

III

(Akty przygotowawcze)

RADA

STANOWISKO RADY (UE) NR 3/2014 W PIERWSZYM CZYTANIU

w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie poziomu dźwięku pojazdów silnikowych i zamiennych układów tłumiących oraz zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE i uchylającego dyrektywę 70/157/EWG

Przyjęte przez Radę w dniu 20 lutego 2014 r.

(2014/C 82 E/01)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Zgodnie z art. 26 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFEU) rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w którym ma być zapewniony swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu stworzono kompleksowy unijny system homologacji typu UE pojazdów silnikowych. Wymogi techniczne dotyczące homologacji typu UE pojazdów silnikowych oraz ich układów tłumiących w odniesieniu do dopuszczalnych poziomów dźwięku należy zharmonizować, aby zapobiec przyjmowaniu wymogów różniących się między poszczególnymi państwami członkowskimi oraz zapewnić właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, gwarantując jednocześnie wysoki poziom

ochrony środowiska i bezpieczeństwa publicznego, poprawę jakości życia i zdrowia, przy wzięciu również pod uwagę faktu, że pojazdy drogowe są znaczącym źródłem hałasu w sektorze transportowym.

(2) Wymogi dotyczące homologacji typu UE mają już zastosowanie w kontekście prawa unijnego regulującego różne aspekty parametrów pojazdów silnikowych, takie jak emisje CO₂ z samochodów osobowych i emisje zanieczyszczeń z lekkich pojazdów dostawczych oraz normy bezpieczeństwa. Wymogi techniczne mające zastosowanie na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny być opracowywane w sposób zapewniający spójne podejście w całym prawie Unii przy uwzględnieniu wszystkich właściwych czynników związanych z hałasem.

(3) Hałas wytwarzany przez ruch drogowy szkodzi zdrowiu z wielu powodów. Przewlekły stres związany z hałasem może wyczerpywać ludzkie rezerwy fizyczne, zaburzać zdolność regulacji funkcji narządów, a tym samym ograniczać ich skuteczność. Hałas wytwarzany przez ruch drogowy jest potencjalnym czynnikiem ryzyka rozwoju schorzeń i występowania zdarzeń, takich jak wysokie ciśnienie krwi i ataki serca. Należy stale badać skutki hałasu wytwarzanego przez ruch drogowy zgodnie z podejściem przewidzianym w dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾.

(4) W dyrektywie Rady 70/157/EWG ⁽⁴⁾ zharmonizowano różne wymogi techniczne państw członkowskich odnoszące się do dopuszczalnego poziomu dźwięku pojazdów silnikowych oraz ich układów wydechowych w celu ustanowienia i zapewnienia funkcjonowania

⁽¹⁾ Dz.U. C 191 z 29.6.2012, s. 76.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 6 lutego 2013 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 20 lutego 2014 r. Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ...

⁽³⁾ Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12).

⁽⁴⁾ Dyrektywa 70/157/EWG Rady z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego pojazdów silnikowych (Dz.U. L 42 z 23.2.1970, s. 16).

rynku wewnętrznego. Do celów prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz w celu zapewnienia jednolitego i spójnego stosowania w całej Unii należy wspomnianą dyrektywę zastąpić niniejszym rozporządzeniem.

- (5) Niniejsze rozporządzenie stanowi oddzielne rozporządzenie w kontekście procedury homologacji typu na mocy dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾. W związku z tym należy odpowiednio zmienić załączniki IV, VI i XI do tej dyrektywy.
- (6) Dyrektywa 70/157/EWG zawiera odniesienie do regulaminu nr 51 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ) w odniesieniu do emisji hałasu⁽²⁾, w którym określono metodę badania emisji hałasu, oraz regulaminu nr 59 EKG ONZ w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji zamiennych układów tłumiących⁽³⁾. Unia, będąca umawiającą się stroną Porozumienia EKG ONZ z dnia 20 marca 1958 r. dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań⁽⁴⁾ zdecydowała się stosować te regulaminy.
- (7) Od czasu przyjęcia dyrektywy 70/157/EWG była ona kilkakrotnie znacząco zmieniana. Ostatnie obniżenie granicznych poziomów dźwiękuwartości hałasu w odniesieniu do pojazdów silnikowych, którego dokonano w 1995 r., nie przyniosło oczekiwanych efektów. Badania wykazały, że metoda badania stosowana na mocy tej dyrektywy nie odzwierciedla już faktycznych zachowań związanych z prowadzeniem pojazdów w ruchu miejskim. W szczególności, jak wskazano w zielonej księdze z dnia 4 listopada 1996 r. w sprawie przyszłej polityki dotyczącej hałasu, w ramach stosowanej metody badania udział hałasu toczenia opony w ogólnych emisjach hałasu był niedoszacowany.
- (8) W związku z tym niniejszym rozporządzeniem należy wprowadzić metodę badania różną od metody określonej w dyrektywie 70/157/EWG. Nowa metoda ta powinna opierać się na opublikowanej przez grupę roboczą EKG

ONZ do spraw hałasu (GRB) metodzie badania z 2007 r., do której włączono obowiązującą w 2007 r. wersję normy ISO 362. Wyniki monitorowania starej i nowej metody badania zostały przedstawione Komisji.

- (9) Nowa metoda uważana jest za reprezentatywną w odniesieniu do poziomów dźwięku w normalnych warunkach ruchu drogowego, jednak metoda ta jest mniej reprezentatywna w odniesieniu do poziomów dźwięku w warunkach panujących w najgorszym przypadku. W związku z tym konieczne jest określenie w niniejszym rozporządzeniu dodatkowych przepisów dotyczących emisji dźwięku. Przepisami tymi należy ustanowić wymogi zapobiegawcze mające obejmować faktyczne warunki prowadzenia pojazdu poza cyklem jazdy w ramach procedury homologacji typu oraz zapobiegające optymalizacji pojazdów przez producentów do specyficznych warunków testowych w celu uzyskania lepszych wyników (cycle beating). Wspomniane warunki jazdy są istotne z punktu widzenia środowiska i ważne jest, żeby zapewnić, aby poziom emisji dźwięku pojazdu w warunkach ulicznych nie różnił się znacząco od oczekiwanego wyniku badania homologacji typu w odniesieniu do konkretnego pojazdu.
- (10) Niniejszym rozporządzeniem należy również dokonać kolejnego obniżenia granicznego poziomu dźwięku. Należy wziąć pod uwagę nowe, ostrzejsze wymogi dotyczące hałasu dla opon pojazdów silnikowych określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009⁽⁵⁾. Należy również uwzględnić wyniki badań, w których podkreśla się uciążliwość hałasu wytwarzanego przez ruch drogowy oraz jego niekorzystne skutki dla zdrowia, a także związane z tym koszty i korzyści.
- (11) Należy obniżyć ogólne wartości graniczne w odniesieniu do wszystkich źródeł hałasu pojazdów silnikowych, w tym przepływu powietrza przez układ napędowy i wydechowy, biorąc pod uwagę wpływ opon na ograniczenie emisji hałasu, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009.
- (12) Do produktów objętych niniejszym rozporządzeniem zastosowanie ma rozdział III rozporządzenia (WE) 765/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁶⁾, zgodnie z którym państwa członkowskie mają obowiązek prowadzić nadzór rynku i kontrolować produkty wprowadzane na rynek unijny.
- (13) Kwestia hałasu jest wieloaspektowym problemem o wielu źródłach i czynnikach, które wpływają na dźwięk odbierany przez ludzi i na skutki tego dźwięku dla nich. Poziom dźwięku pojazdów zależy częściowo od otoczenia, w którym te pojazdy są używane, a zwłaszcza od
- ⁽¹⁾ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).
- ⁽²⁾ Regulamin nr 51 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów silnikowych mających co najmniej cztery koła w odniesieniu do ich emisji hałasu (Dz.U. L 137 z 30.5.2007, s. 68).
- ⁽³⁾ Regulamin nr 59 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) — Jednolite przepisy dotyczące homologacji zamiennych układów tłumiących (Dz.U. L 326 z 24.11.2006, s. 43).
- ⁽⁴⁾ Decyzja Rady 97/836/WE z dnia 27 listopada 1997 r. w związku z przystąpieniem Wspólnoty Europejskiej do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań (Zrewidowane Porozumienie z 1958 r.) (Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78).
- ⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1).
- ⁽⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 31.8.2008, s. 30).

- jakości infrastruktury drogowej, i dlatego wymaga bardziej zintegrowanego podejścia. Zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE należy okresowo w odniesieniu do, między innymi, głównych dróg sporządzać strategiczne mapy hałasu. Informacje przedstawiane w tych mapach mogą stanowić podstawę przyszłych prac badawczych dotyczących ogólnie hałasu w środowisku i szczególnie hałasu związanego z nawierzchnią dróg, a także wskazówek co do najlepszych praktyk dotyczących zmian technologicznych w zakresie jakości dróg oraz, w stosownych przypadkach, klasyfikacji rodzajów nawierzchni dróg.
- (14) W szóstym wspólnotowym programie działań w zakresie środowiska ⁽¹⁾ określono ramy kształtowania polityki ochrony środowiska w Unii na lata 2002–2012. W programie tym wezwano do działań w zakresie zanieczyszczenia hałasem polegających na znacznym zmniejszeniu liczby osób będących regularnie pod długotrwałym wpływem hałasu na średnim poziomie, w szczególności powodowanego ruchem drogowym.
- (15) Techniczne środki służące ograniczaniu hałasu w pojazdach muszą spełniać różne, konkurujące ze sobą wymogi, takie jak zmniejszenie poziomu hałasu i emisji zanieczyszczeń i poprawa bezpieczeństwa przy utrzymaniu możliwie jak najniższej ceny i największej efektywności danego pojazdu. Jednoczesne spełnienie wszystkich tych wymogów i znalezienie równowagi między nimi zbyt często przekracza aktualne techniczne możliwości przemysłu motoryzacyjnego. Dzięki zastosowaniu nowych, innowacyjnych materiałów i metod projektantom pojazdów udawało się ciągle przesuwać granicę tych możliwości. W prawie unijnym należy określić jasne ramy na rzecz innowacji, jakie można osiągnąć przy realistycznych terminach. Niniejsze rozporządzenie określa takie ramy i stanowi tym samym impuls do szybkiego wzrostu potencjału innowacji z uwzględnieniem potrzeb społecznych, pozostawiając sektorowi niezbędną swobodę działań gospodarczych.
- (16) Zanieczyszczenie hałasem jest przede wszystkim problemem lokalnym, który wymaga jednak rozwiązania na szczeblu Unii. Pierwszym działaniem w ramach każdej zrównoważonej polityki w zakresie emisji hałasu musi być stworzenie przepisów dotyczących zmniejszenia poziomów hałasu u źródła. Ponieważ niniejsze rozporządzenie dotyczy źródła hałasu pochodzącego z pojazdów, co jest z definicji ruchome, same przepisy krajowe nie byłyby wystarczające.
- (17) Dostarczanie konsumentom i organom publicznym informacji na temat emisji dźwięku może wpłynąć na decyzje o zakupie i przyspieszyć osiągnięcie momentu, w którym ogół samochodów będzie cichszy. Producenci powinni zatem w punkcie sprzedaży i w technicznych materiałach promocyjnych przekazywać informacje na temat poziomu emisji dźwięku pojazdów. O poziomie emisji dźwięku przez pojazd powinno konsumentów informować oznakowanie, porównywalne do oznakowań używanych do informowania o emisji CO₂, zużyciu paliwa i hałasie toczenia opon. Komisja powinna również przeprowadzić ocenę skutków odnośnie do warunków dotyczących etykietowania mających zastosowanie w odniesieniu do poziomu zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem oraz w odniesieniu do informacji dla konsumentów. Ta ocena skutków powinna uwzględniać różne rodzaje pojazdów objęte niniejszym rozporządzeniem (w tym pojazdy wyłącznie elektryczne), jak również skutki, jakie etykietowanie może mieć dla przemysłu motoryzacyjnego.
- (18) W celu zmniejszenia hałasu wytwarzanego przez ruch drogowy organy publiczne powinny móc wdrażać środki i zachęty mające na celu korzystanie z cichszych pojazdów.
- (19) Korzyści dla środowiska wynikające ze stosowania hybrydowych elektrycznych lub wyłącznie elektrycznych pojazdów spowodowały znaczne ograniczenie emisji hałasu emitowanego przez takie pojazdy. Ograniczenie to zlikwidowało istotne źródło sygnału dźwiękowego wykorzystywane – oprócz innych użytkowników ruchu drogowego – również przez niewidomych i słabowidzących rowerzystów i pieszych jako informacja o zbliżaniu się, obecności lub oddalaniu się tych pojazdów. W związku z tym sektor opracowuje dźwiękowe systemy ostrzegawcze pojazdów (AVAS), rekompensujące ten brak sygnału dźwiękowego w pojazdach hybrydowych elektrycznych i wyłącznie elektrycznych. Parametry takich AVAS montowanych w pojazdach powinny być zharmonizowane. Opracowując taki AVAS, należy wziąć pod uwagę ogólny wpływ hałasu na daną społeczność.
- (20) Komisja powinna zbadać potencjał aktywnych systemów bezpieczeństwa w cichszych pojazdach, takich jak pojazdy hybrydowe elektryczne i wyłącznie elektryczne, aby lepiej służyć celowi polegającemu na poprawie bezpieczeństwa szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego na obszarach miejskich, np. niewidomych, mających zaburzenia wzroku i słuchu pieszych, rowerzystów i dzieci.
- (21) Poziomy dźwięk pojazdów mają bezpośredni wpływ na jakość życia obywateli Unii, zwłaszcza w obszarach miejskich, w których elektryczny lub podziemny transport publiczny a możliwości przemieszczania się rowerem lub pieszo są słabo rozwinięte lub nie są wcale dostępne lub praktykowane. Należy również uwzględnić cel, jakim jest podwojenie liczby osób korzystających z transportu publicznego, wyznaczony przez Parlament Europejski w rezolucji z dnia 15 grudnia 2011 r. w sprawie planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu ⁽²⁾. W celu zmniejszenia zanieczyszczenia hałasem na obszarach miejskich Komisja i państwa członkowskie powinny, przy jednoczesnym poszanowaniu zasady pomocniczości, propagować transport publiczny oraz przemieszczanie się pieszo i rowerem.
- (22) Poziom dźwięk pojazdu zależy częściowo od sposobu użytkowania go i od utrzymania pojazdu w dobrym stanie po zakupie. Dlatego niezbędne jest zwiększenie świadomości obywateli Unii w zakresie znaczenia płynnej jazdy i przestrzegania ograniczeń prędkości obowiązujących w każdym państwie członkowskim.

