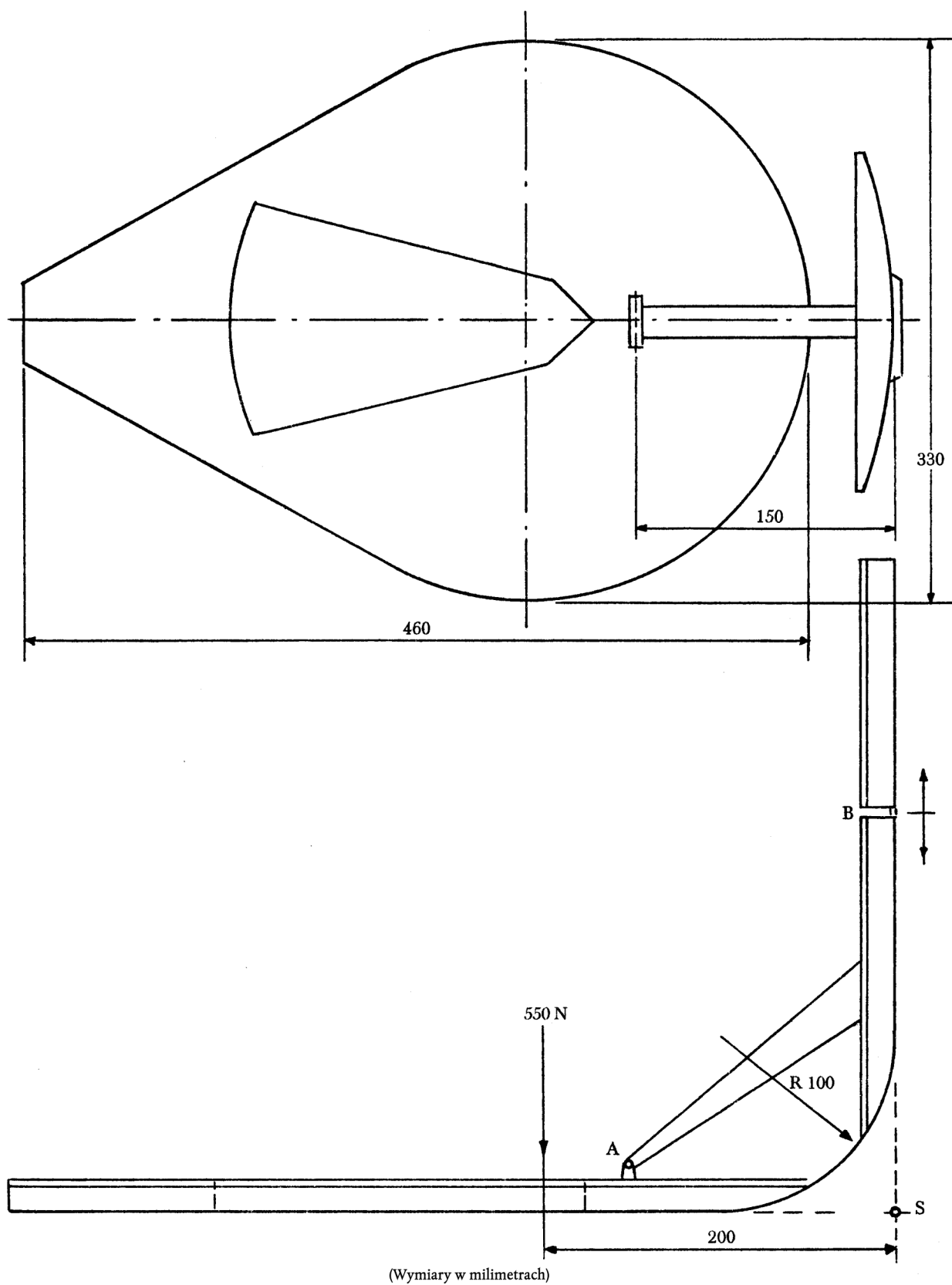
- 3.1. Urządzenie, określone w ppkt 2.1, składa się z płyty obciążającej siedzenie i dwóch części oparcia pod plecy.
- 3.2. Niższa część oparcia jest połączona przegubami w okolicy górnej części pleców (okolice łopatek) (A) oraz dolnej (część lędźwiowa) (B), przy czym istnieje możliwość pionowej regulacji przegubu (B) (patrz rysunek 2).