⁽¹⁾ Decyzja 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2002 r. ustanawiająca szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego (Dz.U. L 242 z 10.9.2002, s. 1).

⁽²⁾ Dz.U. C 168E z 14.6.2013, s. 72.

- (23) W celu uproszczenia prawodawstwa Unii w zakresie homologacji typu, zgodnie z zaleceniami zawartymi w sprawozdaniu CARS 21 z 2007 r., właściwe jest, aby niniejsze rozporządzenie opierało się na regulaminie nr 51 EKG ONZ w odniesieniu do metody badania oraz regulaminie nr 59 EKG ONZ w odniesieniu do zamiennych układów tłumiących.
- (24) Aby umożliwić Komisji dostosowanie niektórych wymogów wymienionych w załącznikach I, IV, VIII i X do niniejszego rozporządzenia do postępu technicznego, należy przyznać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w zakresie zmiany przepisów zawartych w tych załącznikach w odniesieniu do metod badania i poziomów dźwięku. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na szczeblu ekspertów. Podczas przygotowywania i opracowywania aktów delegowanych Komisja powinna zapewnić równoczesne, terminowe i właściwe przekazywanie istotnych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (25) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie wymogów administracyjnych i technicznych w zakresie homologacji typu UE wszystkich nowych pojazdów w odniesieniu do ich poziomu dźwięku oraz w zakresie zamiennych układów tłumiących i ich części, którym przyznano homologację typu jako oddzielne zespoły techniczne i które są przeznaczone do zastosowania w tych pojazdach, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, ale ze względu na jego rozmiary i skutki możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (26) W wyniku zastosowania nowych ram regulacyjnych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem należy uchylić dyrektywę 70/157/EWG,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi administracyjne i techniczne w zakresie homologacji typu UE wszystkich nowych kategorii pojazdów, o których mowa w art. 2, w odniesieniu do ich poziomu dźwięku oraz w zakresie zamiennych układów tłumiących i ich części, którym przyznano homologację typu jako oddzielne zespoły techniczne, zaprojektowane i skonstruowane dla pojazdów kategorii M_1 i N_1 , w celu ułatwienia ich rejestracji, sprzedaży i wprowadzania do użytkowania w Unii.

Artykuł 2

Zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów kategorii M_1 , M_2 , M_3 , N_1 , N_2 oraz N_3 określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE oraz do zamiennych układów tłumiących

i ich części, którym przyznano homologację typu jako oddzielne zespoły techniczne, zaprojektowanych i zbudowanych z przeznaczeniem do pojazdów kategorii M_1 i N_1 .

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje ustanowione w art. 3 dyrektywy 2007/46/WE.

Ponadto, stosuje się następujące definicje:

- (1) „homologacja typu pojazdu” oznacza procedurę, o której mowa w art. 3 dyrektywy 2007/46/WE, w odniesieniu do poziomów dźwięku;
- (2) „typ pojazdu” oznacza kategorię pojazdów silnikowych, które nie różnią się pod względem takich istotnych aspektów, takich jak:
 - a) dla pojazdów kategorii M_1 , $M_2 \leq 3\,500$ kg, N_1 , badanych zgodnie z załącznikiem II pkt 4.1.2.1:
 - (i) kształt nadwozia lub materiały, z których je wykonano (w szczególności komora silnika i wytłumienie w niej dźwięku);
 - (ii) typ silnika (np. o zapłonie iskrowym lub samoczynnym, dwu- lub czterosuwowy, tłok o ruchu posuwisto-zwrotnym lub obrotowym), liczba cylindrów i pojemność skokowa, liczba i typ gaźników lub układów wtryskowych, położenie zaworów lub typ silnika elektrycznego;
 - (iii) maksymalna moc znamionowa netto i odpowiadająca(-e) jej prędkość(-ci) obrotowa(-e); jeżeli jednak maksymalna moc znamionowa i odpowiadająca(-e) prędkość(-ci) obrotowa(-e) różnią się jedynie wskutek innych charakterystyk sterowania silnika, pojazdy te można uznawać za reprezentujące ten sam typ;
 - (iv) układ tłumiący;
 - b) dla pojazdów kategorii $M_2 > 3\,500$ kg, M_3 , N_2 , N_3 badanych zgodnie z załącznikiem II pkt 4.1.2.2:
 - (i) kształt nadwozia lub materiały, z których je wykonano (w szczególności komora silnika i wytłumienie w niej dźwięku);

(ii) typ silnika (np. o zapłonie iskrowym lub samoczynnym, dwu- lub czterosurowy, tłok o ruchu posuwisto-zwrotnym lub obrotowym), liczba cylindrów i pojemność skokowa, typ układu wtryskowego, położenie zaworów, znamionowa prędkość obrotowa silnika (S) lub typ silnika elektrycznego;

(iii) pojazdy mające ten sam rodzaj silnika lub różne całkowite przełożenie biegów mogą być uważane za pojazdy tego samego typu;

Jeżeli jednak różnice, o których mowa w lit. b) prowadzą do innych warunków docelowych opisanych w załączniku II pkt 4.1.2.2, należy te różnice uznać za zmianę typu;

(3) „maksymalna technicznie dopuszczalna masa pojazdu” (M) oznacza maksymalną masę przypisaną pojazdowi na podstawie jego cech konstrukcyjnych i osiągnięć projektowych; maksymalna technicznie dopuszczalna masa pojazdu przyczepy lub naczepy obejmuje masę spoczynkową przeniesioną na ciągnik po sprzęgnięciu;

(4) „znamionowa maksymalna moc netto silnika” (P_n) oznacza moc silnika wyrażoną w kW i zmierzoną metodą EKG ONZ zgodnie z regulaminem nr 85 EKG ONZ ⁽¹⁾.

Jeżeli znamionowa maksymalna moc netto jest osiągana przy kilku prędkościach obrotowych silnika, używa się najwyższej prędkości obrotowej silnika;

(5) „wyposażenie standardowe” oznacza podstawową konfigurację pojazdu obejmującą wszystkie elementy, których zamontowanie nie daje podstaw do dalszego uszczegóławiania konfiguracji lub poziomu wyposażenia, ale obejmującą wszystkie elementy wymagane na mocy aktów prawnych wymienionych w załączniku IV lub w załączniku XI do dyrektywy 2007/46/WE;

(6) „masa kierowcy” oznacza masę określoną jako 75 kg umieszczoną w punkcie odniesienia miejsca siedzącego kierowcy;

(7) „masa pojazdu w stanie gotowym do jazdy” (m_{ro}) oznacza:

a) w przypadku pojazdu silnikowego:

masę pojazdu, ze zbiornikiem(-ami) paliwa wypełnionym(i) w co najmniej 90 % objętości, łącznie z masą

kierowcy, paliwa i płynów, z zamontowanym wyposażeniem standardowym zgodnie ze specyfikacjami producenta oraz – w przypadku gdy są zamontowane – masę nadwozia, kabiny, sprzęgu i koła zapasowego (kół zapasowych) oraz narzędzi;

b) w przypadku przyczepy:

masę pojazdu łącznie z paliwem i płynami, z zamontowanym wyposażeniem standardowym zgodnie ze specyfikacjami producenta oraz – w przypadku gdy są zamontowane – masę nadwozia, dodatkowego(-ych) sprzęgu(-ów), koła zapasowego (kół zapasowych) oraz narzędzi;

(8) „znamionowa prędkość obrotowa silnika” (S) oznacza deklarowaną prędkość obrotową silnika w min^{-1} (obr./min), przy której rozwija on swoją maksymalną moc znamionową netto zgodnie z regulaminem nr 85 EKG ONZ lub, jeżeli maksymalna moc znamionowa netto jest osiągana przy kilku prędkościach obrotowych silnika, najwyższą z tych prędkości;

(9) „wskaźnik ilorazu mocy do masy” (PMR) oznacza wartość liczbową obliczoną zgodnie ze wzorem określonym w załączniku II pkt 4.1.2.1.1;

(10) „punkt odniesienia” oznacza jeden z następujących punktów:

a) w przypadku pojazdów kategorii M_1 i N_1 :

(i) dla pojazdów z silnikiem z przodu: przedni obrys pojazdu;

(ii) dla pojazdów z silnikiem pośrodku: środek pojazdu;

(iii) dla pojazdów z silnikiem z tyłu: tylny obrys pojazdu;

b) w przypadku pojazdów kategorii M_2 , M_3 , N_2 i N_3 : skrajnia silnika znajdująca się najbliżej przodu pojazdu;

(11) „przyspieszenie docelowe” oznacza przyspieszenie w stanie częściowego otwarcia przepustnicy w ruchu miejskim uzyskane w badaniach statystycznych;

(12) „silnik” oznacza źródło mocy bez odłączalnych akcesoriów;

⁽¹⁾ Regulamin nr 85 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) — Jednolite przepisy dotyczące homologacji silników spalinowych lub elektrycznych układów napędowych przeznaczonych do napędzania pojazdów silnikowych kategorii M i N w zakresie pomiaru mocy netto oraz maksymalnej mocy po 30 minutach elektrycznych układów napędowych (Dz.U. L 326 z 24.11.2006, s. 55).

- (13) „przyspieszenie odniesienia” oznacza wymagane przyspieszenie podczas próby przyspieszenia na torze badawczym;
- (14) „współczynnik ważenia przełożenia skrzyni biegów” (k) oznacza bezwymiarową wartość liczbową używaną do łączenia wyników badań dwóch przełożeń skrzyni biegów dla próby przyspieszenia i próby stałej prędkości;
- (15) „współczynnik cząstkowej mocy” (k_p) oznacza bezwymiarową wartość liczbową używaną do ważonego łączenia wyników próby przyspieszenia i próby stałej prędkości dla pojazdów;
- (16) „wcześniejsze przyspieszenie” oznacza włączenie urządzenia sterującego przyspieszeniem przed AA' w celu osiągnięcia stałego przyspieszenia pomiędzy AA' i BB', co przedstawiono na rysunku 1 w dodatku do załącznika II;
- (17) „zablokowane przełożenia skrzyni biegów” oznaczają takie ustawienie przekładni, że bieg przekładni nie może się zmienić podczas badania;
- (18) „układ tłumiący” oznacza pełny zbiór części niezbędnych do ograniczenia hałasu wytwarzanego przez silnik oraz jego wydech;
- (19) „układy tłumiące różnych typów” oznaczają układy tłumiące, które różnią się od siebie znacząco w odniesieniu do co najmniej jednego z następujących aspektów:
- a) nazw handlowych lub znaków towarowych ich części;
 - b) charakterystyki materiałów tworzących ich części, z wyjątkiem powłoki tych części;
 - c) kształtu lub rozmiaru ich części;
 - d) zasad działania co najmniej jednej z ich części;
 - e) montażu ich części;
 - f) liczby układów tłumiących wydechu lub ich części;
- (20) „rodzina konstrukcji układu tłumiącego lub części układu tłumiącego” oznacza grupę układów tłumiących lub ich części, których wszystkie poniższe cechy charakterystyczne są takie same:
- a) obecność przepływu netto gazów wylotowych przez włóknisty materiał pochłaniający przy wejściu w kontakt z materiałem;
 - b) rodzaj włókien;
 - c) w stosownych przypadkach, specyfikacje spoiwa;
 - d) średnie wymiary włókien;
 - e) minimalna gęstość upakowania materiału luzem w kg/m^3 ;
 - f) maksymalna powierzchnia kontaktu między strumieniem gazu a materiałem pochłaniającym;
- (21) „zamienny układ tłumiący” oznacza każdy element układu tłumiącego lub jego części przeznaczone do zastosowania w pojeździe, inne niż stanowiące część typu, w który wyposażony jest pojazd przedstawiony do homologacji typu UE zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- (22) „dźwiękowy system informujący o pojeździe pojazdu” (AVAS) oznacza systemy przeznaczone dla hybrydowych elektrycznych i wyłącznie elektrycznych pojazdów, które generują dźwięk, aby sygnalizować obecność pojazdu pieszym i innym użytkownikom drogi;
- (23) „punkt sprzedaży” oznacza miejsce, w którym pojazdy są magazynowane i oferowane konsumentom do sprzedaży;
- (24) „techniczne materiały promocyjne” oznaczają instrukcje techniczne, broszury, ulotki i katalogi, w formie drukowanej, elektronicznej lub online, a także strony internetowe, oraz których celem jest promocja pojazdów wśród ogółu społeczeństwa.

Artykuł 4

Ogólne obowiązki państw członkowskich

1. Z zastrzeżeniem terminów faz stosowania, określonych w załączniku III do niniejszego rozporządzenia i bez uszczerbku dla art. 23 dyrektywy 2007/46/WE, państwa członkowskie odmawiają – na podstawie przesłanek związanych z dopuszczalnym poziomem dźwięku – przyznania homologacji typu UE w odniesieniu do typu pojazdu silnikowego, który nie jest zgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia.

2. Od dnia 1 lipca 2016 r. państwa członkowskie odmawiają – na podstawie przesłanek związanych z dopuszczalnym poziomem dźwięku – przyznania homologacji typu UE w odniesieniu do typu zamiennego układu tłumiącego lub jego części jako oddzielnego zespołu technicznego, który nie spełnia wymogów niniejszego rozporządzenia.

Państwa członkowskie w dalszym ciągu przyznają homologacje typu UE na warunkach dyrektywy 70/157/EWG w odniesieniu do zamiennych układów tłumiących lub ich części jako oddzielnego zespołu technicznego przeznaczonego do pojazdów, które uzyskały homologację typu przed terminami faz stosowania, określonymi w załączniku III do niniejszego rozporządzenia.

3. Z zastrzeżeniem terminów faz stosowania, określonych w załączniku III do niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie uznają – na podstawie przesłanek związanych z dopuszczalnym poziomem dźwięku – świadectwa zgodności dla nowych pojazdów za nieważne do celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zakazują rejestracji, sprzedaży i wprowadzania do użytkowania takich pojazdów, jeżeli takie pojazdy nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia.

4. Państwa członkowskie zezwalają – na podstawie przesłanek związanych z dopuszczalnym poziomem dźwięku – na sprzedaż i wprowadzenie do użytkowania zamiennego układu tłumiącego lub jego części jako oddzielnego zespołu technicznego, jeżeli jest on zgodny z typem, w odniesieniu do którego przyznano homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Państwa członkowskie zezwalają na sprzedaż i wprowadzenie do użytkowania zamiennych układów tłumiących lub ich części, w odniesieniu do których przyznano homologację typu UE jako oddzielnego zespołu technicznego na warunkach dyrektywy 70/157/EWG, przeznaczonych do pojazdów, które uzyskały homologację typu przed terminami faz, stosowania, określonymi w załączniku III do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 5

Ogólne obowiązki producentów

1. Producenci zapewniają, aby pojazd, jego silnik oraz jego układ tłumiący były zaprojektowane, skonstruowane i zmontowane w sposób zapewniający zgodność pojazdu z niniejszym rozporządzeniem podczas normalnego użytkowania pomimo wibracji, jakim takie pojazdy z założenia podlegają.

2. Producenci zapewniają, aby układ tłumiący był zaprojektowany, skonstruowany i zmontowany w sposób zapewniający odpowiedni stopień odporności na zjawiska korozyjne, na które jest on narażony, biorąc pod uwagę warunki użytkowania pojazdu, w tym różniące się od siebie w zależności od regionu warunki klimatyczne.

3. Producent odpowiada przed organem udzielającym homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji i za zapewnienie zgodności produkcji, niezależnie od tego, czy

bezpośrednio uczestniczy we wszystkich etapach budowy pojazdu, układu, części lub oddzielnego zespołu technicznego.

Artykuł 6

Dodatkowe przepisy dotyczące emisji dźwięku

1. Niniejszy artykuł ma zastosowanie do pojazdów kategorii M_1 i N_1 z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania wyposażonym w zamontowane przez producenta sprzętu oryginalnego układy tłumiące oraz do zamiennych układów tłumiących przeznaczonych do takich kategorii pojazdów zgodnie z załącznikiem IX.

2. Pojazdy i zamienne układy tłumiące spełniają wymogi określone w załączniku VII.

3. Uznaje się, że pojazdy oraz zamienne układy tłumiące spełniają wymogi określone w załączniku VII, bez dalszych badań, jeżeli producent przedstawi organowi udzielającemu homologacji dokumenty techniczne wskazujące, że różnica między maksymalną a minimalną prędkością obrotową silnika pojazdów w BB' , zgodnie z rysunkiem 1 w dodatku do załącznika II, w każdym warunkach badania w zakresie pomiaru przewidzianym w dodatkowych przepisach dotyczących emisji dźwięku określonym w załączniku VII pkt 2.3 w odniesieniu do warunków przedstawionych w załączniku II nie przekracza $0,15 \times S$.

4. Poziom emisji dźwięku pojazdu lub zamiennych układów tłumiących w typowych warunkach jazdy na drodze, różniących się od tych, w których przeprowadzono badanie homologacji typu określone w załączniku II i załączniku VII, nie odbiega w istotny sposób od wyniku badania.

5. Producent nie zmienia, nie reguluje ani nie wprowadza żadnych urządzeń ani procesów mechanicznych, elektrycznych, cieplnych lub innych w sposób zamierzony wyłącznie do celów spełnienia wymogów w zakresie emisji hałasu na mocy niniejszego rozporządzenia, jeżeli takich urządzeń ani procesów nie używa się w przypadku normalnych warunków ruchu drogowego.

6. We wniosku o udzielenie homologacji typu producent składa oświadczenie, sporządzone zgodnie z wzorem określonym w dodatku do załącznika VII, że typ pojazdu lub zamienny układ tłumiący, który ma być homologowany, spełnia wymogi określone w niniejszym artykule.

7. Ust. 1 do 6 nie mają zastosowania do pojazdów kategorii N_1 jeżeli spełniony jest jeden z następujących warunków:

a) pojemność silnika nie przekracza 660 cm^3 , a wskaźnik ilorazu mocy do masy obliczony z użyciem maksymalnej technicznie dopuszczalnej masy pojazdu nie przekracza 35;

- b) ładowność wynosi co najmniej 850 kg, a wskaźnik ilorazu mocy do masy obliczony z użyciem maksymalnej technicznie dopuszczalnej masy pojazdu nie przekracza 40.

Artykuł 7

Informacje dla klientów oraz etykietowanie

Producenci i dystrybutorzy pojazdów starają się zapewnić, aby poziom dźwięku wyrażony w decybelach (dB(A)), mierzony zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, był podawany w widocznym miejscu w punkcie sprzedaży i w technicznych materiałach promocyjnych.

W świetle doświadczeń zdobytych przy wykonywaniu niniejszego rozporządzenia Komisja, w terminie do dnia 1 lipca 2018 r., przeprowadza kompleksową ocenę skutków warunków dotyczących etykietowania mających zastosowanie w odniesieniu do poziomu zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem oraz w odniesieniu do informacji dla konsumentów. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat swoich ustaleń z tej oceny, a w stosownym przypadku przedkłada wniosek ustawodawczy.

Artykuł 8

Dźwiękowy system informujący o pojeździe (AVAS)

Do dnia 1 lipca 2019 r. producenci podejmują instalowanie AVAS spełniających wymogi przewidziane w załączniku VIII w nowych typach pojazdów hybrydowych elektrycznych i wyłącznie elektrycznych. Do dnia 1 lipca 2021 r. producenci podejmują instalowanie AVAS we wszystkich nowych pojazdach hybrydowych elektrycznych i wyłącznie elektrycznych. Jeżeli producenci przed tymi terminami podejmują decyzję o instalowaniu w pojazdach systemu AVAS, muszą oni zapewnić, że systemy te spełniają wymogi określone w załączniku VIII.

Do dnia 1 lipca 2017 r. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10 w celu dokonania przeglądu załącznika VIII, tak aby umieścić w nim bardziej szczegółowe wymogi odnośnie do parametrów AVAS lub aktywnych systemów bezpieczeństwa, z uwzględnieniem prac EKG ONZ w tej dziedzinie.

Artykuł 9

Zmiany załączników

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10 w celu zmiany załączników I, IV, VIII i X, aby dostosować je do postępu technicznego.

Artykuł 10

Wykonanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 akapit drugi i w art. 9, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia ... (*)

(*) Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 8 akapit drugi i w art. 9, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność aktów delegowanych już obowiązujących.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

5. Akt delegowany przyjęty zgodnie z art. 8 akapit drugi lub z art. 9 wchodzi w życie tylko, jeśli Parlament Europejski lub Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 11

Klauzula przeglądowa

Komisja przeprowadza i publikuje szczegółowe badanie dotyczące wartości granicznych poziomu dźwięku dla nowych typów pojazdów nie później niż dnia 1 lipca 2021 r. Badanie to jest oparte na pojazdach spełniających najbardziej aktualne wymogi regulacyjne. W oparciu o wnioski z tego badania Komisja w stosownych przypadkach przedstawia odpowiednie wnioski ustawodawcze.

Artykuł 12

Zmiany do dyrektywy 2007/46/WE

Załączniki IV, VI i XI do dyrektywy 2007/46/WE zostają zmienione zgodnie z załącznikiem XI do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 13

Przepisy przejściowe

1. Do celów kontroli zgodności toru badawczego zgodnie z załącznikiem II pkt 3.1.1. można stosować normę ISO 10844:1994 jako alternatywę wobec normy ISO 10844:2011 do dnia 30 czerwca 2019 r.
2. Do dnia 30 czerwca 2019 r. pojazdy z seryjnym hybrydowym zespołem napędowym, które mają silnik spalinowy bez mechanicznego urządzenia sprzęgającego z układem napędowym, są zwolnione z wymogów art. 6.

Artykuł 14

Uchylenie

1. Bez uszczerbku dla art. 4 ust. 2 akapit drugi oraz art. 4 ust. 4 akapit drugi uchyla się dyrektywę 70/157/EWG ze skutkiem od dnia 1 lipca 2027 r.

2. Odesłania do uchylonej dyrektywy uważa się za odesłania do niniejszego rozporządzenia i odczytuje zgodnie z tabelą korelacji w załączniku XII do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 15

Wejście w życie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 lipca 2016 r.
3. Załącznik II pkt 3.1.1 ma zastosowanie od dnia 1 lipca 2019 r.
4. Załącznik XI część B ma zastosowanie od dnia 1 lipca 2027 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

W imieniu Rady

...

Przewodniczący

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

ZAŁĄCZNIK I	Homologacja typu UE w odniesieniu do poziomu dźwięku danego typu pojazdu
	Dodatek 1: Dokument informacyjny
	Dodatek 2: Wzór świadectwa homologacji typu UE
ZAŁĄCZNIK II	Metody i przyrządy do pomiaru hałasu wytwarzanego przez pojazdy silnikowe
	Dodatek: Rysunki
ZAŁĄCZNIK III	Wartości graniczne
ZAŁĄCZNIK IV	Układy tłumiące zawierające dźwiękochłonne materiały włókniste
	Dodatek: Rysunek 1 – Aparatura badawcza do kondycjonowania przez pulsację
ZAŁĄCZNIK V	Hałas wytwarzany przez sprężone powietrze
	Dodatek: Rysunek 1 – Położenia mikrofonów podczas pomiaru hałasu wytwarzanego przez sprężone powietrze
ZAŁĄCZNIK VI	Kontrole zgodności produkcji w odniesieniu do pojazdów
ZAŁĄCZNIK VII	Metoda pomiarowa do celów oceny zgodności z dodatkowymi przepisami dotyczącymi emisji dźwięku
	Dodatek: Poświadczenie zgodności z dodatkowymi przepisami dotyczącymi emisji dźwięku
ZAŁĄCZNIK VIII	Środki związane z dźwiękowym systemem informującym o pojeździe (AVAS)
ZAŁĄCZNIK IX	Homologacja typu UE w odniesieniu do poziomu dźwięku układów tłumiących jako oddzielnych zespołów technicznych (zamiennych układów tłumiących)
	Dodatek 1: Dokument informacyjny
	Dodatek 2: Wzór świadectwa homologacji typu UE
	Dodatek 3: Wzór znaku homologacji typu UE
	Dodatek 4: Aparatura badawcza
	Dodatek 5: Punkty pomiarowe – przeciwiśnienie
ZAŁĄCZNIK X	Kontrole zgodności produkcji w odniesieniu do zamiennego układu tłumiącego jako oddzielnego zespołu technicznego
ZAŁĄCZNIK XI	Zmiany do dyrektywy 2007/46/WE
ZAŁĄCZNIK XII	Tabela korelacji

ZAŁĄCZNIK I

Homologacja typu UE w odniesieniu do poziomu dźwięku danego typu pojazdu

1. WNIOSEK O HOMOLOGACJĘ TYPU UE DANEGO TYPU POJAZDU
 - 1.1. Wniosek o udzielenie homologacji typu UE zgodnie z art. 7 ust. 1 i 2 dyrektywy 2007/46/WE dla danego typu pojazdu w odniesieniu do jego poziomu dźwięku składa producent pojazdu.
 - 1.2. Wzór dokumentu informacyjnego znajduje się w dodatku 1.
 - 1.3. Pojazd reprezentatywny dla typu, w odniesieniu do którego wystąpiono o udzielenie homologacji typu, jest przekazany przez producenta pojazdu upoważnionej placówce technicznej odpowiedzialnej za badania. Dokonując wyboru pojazdu reprezentatywnego dla danego typu, upoważniona placówka techniczna odpowiedzialna za badania wybiera pojazd, który zadowala organ odpowiedzialny za homologację. Podjęcie decyzji podczas procesu wyboru można wspomóc wirtualnymi metodami testowania.
 - 1.4. Na żądanie upoważnionej placówki technicznej przedstawia się także egzemplarz układu tłumiącego oraz silnika o co najmniej takiej samej pojemności skokowej cylindra i maksymalnej mocy znamionowej jak silnik zamontowany w pojeździe, w odniesieniu do którego wystąpiono o homologację typu.
2. OZNAKOWANIA
 - 2.1. Na częściach układów wydechowego i dolotowego, z wyłączeniem osprzętu mocującego i rur, umieszcza się następujące oznakowania:
 - 2.1.1. Znak towarowy lub nazwę handlową producenta układów i ich części;
 - 2.1.2. Numer katalogowy części producenta.
 - 2.2. Oznakowania, o których mowa w pkt. 2.1.1 i 2.1.2 są wyraźnie czytelne i nieusuwalne, nawet po zamontowaniu układu w pojeździe.
3. UDZIELANIE HOMOLOGACJI TYPU UE DANEMU TYPOWI POJAZDU
 - 3.1. Jeżeli spełnione są odpowiednie wymogi, udziela się homologacji typu UE na mocy art. 9 ust. 3 oraz, w stosownych przypadkach, na mocy art. 10 ust. 4 dyrektywy 2007/46/WE.
 - 3.2. Wzór świadectwa homologacji typu UE zawarto w dodatku 2.
 - 3.3. Numer homologacji, zgodnie z załącznikiem VII do dyrektywy 2007/46/WE, przydziela się każdemu homologowanemu typowi pojazdu. To samo państwo członkowskie nie przydziela tego samego numeru innemu typowi pojazdu.
 - 3.3.1. Jeżeli typ pojazdu spełnia wartości graniczne dla fazy 1 w załączniku III, po sekcji 3 numeru homologacji typu następuje litera „A”. Jeżeli typ pojazdu spełnia wartości graniczne dla fazy 2 w załączniku III, po sekcji 3 numeru homologacji typu następuje litera „B”. Jeżeli typ pojazdu spełnia wartości graniczne dla fazy 3 w załączniku III, po sekcji 3 numeru homologacji typu następuje litera „C”.
4. ZMIANY W HOMOLOGACJACH TYPU UE

W przypadku zmiany typu, który homologowano na mocy niniejszego rozporządzenia, stosuje się art. 13, 14, 15, 16 i art. 17 ust. 4 dyrektywy 2007/46/WE.
5. USTALENIA W ZAKRESIE ZGODNOŚCI PRODUKCJI
 - 5.1. Środki mające na celu zapewnienie zgodności produkcji podejmuje się zgodnie z wymogami ustanowionymi w art. 12 dyrektywy 2007/46/WE.