4. USTAWIANIE URZĄDZENIA

Urządzenie ustawia się w następujący sposób:

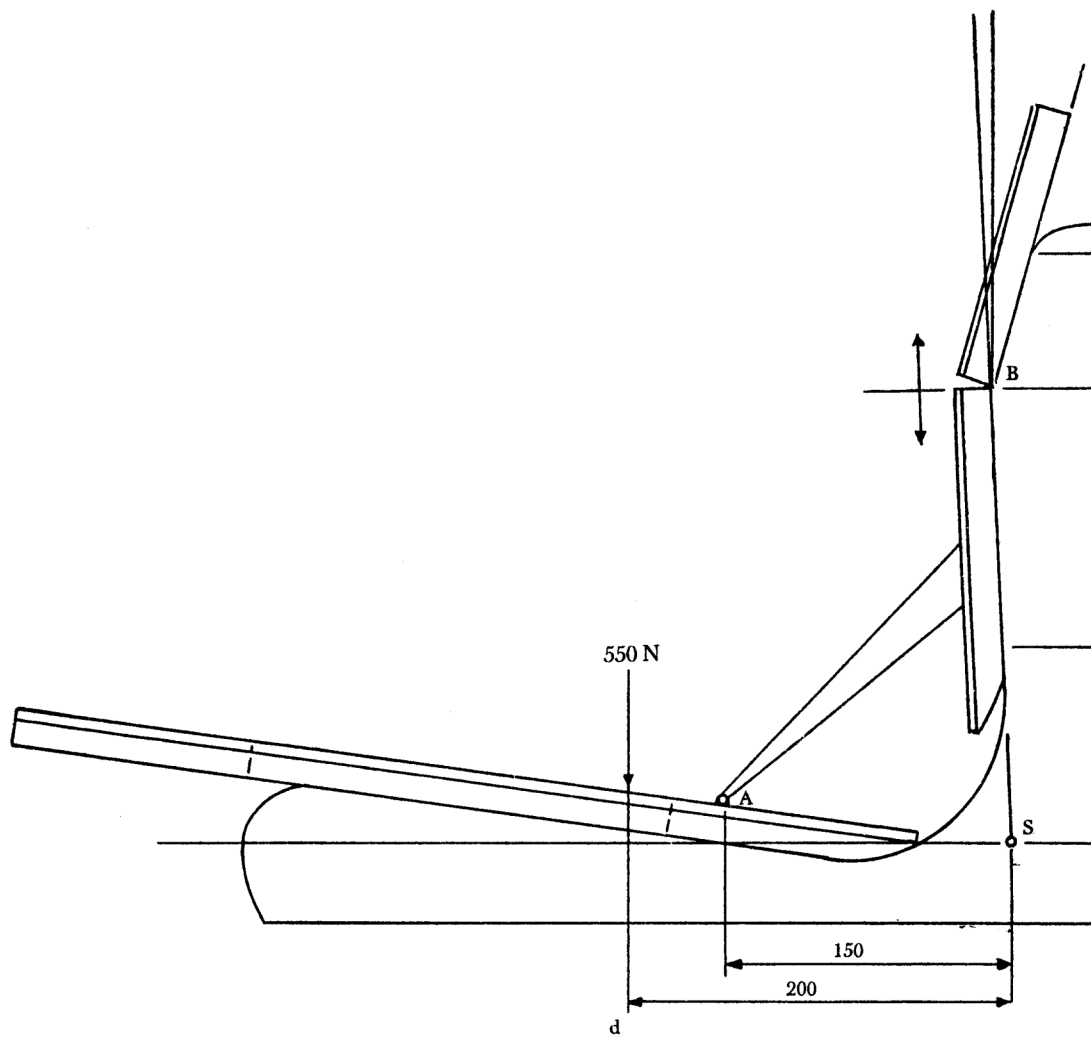
- 4.1. urządzenie kładzie się na siedzeniu;
 - 4.2. obciążone zostaje siłą 550 N w punkcie znajdującym się 50 mm od przegubu (A) w kierunku przednim, a dwie części oparcia są lekko dociśnięte do oparcia siedzenia;
 - 4.3. jeżeli nie jest możliwe określenie dokładnej stycznej do niższej części oparcia, niższa tylna część oparcia znajdująca się w pozycji pionowej musi się lekko opierać o oparcie siedzenia;
 - 4.4. w przypadku siedzeń z zawieszaniem, dostosowujących się do ciężaru kierowcy, zawieszenie to ma być tak ustawione, aby siedzenie znajdowało się w punkcie równo oddalonym od dwóch skrajnych pozycji.
-

DODATEK



Rysunek 1

Urządzenie służące do wyznaczania punktu odniesienia siedzenia



(Wymiary w milimetrach)

Rysunek 2

Sposób wyznaczania punktu odniesienia siedzenia