5.2. Przepisy szczególne:

5.2.1. Badania określone w załączniku VI do niniejszego rozporządzenia odpowiadają tym, o których mowa w pkt 2.3.5 załącznika X do dyrektywy 2007/46/WE.

5.2.2. Inspekcje, o których mowa w pkt 3 załącznika X do dyrektywy 2007/46/WE, przeprowadza się zasadniczo co dwa lata.

Dodatek 1

Dokument informacyjny nr ... zgodny z załącznikiem I do dyrektywy 2007/46/WE odnoszącej się do homologacji typu UE pojazdu w odniesieniu do dopuszczalnego poziomu dźwięku

W stosownych przypadkach dostarcza się w trzech egzemplarzach, wraz ze spisem treści, poniższe informacje. Wszystkie rysunki w odpowiedniej skali i o odpowiednim stopniu szczegółowości dostarcza się w formacie A4 lub złożone do formatu A4. Zdjęcia, jeżeli zostały załączone, są dostatecznie szczegółowe.

Jeżeli układy, części lub oddzielne zespoły techniczne są sterowane elektronicznie, przedstawia się informacje na temat działania tego sterowania.

0. Ogólne
 - 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
 - 0.2. Typ:
 - 0.3. Sposób identyfikacji typu, jeżeli oznaczony na pojeździe (^b):
 - 0.3.1. Umieszczenie tego oznakowania:
 - 0.4. Kategoria pojazdu (^c):
 - 0.5. Nazwa przedsiębiorstwa i adres producenta:
 - 0.8. Nazwa(-y) oraz adres(-y) zakładu(-ów) montażowego(-ych):
 - 0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):
1. Ogólne cechy konstrukcyjne pojazdu
 - 1.1. Fotografie lub rysunki egzemplarza typu pojazdu:
 - 1.3. Liczba osi i kół (^d):
 - 1.3.3. Osie napędzane (liczba, położenie, współpraca):
 - 1.6. Położenie i układ silnika:
2. Masy i wymiary (^f) (^g) (⁷) (w kg i mm) (w stosownych przypadkach odnieść się do rysunku)
 - 2.4. Zakres wymiarów pojazdu (całkowitych):
 - 2.4.1. Dla podwozia bez nadwozia:
 - 2.4.1.1. Długość (^{g5})
 - 2.4.1.2. Szerokość (^{g7}):
 - 2.4.2. Dla podwozia z nadwoziem:
 - 2.4.2.1. Długość (^{g5}):
 - 2.4.2.2. Szerokość (^{g7}):
- 2.6. Masa w stanie gotowym do jazdy (^h):
 - a) minimum i maksimum dla każdej wersji:
 - b) masa każdej wersji (dostarcza się zestawienie):

- 2.8. Maksymalna technicznie dopuszczalna masa pojazdu podana przez producenta ⁽ⁱ⁾ ⁽³⁾:
3. System napędowy ⁽⁹⁾
- 3.1. Producent silnika:
- 3.1.1. Kod silnika nadany przez producenta (zaznaczony na silniku lub oznaczony w inny sposób):
- 3.2. Silnik spalinowy wewnętrznego spalania
- 3.2.1.1. Zasada działania: zapłon iskrowy / zapłon samoczynny, cykl czterosuwowy/dwusuwowy/obrotowy ⁽¹⁾
- 3.2.1.2. Liczba i układ cylindrów:
- 3.2.1.2.3. Kolejność zapłonu:
- 3.2.1.3. Pojemność silnika ^(m): cm³
- 3.2.1.8. Moc maksymalna netto ⁽ⁿ⁾..... kW przy min⁻¹ (wartość podana przez producenta)
- 3.2.4. Rodzaj zasilania paliwem
- 3.2.4.2. Wtrysk paliwa (jedynie zapłon samoczynny): tak/nie ⁽¹⁾
- 3.2.4.2.2. Zasada działania: wtrysk bezpośredni / komora wstępna / komora wirowa ⁽¹⁾
- 3.2.4.2.4. Regulator obrotów
- 3.2.4.2.4.1. Typ:
- 3.2.4.2.4.2.1. Prędkość, przy której rozpoczyna się odcięcie dopływu pod pełnym obciążeniem: min⁻¹
- 3.2.4.3. Wtrysk paliwa (jedynie zapłon iskrowy): tak/nie ⁽¹⁾
- 3.2.4.3.1. Zasada działania: wtrysk do kolektora dolotowego (jedno-/wielopunktowy ⁽¹⁾) / wtrysk bezpośredni / inne (wymienić) ⁽¹⁾:
- 3.2.8. Układ dolotowy
- 3.2.8.1. Urządzenie doładowujące: tak/nie ⁽¹⁾
- 3.2.8.4.2. Filtr powietrza – rysunki: lub
- 3.2.8.4.2.1. Marka(-i):
- 3.2.8.4.2.2. Typ(y):
- 3.2.8.4.3. Tłumik ssania – rysunki: lub
- 3.2.8.4.3.1. Marka(-i):
- 3.2.8.4.3.2. Typ(y):
- 3.2.9. Układ tłumiący
- 3.2.9.2. Opis lub rysunek układu tłumiącego:
- 3.2.9.4. Tłumik(i) wydechu:
- Typ, oznaczenie tłumika(-ów) wydechu:
- W przypadkach gdy ma to znaczenie ze względu na hałas zewnętrzny, środki ograniczenia emisji hałasu znajdujące się w komorze silnika oraz w silniku:
- 3.2.9.5. Umieszczenie wylotu układu wydechowego:

- 3.2.9.6. Tłumik wydechu zawierający materiały włókniste:
- 3.2.12.2.1. Reaktor katalityczny: tak/nie ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.1.1. Liczba reaktorów katalitycznych i ich elementy (poniżej podać informacje dla każdego oddzielnego zespołu):
- 3.2.12.2.6. Filtr cząstek stałych: tak/nie ⁽¹⁾
- 3.3. Silnik elektryczny
- 3.3.1. Typ (uzwojenie, wzbudzenie):
- 3.3.1.1. Maksymalna moc godzinowa: kW
- 3.3.1.2. Napięcie robocze: V
- 3.4. Silniki spalinowe lub elektryczne lub ich połączenia:
- 3.4.1. Hybrydowy pojazd elektryczny: tak/nie ⁽¹⁾
- 3.4.2. Kategoria hybrydowego pojazdu elektrycznego: pojazd doładowywany zewnątrz / nie doładowywany zewnątrz ⁽¹⁾
- 3.4.3. Przełącznik trybu pracy: jest / nie ma ⁽¹⁾
- 3.4.3.1. Możliwe do wyboru tryby pracy:
- 3.4.3.1.1. Wyłącznie zasilanie elektryczne: tak/nie ⁽¹⁾
- 3.4.3.1.2. Wyłącznie zasilanie paliwem: tak/nie ⁽¹⁾
- 3.4.3.1.3. Tryby hybrydowe: tak/nie ⁽¹⁾ (jeśli tak, podać krótki opis):
- 3.4.5. Silnik elektryczny (podać opis osobno dla każdego typu silnika elektrycznego)
- 3.4.5.1. Marka:
- 3.4.5.2. Typ:
- 3.4.5.4. Moc maksymalna: kW
4. Układ przeniesienia napędu ^(P)
- 4.2. Typ (mechaniczny, hydrauliczny, elektryczny itp.):
- 4.6. Przełożenia skrzyni biegów

Bieg	Przełożenia w skrzyni biegów (stosunek obrotów silnika do obrotów wałka wyjściowego skrzyni biegów)	Przełożenie(-a) przekładni głównej (stosunek obrotów wałka wyjściowego skrzyni biegów do obrotów kół napędzanych)	Przełożenia całkowite
Maksimum dla przekładni CVT (*)			
1			
2			
3			
...			
Minimum dla przekładni CVT (*)			
Bieg wsteczny			

(*) Przekładnia o przełożeniu zmienianym w sposób ciągły.

- 4.7. Maksymalna projektowa prędkość pojazdu (w km/h) ⁽⁹⁾:

6. Zawieszenie
- 6.6. Opony i koła
- 6.6.1. Zespół(-oły) opona/koło
- a) w przypadku opon wskazać rozmiar, indeks nośności i indeks prędkości,
- b) w przypadku kół wskazać wymiar(y) obręczy i odsadzenie(-a)
- 6.6.2. Górna i dolna granica promienia tocznego
- 6.6.2.1. Oś 1:
- 6.6.2.2. Oś 2:
- 6.6.2.3. Oś 3:
- 6.6.2.4. Oś 4:
- itd.
9. Nadwozie
- 9.1. Typ nadwozia, używając kody zdefiniowane w części C załącznika II dyrektywy 2007/46/WE:
- 9.2. Zastosowane materiały i metody wykonania:
12. Różne
- 12.5. Szczegóły dotyczące każdego urządzenia niezwiązanego z silnikiem, mającego ograniczać hałas (jeżeli nie są ujęte w innych pozycjach):

Data:

Podpisano:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Dodatek 2

Wzór świadectwa homologacji typu UE
(Maksymalny format: A4 (210 × 297 mm))

Pieczęć organu udzielającego homologacji

Informacja dotycząca

homologacji typu ⁽¹⁾

rozszerzenia homologacji typu ⁽¹⁾

odmowy udzielenia homologacji typu ⁽¹⁾

cofnięcia homologacji typu ⁽¹⁾

dla typu pojazdu w odniesieniu do poziomu dźwięku (rozporządzenie (UE) nr .../... (*) ostatnio zmienione rozporządzeniem (UE) nr .../...)

Numer homologacji typu:

Powód rozszerzenia:

SEKCJA I

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):

0.2. Typ:

0.3. Sposób identyfikacji typu, jeżeli oznaczony na pojeździe ⁽²⁾:

0.3.1. Umieszczenie tego oznakowania:

0.4. Kategoria pojazdu ⁽³⁾:

0.5. Nazwa przedsiębiorstwa i adres producenta:

0.8. Nazwa(-y) oraz adres(-y) zakładu(-ów) montażowego(-ych):

0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):

SEKCJA II

1. Informacje dodatkowe (w stosownych przypadkach): zob. uzupełnienie

2. Upoważniona placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzanie badań:

3. Data sprawozdania z badań

4. Numer sprawozdania z badań:

5. Uwagi (jeżeli występują): zob. uzupełnienie

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

^(*) Dz.U.: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia.

⁽²⁾ Jeżeli sposób identyfikacji typu zawiera znaki niemające znaczenia dla opisu typu oddzielnego zespołu technicznego, którego dotyczy dane świadectwo homologacji typu, znaki te przedstawia się w dokumentacji za pomocą symbolu: „?” (np. ABC??123??).

⁽³⁾ Zgodnie z definicją zawartą w załączniku IIA do dyrektywy 2007/46/WE.

6. Miejsce:

7. Data:

8. Podpis:

Załączniki: Pakiet informacyjny

Sprawozdanie z badań (dla układów) / wyniki badania (dla pojazdów)

Uzupełnienie

do świadectwa homologacji typu UE nr ...

1. Informacje dodatkowe
 - 1.1. System napędowy
 - 1.1.1. Producent silnika:
 - 1.1.2. Kod fabryczny silnika:
 - 1.1.3. Maksymalna moc netto (g): kW przy min^{-1} lub maksymalna ciągła moc znamionowa (silnika elektrycznego) kW ⁽¹⁾
 - 1.1.4. Doładowanie(-a), marka i typ:
 - 1.1.5. Filtr powietrza, marka i typ:
 - 1.1.6. Tłumik(i) dolotu, marka i typ:
 - 1.1.7. Tłumik(i) wydechu, marka i typ:
 - 1.1.8. Katalizator(y), marka i typ:
 - 1.1.9. Filtr(y) cząstek stałych, marka i typ:
 - 1.2. Przeniesienie napędu
 - 1.2.1. Typ (mechaniczny, hydrauliczny, elektryczny itp.):
 - 1.3. Urządzenia niezwiązane z silnikiem, mające ograniczać hałas:
2. Wyniki badania
 - 2.1. Poziom dźwięku poruszającego się pojazdu: dB(A)
 - 2.2. Poziom dźwięku nieruchomego pojazdu: dB(A) przy min^{-1}
 - 2.2.1. Poziom dźwięku wytwarzanego przez sprężone powietrze, hamulec roboczy: dB(A)
 - 2.2.1. Poziom dźwięku wytwarzanego przez sprężone powietrze, hamulec postojowy: dB(A)
 - 2.2.1. Poziom dźwięku wytwarzanego przez sprężone powietrze przy uruchomieniu regulatora ciśnienia: dB(A)
 - 2.3. Dane ułatwiające użytkowe badania zgodności pojazdów hybrydowych elektrycznych, w przypadku gdy silnik spalania wewnętrznego nie może działać w nieruchomym pojeździe
 - 2.3.1. Bieg (i) lub położenie dźwigni zmiany biegów wybrane do celów badania:
 - 2.3.2. Położenie przełącznika trybu pracy podczas pomiaru $L_{\text{wot},(i)}$ (jeżeli pojazd jest wyposażony w przełącznik)
 - 2.3.3. Długość odcinka w przypadku wcześniejszego przyspieszenia l_{pA} m
 - 2.3.4. Prędkość pojazdu na początku przyspieszania km/h
 - 2.3.5. Poziom ciśnienia akustycznego $L_{\text{wot},(i)}$ dB(A)
3. Uwagi:

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

ZAŁĄCZNIK II

Metody i przyrządy do pomiaru hałasu wytwarzanego przez pojazdy silnikowe

1. METODY POMIARU

- 1.1. Hałas wytwarzany przez typ pojazdu przedstawiony do homologacji typu UE mierzy się dwiema metodami opisanymi w niniejszym załączniku, w odniesieniu do pojazdu w ruchu oraz do pojazdu w stanie nieruchomym. W przypadku pojazdu hybrydowego elektrycznego, w którym silnik spalinowy wewnętrznego spalania nie może działać, gdy pojazd jest w stanie nieruchomym, emitowany hałas mierzy się tylko w ruchu.

W odniesieniu do pojazdów o maksymalnej technicznie dopuszczalnej masie pojazdu przekraczającej 2 800 kg przeprowadza się dodatkowy pomiar hałasu wytwarzanego przez sprężone powietrze w stanie nieruchomym zgodnie ze specyfikacjami podanymi w załączniku V, jeżeli odpowiednie urządzenie hamulcowe jest częścią pojazdu.

- 1.2. Wartości zmierzone zgodnie z badaniami określonymi w pkt 1.1 niniejszego załącznika wpisuje się do sprawozdania z badań i do formularza odpowiadającego wzorowi zawartemu w dodatku 2 do załącznika I.

2. PRZYRZĄDY POMIAROWE

2.1. Pomiary akustyczne

Przyrządem używanym do mierzenia poziomu dźwięku jest precyzyjny miernik poziomu dźwięku lub równorzędny układ pomiarowy spełniający wymogi dotyczące przyrządów klasy 1 (wraz z zalecaną szybą przednią, jeżeli jest używana). Wymagania te opisane są w normie „IEC 61672-1:2002: Precyzyjne mierniki poziomu dźwięku”, wydanie drugie, Międzynarodowej Komisji Elektrotechnicznej (IEC).

Pomiary prowadzi się przy zastosowaniu „stałej czasowej” przyrządu FAST oraz krzywej korekcyjnej „A”, które również opisano w normie „IEC 61672-1:2002”. W przypadku stosowania systemu obejmującego rejestrację poziomu ciśnienia akustycznego skorygowanego według krzywej korekcyjnej „A”, rejestracji dokonuje się w okresach nie dłuższych niż co 30 ms (milisekund).

Przyrządy należy użytkować i wzorcować zgodnie z instrukcjami producenta przyrządu.

2.2. Zgodność z wymogami

Zgodność przyrządów do pomiarów akustycznych sprawdza się na podstawie ważnego świadectwa zgodności. Świadectwa zgodności uważa się za ważne, jeżeli certyfikacji zgodności z normami dokonano w ciągu poprzedniego okresu 12 miesięcy w przypadku kalibratora dźwięku i w ciągu poprzedniego okresu 24 miesięcy w przypadku urządzenia pomiarowego. Wszystkie badania zgodności przeprowadza laboratorium upoważnione do wykonania wzorcowania zgodnie z odpowiednimi normami.

2.3. Wzorcowanie całego akustycznego układu pomiarowego do sesji pomiarowej

Na początku i na końcu każdej sesji pomiarowej cały akustyczny układ pomiarowy sprawdza się za pomocą kalibratora dźwięku, który spełnia wymogi dotyczące kalibratorów dźwięku należących do klasy dokładności 1 jak określono w normie IEC 60942:2003. Bez jakiegokolwiek dalszej regulacji różnica między odczytami musi być mniejsza niż lub równa 0,5 dB. W przypadku przekroczenia tej wartości wyniki pomiarów uzyskane po poprzedniej zadowolającej kontroli zostają odrzucone.

2.4. Przyrządy do pomiarów prędkości

Prędkość silnika mierzy się za pomocą oprzyrządowania o dokładności $\pm 2\%$ lub lepszej przy prędkościach silnika wymaganych w odniesieniu do prowadzonych pomiarów.

W przypadku stosowania urządzeń do ciągłej rejestracji, prędkość pojazdu na drodze mierzy się za pomocą oprzyrządowania o dokładności co najmniej $\pm 0,5$ km/h.

Jeżeli w ramach badania prowadzi się niezależne pomiary prędkości, to specyfikacja oprzyrządowania mieści się w granicach specyfikacji co najmniej $\pm 0,2$ km/h.

2.5. Oprzyrządowanie meteorologiczne

Oprzyrządowanie meteorologiczne używane do monitorowania warunków środowiskowych podczas badania obejmuje następujące urządzenia, które posiadają co najmniej dokładności podane poniżej:

- urządzenie do pomiaru temperatury – ± 1 °C;
- urządzenie do pomiaru prędkości wiatru – $\pm 1,0$ m/s;
- urządzenie do pomiaru ciśnienia atmosferycznego – ± 5 hPa;
- urządzenie do pomiaru wilgotności względnej – ± 5 %.

3. WARUNKI POMIARU

3.1. Teren badań i warunki otoczenia

3.1.1. Nawierzchnia toru badawczego oraz wymiary stanowiska badawczego są zgodne z normą ISO 10844:2011. Powierzchnia terenu badań jest wolna od pyłu śnieżnego, wysokiej trawy, luźnej gleby lub popiołu. Nie może być przeszkody, która mogłaby wpływać na pole akustyczne w pobliżu mikrofonu i źródła dźwięku. Obserwator dokonujący pomiarów znajduje się w takim miejscu, aby nie wpływał na wskazania przyrządu pomiarowego.

3.1.2. Pomiarów nie dokonuje się w niekorzystnych warunkach atmosferycznych. Należy zapewnić, aby na wyniki nie miały wpływu porywy wiatru.

Oprzyrządowanie meteorologiczne jest ustawione w pobliżu obszaru badań na wysokości $1,2 \text{ m} \pm 0,02 \text{ m}$. Pomiarów prowadzi się w temperaturze otaczającego powietrza pomiędzy $+ 5$ °C a $+ 40$ °C.

Badania nie prowadzi się, jeżeli prędkość wiatru, uwzględniając również porywy, na wysokości mikrofonu przekracza 5 m/s w trakcie okresu pomiaru hałasu.

W trakcie okresu pomiaru hałasu rejestruje się reprezentatywne wartości dotyczące temperatury, prędkości i kierunku wiatru, wilgotności względnej oraz ciśnienia atmosferycznego.

Przy odczycie wyników ignoruje się każdą szczytową wartość hałasu, która wydaje się niezwiązana z charakterystyką ogólnego poziomu dźwięku pojazdu.

Hałas tła mierzy się przez okres 10 sekund tuż przed serią badań dotyczących pojazdu oraz tuż po niej. Pomiarów dokonuje się przy zastosowaniu tych samych mikrofonów i przy tym samym położeniu mikrofonów co podczas badania. Należy podać maksymalny poziom hałasu ważony za pomocą ciśnienia akustycznego skorygowany według krzywej korekcyjnej A.

Poziom hałasu tła (wraz z ewentualnym hałasem wytwarzanym przez wiatr) jest co najmniej o 10 dB niższy niż poziomy hałasu skorygowany według krzywej korekcyjnej A wytwarzanego przez badany pojazd. Jeżeli różnica między hałasem otoczenia a hałasem zmierzonym wynosi 10–15 dB(A), to aby obliczyć wyniki badania, od wskazań odczytanych na mierniku poziomu hałasu odejmuje się odpowiednią wartość korekty zgodnie z poniższą tabelą:

Różnica między hałasem otoczenia a hałasem zmierzonym w dB(A)	10	11	12	13	14	15
Wartość korekty dB(A)	0,5	0,4	0,3	0,2	0,1	0,0

3.2. Pojazd

3.2.1. Badany pojazd jest reprezentatywny dla pojazdów, które mają być wprowadzone na rynek, i wybrany przez producenta w porozumieniu z upoważnioną placówką techniczną, tak aby spełniał wymogi niniejszego rozporządzenia. Pomiarów dokonuje się bez przyczepy, z wyjątkiem pojazdów nierozdzielnych. Na wniosek producenta pomiarów można dokonywać na pojazdach, w których osie podnoszone są w pozycji podniesionej.

Pomiarów dokonuje się na pojazdach o masie badawczej m_t określonej według następującej tabeli:

Kategoria pojazdu	Masa próbna pojazdu (m_t)
M_1	$m_t = m_{ro}$
N_1	$m_t = m_{ro}$
N_2, N_3	<p>$m_t = 50$ kg na kW mocy znamionowej silnika</p> <p>Nad tylną (ymi) osią(ami) napędową(ymi)Powyżej napędzanej(-ych) osi tylnej(-ych) umieszcza się dodatkowe obciążenie, aby osiągnąć masę badawczą pojazdu. Dodatkowe obciążenie jest ograniczone do 75 % maksymalnej technicznie dopuszczalnej masy dla osi tylnej. Masa badawcza osiągnięta jest z tolerancją wynoszącą ± 5 %.</p> <p>Jeżeli środka ciężkości dodatkowego obciążenia nie można ustawić na linii przechodzącej przez środek osi tylnej, to masa badawcza pojazdu nie może przekraczać sumy obciążenia osi przedniej i tylnej w stanie nieobciążonym, powiększonej o dodatkowe obciążenie.</p> <p>Masa badawcza w przypadku pojazdów o więcej niż dwóch osiach jest taka sama jak w przypadku pojazdów dwuosiowych.</p>
M_2, M_3	<p>$m_t = m_{ro}$ – masa członka załogi (w stosownych przypadkach)</p> <p>lub, jeżeli badania są przeprowadzane na niekompletnym pojeździe bez nadwozia,</p> <p>$m_t = 50$ kg na kW mocy znamionowej silnika, odpowiednio, zgodnie z powyższymi warunkami (zob. kategorie N_2 i N_3).</p>

- 3.2.2. Na wniosek wnioskodawcy pojazd kategorii M_2, M_3, N_2 lub N_3 uważa się za reprezentatywny dla jego kompletnego typu, jeżeli badania są przeprowadzane na niekompletnym pojeździe bez nadwozia. W badaniu niekompletnego pojazdu wszystkie materiały wyciszające, panele oraz części i systemy służące ograniczaniu hałasu są zamontowane w pojeździe zgodnie z projektem producenta, oprócz tej części nadwozia, która jest konstruowana później.

Nie są wymagane nowe badania w przypadku zamontowania dodatkowego zbiornika paliwa lub przeniesienia pierwotnego zbiornika w inne miejsce, pod warunkiem że inne części lub struktury pojazdu widocznie wpływające na emisję dźwięku nie zostały zmienione.

- 3.2.3. Poziomy emisji dźwięku wywołanego toczeniem się opon określono w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009. Opony użyte do badania są reprezentatywne dla pojazdu i są wybrane przez producenta pojazdu oraz ujęte w uzupełnieniu do dodatku 2 do załącznika I do niniejszego rozporządzenia. Odpowiadają one jednemu z rozmiarów opon wyznaczonych jako oryginalne wyposażenie pojazdu. Opona jest lub będzie dostępna na rynku w celach handlowych w tym samym czasie co pojazd⁽¹⁾. Opony są napompowane do ciśnienia zalecanego przez producenta pojazdu dla masy próbnej pojazdu. Głębokość bieżnika opon wynosi przynajmniej 1,6 mm.
- 3.2.4. Przed rozpoczęciem pomiarów silnik doprowadza się do jego normalnych warunków eksploatacji.
- 3.2.5. Jeżeli pojazd jest wyposażony w napęd na więcej niż dwa koła, bada się go na napędzie przeznaczonym do normalnego użytku drogowego.
- 3.2.6. Jeżeli pojazd jest wyposażony w co najmniej jeden wentylator z mechanizmem automatycznego uruchamiania, w układ ten nie ingeruje się podczas pomiarów.
- 3.2.7. Jeżeli pojazd jest wyposażony w układ tłumiący zawierający materiały włókniste, przed badaniem układ wydechowy należy kondycjonować zgodnie z załącznikiem IV.

⁽¹⁾ Ponieważ udział opon w ogólnej emisji dźwięku jest znaczny, należy wziąć pod uwagę obowiązujące przepisy regulacyjne dotyczące emisji dźwięku przez układ opona/droga. Opony trakcyjne, opony śniegowe oraz opony specjalne zdefiniowane w pkt 2 regulaminu nr 117 EKG ONZ są wyłączone z pomiarów homologacji typu i pomiarów w zakresie zgodności produkcji na wniosek producenta zgodnie z regulaminem nr 117 EKG ONZ (Dz.U. L 307 z 23.11.2011, s. 3).

4. METODY BADANIA

4.1. Pomiar hałasu pojazdów w ruchu

4.1.1. Ogólne warunki badania

Na torze badawczym wyznacza się dwie linie, AA' i BB', równoległe do linii PP' i położone, odpowiednio, 10 m przed i 10 m za linią PP'.

Z każdej strony pojazdu i w odniesieniu do każdego biegu dokonuje się co najmniej czterech pomiarów. Do celów regulacji urządzenia można dokonać wstępnych pomiarów, ich wyników nie bierze się jednak pod uwagę.

Mikrofon umieszcza się w odległości $7,5 \text{ m} \pm 0,05 \text{ m}$ od linii odniesienia CC' toru i $1,2 \text{ m} \pm 0,02 \text{ m}$ od gruntu.

Oś odniesienia dla warunków swobodnego pola (zob. norma IEC 61672-1:2002) jest pozioma i skierowana prostopadle do toru ruchu osi pojazdu CC'.

4.1.2. Szczególne warunki badania pojazdów

4.1.2.1. Pojazdy kategorii M_1 , $M_2 \leq 3\,500 \text{ kg}$, N_1

Tor ruchu osi Trajektoria linii środkowej pojazdu przebiega jak najdokładniej według linii CC' przez cały czas badania, od chwili zbliżenia się do linii AA' aż do chwili, w której tył pojazdu przekroczy linię BB'. Jeżeli pojazd jest wyposażony w napęd na więcej niż dwa koła, należy zbadać go na napędzie przeznaczonym do normalnego użytku drogowego.

Jeżeli pojazd jest wyposażony w pomocniczą przekładnię ręczną lub oś wieloprzekładniową, wybiera się położenie stosowane do jazdy w normalnych warunkach miejskich. We wszystkich przypadkach wyłącza się przełożenia skrzyni biegów służące do powolnego poruszania się, parkowania lub hamowania.

Masa badawcza pojazdu odpowiada masie określonej w pkt 3.2.1 w tabeli.

Prędkość badawcza v_{test} wynosi $50 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$. Prędkość badawcza osiągnięta jest, gdy punkt odniesienia znajduje się na linii PP'.

4.1.2.1.1. Wskaźnik ilorazu mocy do masy (PMR)

PMR jest obliczany przy użyciu następującego wzoru:

$PMR = (P_n/m_i) \times 1\,000$, gdzie P_n jest mierzona w kW, a m_i jest mierzona w kg zgodnie z pkt 3.2.1. niniejszego załącznika.

Do obliczania przyspieszenia służy bezwymiarowy wskaźnik PMR.

4.1.2.1.2. Obliczanie przyspieszenia

Obliczenia przyspieszenia mają zastosowanie tylko do kategorii M_1 , N_1 i $M_2 \leq 3\,500 \text{ kg}$.

Wszystkie przyspieszenia oblicza się na podstawie różnych prędkości pojazdu na torze badawczym. Podane wzory służą do obliczania $a_{\text{wot } i}$, $a_{\text{wot } i+1}$ i $a_{\text{wot test}}$. Prędkość w AA' lub w PP' określa się jako prędkość pojazdu w chwili, w której punkt odniesienia przekracza AA' ($v_{AA'}$) lub PP' ($v_{PP'}$). Prędkość w BB' określa się w chwili, w której tył pojazdu przekracza BB' ($v_{BB'}$). W sprawozdaniu z badań podaje się metodę użytą do obliczania przyspieszenia.

W związku z definicją punktu odniesienia dla pojazdu w poniższym wzorze długość pojazdu (l_{veh}) przyjmuje się różnie. Jeżeli punkt odniesienia znajduje się z przodu pojazdu, wówczas $l = l_{\text{veh}}$; jeżeli pośrodku, $l = \frac{1}{2} l_{\text{veh}}$, a jeżeli z tyłu, $l = 0$.

4.1.2.1.2.1 Procedura obliczeniowa dotycząca pojazdów z przekładnią ręczną, przekładnią automatyczną, przekładniami adaptacyjnymi oraz przekładniami o przełożeniu zmienianym w sposób ciągły (CVT) badanych z zablokowanymi przełożeniami skrzyni biegów jest następująca:

$$a_{\text{wot test}} = ((v_{BB'}/3,6)^2 - (v_{AA'}/3,6)^2)/(2 * (20 + l))$$

Wartość $a_{\text{wot test}}$ stosowana przy określaniu wyboru biegu jest średnią z czterech $a_{\text{wot test}, i}$ podczas każdego ważnego przejazdu pomiarowego.

Może być zastosowane wcześniejsze przyspieszenie. Punkt naciśnięcia przyspiesznika przed linią AA' jest podawany w sprawozdaniu z badań.

4.1.2.1.2.2. Procedura obliczeniowa dotycząca pojazdów z przekładniami automatycznymi, przekładniami adaptacyjnymi i CVT badanych z niezablokowanymi przełożeniami skrzyni biegów jest następująca:

Wartość $a_{\text{wot test}}$ stosowana przy określaniu wyboru biegu jest średnią z czterech $a_{\text{wot test}, i}$ podczas każdego ważnego przejazdu pomiarowego.

Jeżeli urządzenia lub środki opisane w pkt 4.1.2.1.4.2 mogą być użyte do kontroli działania przekładni w celu spełnienia wymogów dotyczących badania, $a_{\text{wot test}}$ oblicza się, używając następującego wzoru:

$$a_{\text{wot test}} = ((v_{\text{BB}'}/3,6)^2 - (v_{\text{AA}'}/3,6)^2)/(2 * (20 + 1))$$

Może być zastosowane wcześniejsze przyspieszenie.

Jeżeli nie są użyte urządzenia lub środki opisane w pkt 4.1.2.1.4.2, $a_{\text{wot test}}$ oblicza się, używając następującego wzoru:

$$a_{\text{wot test PP-BB}} = ((v_{\text{BB}'}/3,6)^2 - (v_{\text{PP}'}/3,6)^2)/(2 * (10 + 1))$$

$a_{\text{wot test PP-BB}}$: przyspieszenie między punktami PP i BB

Wcześniejsze przyspieszenie nie może być zastosowane.

Wciśnięcie przyspiesznika następuje w miejscu, w którym punkt odniesienia pojazdu przekracza linię AA'.

4.1.2.1.2.3 Przyspieszenie docelowe

Przyspieszenie docelowe a_{urban} oznacza typowe przyspieszenie w ruchu miejskim i jest wyznaczone na podstawie badań statystycznych. Jest ono funkcją zależną od PMR pojazdu.

Przyspieszenie docelowe a_{urban} oblicza się używając następującego wzoru:

$$a_{\text{urban}} = 0,63 * \log_{10}(\text{PMR}) - 0,09$$

4.1.2.1.2.4. Przyspieszenie odniesienia

Przyspieszenie odniesienia $a_{\text{wot ref}}$ oznacza wymagane przyspieszenie podczas próby przyspieszenia na torze badawczym. Jest ono funkcją zależną od wskaźnika ilorazu PMR pojazdu. Funkcja ta jest różna dla określonych kategorii pojazdów.

Przyspieszenie odniesienia $a_{\text{wot ref}}$ oblicza się używając następującego wzoru:

$$a_{\text{wot ref}} = 1,59 * \log_{10}(\text{PMR}) - 1,41 \text{ dla } \text{PMR} \geq 25$$

$$a_{\text{wot ref}} = a_{\text{urban}} = 0,63 * \log_{10}(\text{PMR}) - 0,09 \text{ dla } \text{PMR} < 25$$

4.1.2.1.3. Współczynnik udziału mocy k_p

Współczynnik udziału mocy k_p (zob. pkt 4.1.3.1) jest stosowany do ważonego łączenia wyników próby przyspieszenia i próby stałej prędkości w odniesieniu do pojazdów kategorii M_1 i N_1 .

W przypadkach innych niż badanie na jednym biegu zamiast wartości $a_{\text{wot test}}$ stosuje się wartość $a_{\text{wot ref}}$ (zob. pkt 4.1.3.1).

4.1.2.1.4. Wybór przełożenia skrzyni biegów

Wybór przełożeń skrzyni biegów do badania zależy od ich indywidualnej możliwości przyspieszenia a_{wot} w stanie pełnego otwarcia przepustnicy, zgodnie z przyspieszeniem odniesienia $a_{\text{wot ref}}$ wymaganego do próby przyspieszenia przy pełnym otwarciu przepustnicy.

Niektóre pojazdy mogą mieć różne oprogramowania lub tryby działania dla przekładni (np. sportowe, zimowe, adaptacyjne). Jeżeli pojazd ma różne tryby działania prowadzące do przyspieszeń zgodnych z wymaganiami, producent pojazdu wykazuje w sposób wymagany przez upoważnioną placówkę techniczną, że pojazd jest badany w trybie działania, w którym osiąga przyspieszenie najbliższe $a_{\text{wot ref}}$.

4.1.2.1.4.1. Pojazdy z przekładniami ręcznymi, przekładniami automatycznymi, przekładniami adaptacyjnymi lub CVT badane z zablokowanymi przełoženiami skrzyni biegów

W odniesieniu do wyboru przełożeń skrzyni biegów możliwe są następujące warunki:

- a) jeżeli jedno określone przełozenie skrzyni biegów daje przyspieszenie w granicach pola tolerancji $\pm 5\%$ przyspieszenia odniesienia $a_{\text{wot ref}}$, nieprzekraczające $2,0 \text{ m/s}^2$, badanie należy wykonać przy tym przełozeniu;
- b) jeżeli żadne z przełożeń skrzyni biegów nie daje wymaganego przyspieszenia, wówczas należy wybrać przełozenie skrzyni biegów i o wyższym przyspieszeniu oraz przełozenie skrzyni biegów $i + 1$ o przyspieszeniu niższym niż przyspieszenie odniesienia. Jeżeli wartość przyspieszenia na przełozeniu skrzyni biegów i nie przekracza $2,0 \text{ m/s}^2$, do badania należy zastosować obydwa przełozenia. Współczynnik ważenia w stosunku do przyspieszenia odniesienia $a_{\text{wot ref}}$ oblicza się za pomocą następującego wzoru:

$$k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot (i+1)}}) / (a_{\text{wot (i)}} - a_{\text{wot (i+1)}})$$
- c) jeżeli wartość przyspieszenia przełozenia skrzyni biegów i przekracza $2,0 \text{ m/s}^2$, stosuje się pierwsze przełozenie skrzyni biegów, które daje przyspieszenie poniżej $2,0 \text{ m/s}^2$, chyba że przełozenie skrzyni biegów $i + 1$ daje przyspieszenie mniejsze niż a_{urban} . W takim przypadku stosuje się dwa przełozenia, i oraz $i + 1$, w tym przełozenie i o przyspieszeniu przekraczającym $2,0 \text{ m/s}^2$. W pozostałych przypadkach nie stosuje się innego przełozenia. Do obliczenia współczynnika udziału mocy k_p zamiast wartości $a_{\text{wot ref}}$ stosuje się wartość przyspieszenia $a_{\text{wot test}}$ osiągniętą podczas badania;
- d) jeżeli pojazd ma przekładnię, w której jest tylko jeden wybór odnośnie do przełozenia skrzyni biegów, próbę przyspieszenia prowadzi się na tym biegu pojazdu. Do obliczenia współczynnika udziału mocy k_p zamiast wartości $a_{\text{wot ref}}$ stosuje się wówczas wartość osiągniętego przyspieszenia;
- e) jeżeli znamionowa prędkość obrotowa silnika jest przekroczona na danym przełozeniu skrzyni biegów, zanim pojazd przekroczy BB', należy użyć następnego wyższego biegu.

4.1.2.1.4.2. Pojazdy z przekładnią automatyczną, przekładniami adaptacyjnymi i CVT badane z niezablokowanymi przełoženiami skrzyni biegów:

Wybiera się położenie dźwigni zmiany biegów dla działania w pełni automatycznego.

Wartość przyspieszenia $a_{\text{wot test}}$ oblicza się w sposób określony w pkt 4.1.2.1.2.2.

Badanie może następnie objąć zmianę biegu na niższy zakres i wyższe przyspieszenie. Zmiana biegu na wyższy zakres i niższe przyspieszenie nie jest dozwolona. Należy unikać zmiany biegu na przełozenie, którego nie stosuje się w ruchu miejskim.

W związku z tym dozwolone jest wprowadzenie i stosowanie urządzeń elektronicznych lub mechanicznych, w tym zastępczego urządzenia sterującego wyborem przełożeń, aby zapobiec redukcji do takiego przełozenia, które zwykle nie jest wybierane przy określonym warunku badania w ruchu miejskim.

Osiągnięte przyspieszenie $a_{\text{wot test}}$ jest większe niż lub równe a_{urban} .

Do obliczenia współczynnika udziału mocy k_p (zob. pkt 4.1.2.1.3) zamiast wartości $a_{\text{wot ref}}$ stosuje się wówczas wartość osiągniętego przyspieszenia $a_{\text{wot test}}$.

4.1.2.1.5. Próba przyspieszenia

Producent określa położenie punktu odniesienia przed linią AA' dla całkowitego wciśnięcia przyspiesznika. Przyspiesznik wciska się całkowicie (tak szybko, jak to możliwe), gdy punkt odniesienia pojazdu osiągnie określony punkt. Przyspiesznik utrzymuje się w pozycji wciśniętej do chwili, w której tył pojazdu znajdzie się na linii BB'. Następnie przyspiesznik zwalnia się najszybciej, jak to możliwe. Punkt pełnego wciśnięcia przyspiesznika jest podawany w sprawozdaniu z badań. Upoważniona placówka techniczna ma możliwość wykonania badania wstępnego.

W przypadku pojazdów przegubowych składających się z dwóch nierozdzielnych jednostek uważanych za pojedynczy pojazd, naczepy nie bierze się pod uwagę przy ustalaniu chwili przekroczenia linii BB'.

4.1.2.1.6. Próba stałej prędkości

Próbę stałej prędkości prowadzi się na tym samym biegu lub na tych samych biegach, które określono w odniesieniu do próby przyspieszenia oraz przy stałej prędkości 50 km/h z tolerancją ± 1 km/h między AA' i BB'. Podczas próby stałej prędkości regulator przyspieszenia ustawia się tak, aby utrzymać stałą prędkość między AA' i BB', jak określono. Jeżeli do celów próby przyspieszenia bieg jest zablokowany, ten sam bieg jest zablokowany do celów próby stałej prędkości.

Próba stałej prędkości nie jest wymagana w przypadku pojazdów o PMR < 25.

4.1.2.2. Pojazdy kategorii $M_2 > 3\,500$ kg, M_3 , N_2 , N_3

Tor ruchu osi pojazdu przebiega jak najdokładniej według linii CC' przez cały czas badania, od chwili zbliżenia się do linii AA' aż do chwili, w której tył pojazdu przekroczy linię BB'. Badanie prowadzi się bez przyczepy lub naczepy. Jeżeli przyczepa nie może być łatwo oddzielona od pojazdu ciągnącego, nie bierze się jej pod uwagę przy ocenie faktu przekroczenia linii BB'. Jeżeli pojazd zawiera takie wyposażenie, jak betoniarka, sprzężarka itp., wyposażenie to nie jest uruchomione podczas badania. Masa badawcza pojazdu odpowiada masie określonej w tabeli w pkt 3.2.1.

Warunki docelowe dotyczące kategorii $M_2 > 3\,500$ kg, N_2

Gdy punkt odniesienia przekracza linię BB', prędkość obrotowa silnika n_{BB} wynosi 70–74 % prędkości S, przy której silnik rozwija swoją maksymalną moc znamionową, a prędkość pojazdu wynosi 35 km/h ± 5 km/h. Pomiędzy linią AA' a linią BB' utrzymuje się stan stałego przyspieszenia.

Warunki docelowe dotyczące kategorii M_3 , N_3 :

Gdy punkt odniesienia przekracza linię BB', prędkość obrotowa silnika n_{BB} wynosi 85–89 % prędkości S, przy której silnik rozwija swoją maksymalną moc znamionową, a prędkość pojazdu wynosi 35 km/h ± 5 km/h. Pomiędzy linią AA' a linią BB' utrzymuje się stan stałego przyspieszenia.

4.1.2.2.1. Wybór przełożenia skrzyni biegów

4.1.2.2.1.1. Pojazdy z przekładniami ręcznymi

Zapewnia się warunki stałego przyspieszenia. O wyborze przełożenia decydują warunki docelowe. Jeżeli różnica prędkości przekracza podaną tolerancję, wówczas powinno się zbadać dwa biegi, jeden powyżej i jeden poniżej prędkości docelowej.

Jeżeli warunki docelowe spełnia więcej niż jeden bieg, wybiera się ten bieg, który jest najbliższy prędkości 35 km/h. Jeżeli żaden bieg nie spełnia warunku docelowego dotyczącego v_{test} , bada się dwa biegi, jeden powyżej i jeden poniżej v_{test} . Docelową prędkość obrotową silnika osiąga się w każdym warunkach.

Zapewnia się stan stałego przyspieszenia. Jeżeli nie można zapewnić stałego przyspieszenia na danym biegu, biegu tego nie bierze się pod uwagę.

4.1.2.2.1.2. Pojazdy z przekładniami automatycznymi, przekładniami adaptacyjnymi i CVT

Wybiera się położenie dźwigni zmiany biegów dla działania w pełni automatycznego. Badanie może następnie objąć zmianę biegu na niższy zakres i wyższe przyspieszenie. Zmiana biegu na wyższy zakres i niższe przyspieszenie nie jest dozwolona. Przy określonym warunku badania należy unikać zmiany biegu na przełożenie, którego nie stosuje się w ruchu miejskim. W związku z tym dozwolone jest wprowadzenie i stosowanie urządzeń elektronicznych lub mechanicznych, aby zapobiec redukcji do takiego przełożenia, które zwykle nie jest wybierane przy określonym warunku badania w ruchu miejskim.

Jeżeli przekładnia pojazdu jest zaprojektowana w sposób umożliwiający wybór tylko jednego biegu (jazda do przodu), który ogranicza prędkość obrotową silnika podczas badania, pojazd bada się tylko w odniesieniu do prędkości docelowej pojazdu. Jeżeli w pojeździe zastosowano kombinację silnika i przekładni, która nie spełnia wymogów określonych w pkt 4.1.2.2.1.1, pojazd bada się tylko w odniesieniu do prędkości docelowej pojazdu. Docelowa prędkość pojazdu (v_{BB}) do celów badania wynosi 35 km/h ± 5 km/h. Zmiana biegu na wyższy zakres i niższe przyspieszenie jest dozwolona po tym, jak punkt odniesienia pojazdu przekroczy linię PP'. Wykonuje się dwa badania, jedno przy prędkości końcowej $v_{test} = v_{BB} + 5$ km/h, a jedno przy prędkości końcowej $v_{test} = v_{BB} - 5$ km/h. Wynikiem pomiaru poziomu dźwięku podanym w sprawozdaniu jest ten wynik testu, który odnosi się do badania przy najwyższej prędkości obrotowej silnika uzyskanej podczas badania od AA' do BB'.

4.1.2.2. Próba przyspieszenia

Gdy punkt odniesienia pojazdu znajdzie się na linii AA', całkowicie wciska się pedał przyspieszenia (bez uruchamiania automatycznej redukcji na zakres niższy niż ten, który zazwyczaj stosuje się do jazdy w warunkach miejskich) i utrzymuje w pozycji wciśniętej do chwili, w której tył pojazdu przekroczy BB', ale punkt odniesienia będzie się znajdował co najmniej 5 m za BB'. Następnie należy zwolnić pedał przyspieszenia.

W przypadku pojazdów przegubowych składających się z dwóch nierozdzielnych jednostek uważanych za pojedynczy pojazd, naczepy nie bierze się pod uwagę przy ustalaniu chwili przekroczenia linii BB'.

4.1.3. Interpretacja wyników

Należy odnotować maksymalny poziom ciśnienia akustycznego skorygowany według krzywej korekcyjnej A ważony za pomocą A wskazywany podczas każdego przejazdu pojazdu między dwiema liniami AA' i BB'. W przypadku wystąpienia szczytowej wartości hałasu wyraźnie odbiegającej od ogólnego poziomu ciśnienia akustycznego pomiar zostaje odrzucony. Z każdej strony pojazdu i w odniesieniu do każdego przełożenia skrzyni biegów dokonuje się co najmniej czterech pomiarów w każdym z warunków badania. Pomiarów z lewej i z prawej strony można dokonywać równocześnie lub kolejno. Do obliczenia wyniku końcowego dotyczącego danej strony pojazdu używa się pierwszych czterech ważnych kolejnych wyników pomiaru, w granicach 2 dB(A), dopuszczając usunięcie nieważnych wyników (zob. pkt 3.1). Wyniki dotyczące każdej strony uśrednia się oddzielnie. Wynik pośredni jest wartością wyższą spośród dwóch średnich matematycznie zaokrąglonych do pierwszego miejsca po przecinku.

Wyniki pomiarów prędkości w AA', BB' i PP' zapisuje się i wykorzystuje w obliczeniach z dokładnością do pierwszego znaczącego miejsca po przecinku.

Obliczoną wartość przyspieszenia $a_{\text{wot test}}$ zapisuje się z dokładnością do drugiego miejsca po przecinku.

4.1.3.1. Pojazdy kategorii M_1 , N_1 i $M_2 \leq 3\,500$ kg

Wartości dla próby przyspieszenia i próby stałej prędkości oblicza się za pomocą następujących wzorów:

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

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

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

W przypadku badania przy jednym przełożeniu skrzyni biegów wartościami uzyskanymi są wyniki każdego badania.

Końcowy wynik oblicza się, łącząc $L_{\text{wot rep}}$ i $L_{\text{crs rep}}$. Równanie jest następujące:

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

Współczynnik ważenia k_p daje współczynnik udziału mocy przy jeździe w warunkach miejskich. W przypadkach innych niż badanie na jednym biegu, k_p oblicza się za pomocą następującego wzoru:

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

Jeżeli do celów badania określono tylko jeden bieg, k_p oblicza się za pomocą następującego wzoru:

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

Jeżeli wartość $a_{\text{wot test}}$ jest niższa niż wartość a_{urban} :

$$k_p = 0$$

4.1.3.2. Pojazdy kategorii $M_2 > 3\,500$ kg, M_3 , N_2 , N_3

W przypadku badania jednego biegu wynik końcowy jest równy wynikowi pośredniemu. W przypadku badania dwóch biegów oblicza się średnią arytmetyczną wyników pośrednich.

4.2. Pomiar hałasu emitowanego podczas postoju pojazdów

4.2.1. Poziom hałasu w pobliżu pojazdów

Wyniki pomiarów zapisuje się w sprawozdaniu z badań, o którym mowa w uzupełnieniu do dodatku 2 do załącznika I.

4.2.2. Pomiary akustyczne

Do pomiarów używa się precyzyjnego miernika poziomu dźwięku lub równoważnego układu pomiarowego określonego w pkt 2.1.

- 4.2.3. Teren badań – lokalne warunki określone na rysunku 2 i 3a do 3d w dodatku
- 4.2.3.1. W pobliżu mikrofonu nie ma żadnej przeszkody, która mogłaby wpływać na pole akustyczne; między mikrofonem a źródłem hałasu nie stoi żadna osoba. Obserwator miernika jest ustawiony tak, aby nie wpływać na wskazanie miernika.
- 4.2.4. Dźwięk zakłócający i zakłócenie powodowane przez wiatr
- Wskazywane przez przyrządy pomiarowe wartości mające związek z hałasem otoczenia i wiatrem są co najmniej o 10 dB(A) niższe niż wartość mierzonego poziomu hałasu. Na mikrofon można założyć odpowiednią osłonę przeciwpowietrzną, pod warunkiem że uwzględni się jej wpływ na czułość mikrofonu (zob. pkt 2.1).
- 4.2.5. Metoda pomiarowa
- 4.2.5.1. Charakter i liczba pomiarów
- Maksymalny poziom hałasu wyrażony w decybelach skorygowany według krzywej korekcyjnej ważonych za pomocą A (dB(A)) mierzy się w okresie pomiarowym określonym w pkt 4.2.5.3.2.1.
- W każdym punkcie pomiarowym należy wykonać co najmniej trzy pomiary.
- 4.2.5.2. Ustawienie i przygotowanie pojazdu
- Pojazd z dźwignią zmiany biegów w położeniu zerowym i z załączonym sprzęgłem umieszcza się w środkowej części obszaru badań. Jeżeli konstrukcja pojazdu na to nie pozwala, pojazd poddaje się badaniu zgodnie z zaleceniami producenta w odniesieniu do badania stacjonarnego silnika. Przed rozpoczęciem każdej serii pomiarów silnik doprowadza się do jego normalnych warunków eksploatacji określonych przez producenta.
- Jeżeli pojazd jest wyposażony w wentylator lub wentylatory z mechanizmem automatycznego uruchamiania, w układ ten nie ingeruje się podczas pomiarów poziomu dźwięku.
- Pokrywa lub osłona komory silnikowej, jeżeli jest zamontowana, jest zamknięta.
- 4.2.5.3. Pomiar hałasu w pobliżu wydechu przedstawiony na rysunku 2 i rysunkach 3a do 3d w dodatku
- 4.2.5.3.1. Położenia mikrofonu
- 4.2.5.3.1.1. Mikrofon znajduje się w odległości $0,5 \text{ m} \pm 0,01 \text{ m}$ od punktu odniesienia rury wydechowej określonego na rysunku 2 i rysunkach 3a do 3d dodatku oraz pod kątem $45^\circ (\pm 5^\circ)$ w stosunku do osi przepływu zakończenia rury. Mikrofon znajduje się na wysokości punktu odniesienia, ale nie niżej niż 0,2 m od powierzchni gruntu. Oś odniesienia mikrofonu znajduje się na płaszczyźnie równoległej do powierzchni gruntu i jest skierowana w stronę punktu odniesienia na wylocie wydechu. Jeżeli możliwe są dwa położenia mikrofonu, wybiera się położenie najdalej w bok od podłużnej osi środkowej pojazdu. Jeżeli oś przepływu rury wylotu wydechu leży pod kątem 90° w stosunku do podłużnej osi środkowej pojazdu, mikrofon umieszcza się w punkcie położonym najdalej od silnika.
- 4.2.5.3.1.2. W przypadku pojazdów o wydechu wyposażonym w wyloty rozmieszczone względem siebie o więcej niż 0,3 m pomiarów dokonuje się w odniesieniu do każdego wylotu. Rejestruje się najwyższy poziom.
- 4.2.5.3.1.3. W przypadku wydechu wyposażonego w dwa lub więcej niż dwa wyloty rozmieszczone względem siebie o mniej niż 0,3 m i podłączone do tego samego tłumika dokonuje się tylko jednego pomiaru; położenie mikrofonu odnosi się do wylotu położonego najbliżej jednej z bocznych krawędzi pojazdu lub, jeżeli taki wylot nie istnieje, do wylotu, który znajduje się najwyżej nad poziomem nawierzchni.
- 4.2.5.3.1.4. W przypadku pojazdów z wydechem pionowym (np. pojazdów użytkowych) mikrofon umieszcza się na wysokości wylotu wydechu. Jego oś jest pionowa i skierowana do góry. Mikrofon umieszcza się w odległości $0,5 \text{ m} \pm 0,01 \text{ m}$ od punktu odniesienia rury wydechowej, ale nigdy bliżej niż 0,2 m od boku pojazdu położonego najbliżej wydechu.
- 4.2.5.3.1.5. W przypadku wylotów wydechu znajdujących się pod nadwoziem pojazdu mikrofon umieszcza się co najmniej 0,2 m od najbliższej części pojazdu, w punkcie położonym najbliżej, ale nigdy bliżej niż 0,5 m od punktu odniesienia rury wydechowej, na wysokości 0,2 m nad poziomem gruntu i nie w jednej linii z przepływem wydechu. Jeżeli jest to fizycznie niemożliwe, wymóg dotyczący kątości określony w pkt 4.2.5.3.1.1 nie musi być spełniony.

4.2.5.3.1.6. Przykłady położenia mikrofonu w zależności od położenia rury wydechowej podano na rys. 3a–3d w dodatku

4.2.5.3.2. Warunki pracy silnika

4.2.5.3.2.1. Docelowa prędkość obrotowa silnika

- 75 % prędkości obrotowej silnika S w przypadku pojazdów o znamionowej prędkości obrotowej silnika $\leq 5\,000\text{ min}^{-1}$,
- $3\,750\text{ min}^{-1}$ w przypadku pojazdów o znamionowej prędkości obrotowej silnika powyżej $5\,000\text{ min}^{-1}$ i poniżej $7\,500\text{ min}^{-1}$,
- 50 % prędkości obrotowej silnika S w przypadku pojazdów o znamionowej prędkości obrotowej silnika $\geq 7\,500\text{ min}^{-1}$.

Jeżeli pojazd nie może osiągnąć prędkości obrotowej silnika podanej powyżej, docelowa prędkość obrotowa silnika jest o 5 % niższa niż maksymalna możliwa prędkość obrotowa silnika w odniesieniu do tego badania stacjonarnego.

4.2.5.3.2.2. Procedura badania

Prędkość obrotową silnika stopniowo zwiększa się od prędkości obrotowej biegu jałowego do docelowej prędkości obrotowej silnika, nie przekraczając zakresu tolerancji $\pm 3\%$ docelowej prędkości obrotowej silnika, i utrzymuje na stałym poziomie. Następnie szybko zwalnia się regulator przepustnicy i prędkość obrotowa silnika powraca do prędkości biegu jałowego. Poziom dźwięku jest mierzony w okresie pracy polegającym na utrzymywaniu stałej prędkości obrotowej silnika przez 1 sekundę i przez cały okres zwalniania. Jako wynik badania przyjmuje się maksymalny poziom odczytu miernika poziomu dźwięku w tym okresie pracy, zaokrąglony matematycznie do pierwszego miejsca po przecinku.

4.2.5.3.2.3. Zatwierdzenie badania

Pomiar uważa się za ważny, jeżeli badana prędkość obrotowa silnika nie odbiega od docelowej prędkości obrotowej silnika o więcej niż $\pm 3\%$ przez co najmniej 1 sekundę.

4.2.6. Wyniki

Wykonuje się co najmniej trzy pomiary dla każdego położenia badawczego. Należy zarejestrować maksymalny poziom ciśnienia akustycznego skorygowanego według krzywej korekcyjnej A wskazany przy każdym z trzech pomiarów. Ustalając wynik końcowy dotyczący danego położenia pomiarowego, uwzględnia się pierwsze trzy ważne kolejne wyniki pomiarów, w granicach 2 dB(A), dopuszczając usunięcie nieważnych wyników (biorąc pod uwagę specyfikacje terenu badań, o którym mowa w pkt 3.1). Wynikiem końcowym jest najwyższy poziom dźwięku we wszystkich położeniach pomiarowych i spośród trzech wyników pomiarów.

5. Hałas pochodzący z pojazdów hybrydowych elektrycznych kategorii M₁ będących w ruchu, w przypadku gdy silnik spalinowy spalania wewnętrznego nie może działać w pojeździe nieruchomym (dane podawane w celu ułatwienia badania pojazdu w warunkach eksploatacji).

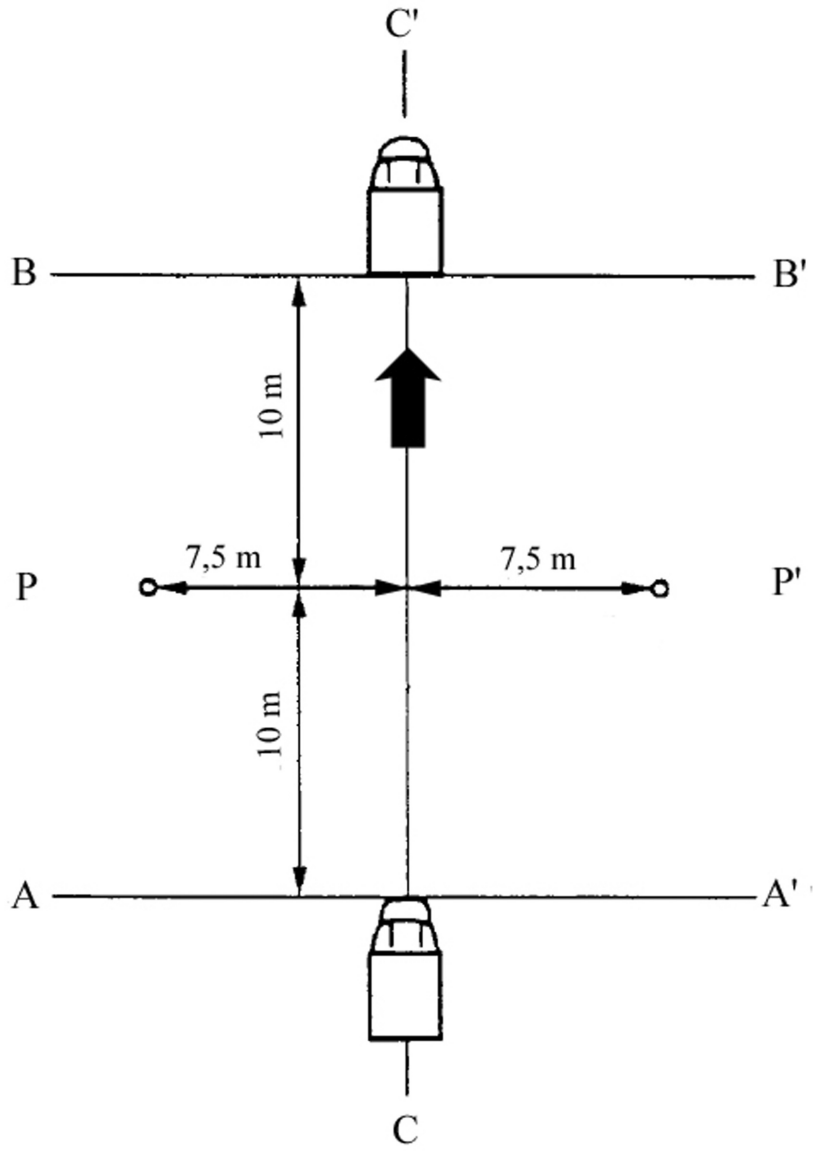
5.1. Aby ułatwić badanie na zgodność w warunkach eksploatacji pojazdów hybrydowych elektrycznych – w przypadku gdy silnik spalinowy spalania wewnętrznego nie może działać w pojeździe nieruchomym – jako dane referencyjne zgodności w warunkach użytkowych podaje się następujące informacje odnoszące się do pomiarów ciśnienia akustycznego przeprowadzonych zgodnie z załącznikiem II pkt 4.1 dla pojazdów silnikowych w ruchu:

- a) bieg (i) lub, w przypadku pojazdów badanych bez zablokowania przełożenia skrzyni biegów, położenie dźwigni zmiany biegów wybrane do celów badania;
- b) położenie przełącznika trybu pracy podczas pomiaru poziomu ciśnienia akustycznego $L_{\text{wot}(i)}$ (jeżeli pojazd jest wyposażony w przełącznik);
- c) długość odcinka wcześniejszego przyspieszenia l_{pA} w m;
- d) średnia prędkość pojazdu w km/h na początku próby przyspieszenia przy pełnym otwarciu przepustnicy na biegu (i); oraz
- e) poziom ciśnienia akustycznego $L_{\text{wot}(i)}$ w dB(A) prób przyspieszenia przy pełnym otwarciu przepustnicy na biegu (i), określona jako największa z dwu wartości wynikających z uśrednienia poszczególnych wyników pomiarów dla każdego położenia mikrofonu z osobna.

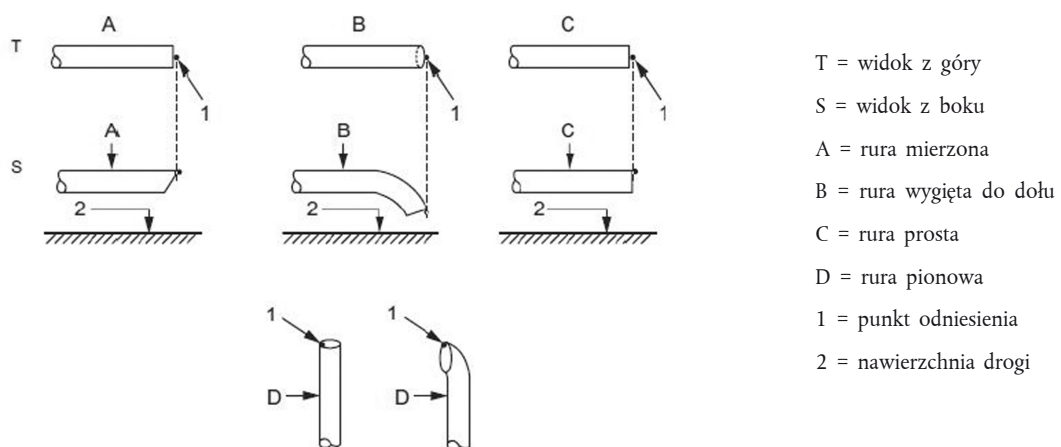
5.2. Dane referencyjne zgodności w warunkach eksploatacji są wprowadzane do świadectwa homologacji typu UE określonego w pkt 2.3 uzupełnienia do dodatku 2 do załącznika I.

Dodatek

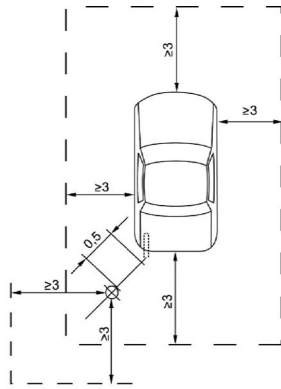
Rysunki



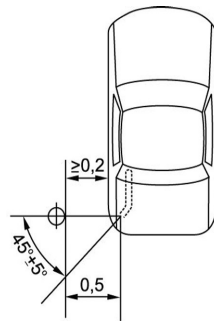
Rysunek 1: Położenia pomiarowe w odniesieniu do pojazdów w ruchu



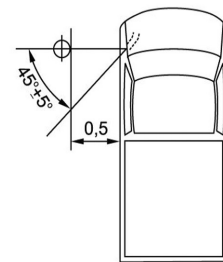
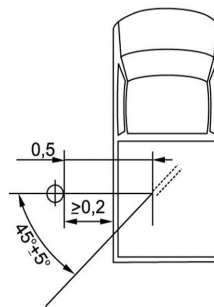
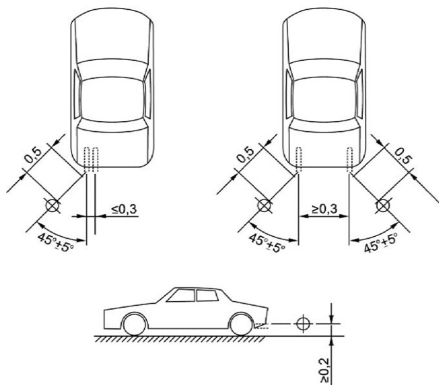
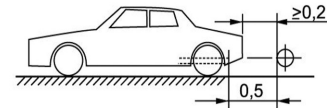
Rysunek 2: Punkt odniesienia



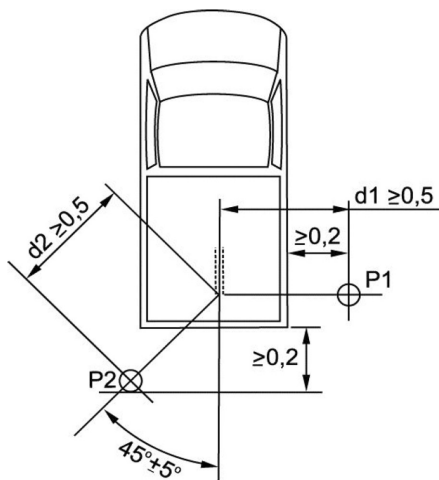
Rysunek 3a



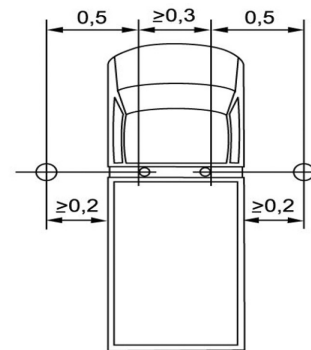
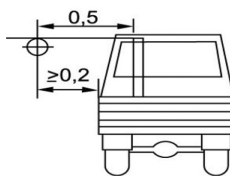
Rysunek 3b



Rysunek 3c



Rysunek 3d



Rysunki 3a–3d: Przykłady umiejscowienia mikrofonu w zależności od położenia rury wydechowej

ZAŁĄCZNIK III

Wartości graniczne

Poziom dźwięku mierzony zgodnie z przepisami załącznika II, matematycznie zaokrąglony do najbliższej liczby całkowitej, nie przekracza poniższych wartości granicznych:

Kategoria pojazdu	Opis kategorii pojazdu	Wartość dopuszczalna wyrażona w dB(A) [w decybelach (A)]		
		Faza 1 mająca zastosowanie do typu nowych pojazdów od dnia 1 lipca 2016	Faza 2 mająca zastosowanie do typu nowych pojazdów od dnia 1 lipca 2020 oraz do pierwszej rejestracji od dnia 1 lipca 2022	Faza 3 mająca zastosowanie do typu nowych pojazdów od dnia 1 lipca 2024 oraz do pierwszej rejestracji od dnia 1 lipca 2026
M	Pojazdy wykorzystywane do przewozu pasażerów			
M ₁	wskaźnik ilorazu mocy do masy ≤ 120 kW/1 000 kg	72 (1)	70 (1)	68 (1)
M ₁	120 Kw/1 000 kg < wskaźnik ilorazu mocy do masy ≤ 160 kW/1 000 kg	73	71	69
M ₁	160 Kw/1 000 kg < wskaźnik ilorazu mocy do masy	75	73	71
M ₁	wskaźnik ilorazu mocy do masy > 200 kW/1 000 kg liczba siedzeń ≤ 4 punkt odniesienia siedzenia kierowcy ≤ 450 mm od podłoża	75	74	72
M ₂	masa ≤ 2 500 kg	72	70	69
M ₂	2 500 kg < masa ≤ 3 500 kg	74	72	71
M ₂	3 500 kg < masa ≤ 5 000 kg; moc znamionowa silnika ≤ 135 kW	75	73	72
M ₂	3 500 kg < masa ≤ 5 000 kg; moc znamionowa silnika > 135 kW	75	74	72
M ₃	moc znamionowa silnika ≤ 150 kW	76	74	73 (2)
M ₃	150 < moc znamionowa silnika < 250 kW	78	77	76 (2)
M ₃	moc znamionowa silnika > 250 kW	80	78	77 (2)
N	Pojazdy wykorzystywane do przewozu towarów			
N ₁	masa ≤ 2 500 kg	72	71	69
N ₁	2 500 kg < masa ≤ 3 500 kg	74	73	71
N ₂	moc znamionowa silnika ≤ 135 kW	77	75 (2)	74 (2)

Kategoria pojazdu	Opis kategorii pojazdu	Wartość dopuszczalna wyrażona w dB(A) [w decybelach (A)]		
		Faza 1 mająca zastosowanie do typu nowych pojazdów od dnia 1 lipca 2016	Faza 2 mająca zastosowanie do typu nowych pojazdów od dnia 1 lipca 2020 oraz do pierwszej rejestracji od dnia 1 lipca 2022	Faza 3 mająca zastosowanie do typu nowych pojazdów od dnia 1 lipca 2024 oraz do pierwszej rejestracji od dnia 1 lipca 2026
N ₂	moc znamionowa silnika > 135 kW	78	76 ⁽²⁾	75 ⁽²⁾
N ₃	moc znamionowa silnika ≤ 150 kW	79	77	76 ⁽²⁾
N ₃	150 < moc znamionowa silnika < 250 kW	81	79	77 ⁽²⁾
N ₃	moc znamionowa silnika > 250 kW	82	81	79 ⁽²⁾

⁽¹⁾ dla pojazdów M₁ pochodzących z pojazdów N₁:

pojazdy M₁, w których punkt odniesienia siedzenia kierowcy jest położony wyżej niż 850 mm od podłoża i których całkowita maksymalna dopuszczalna masa jest większa niż 2 500 kg, muszą spełniać wartości graniczne N₁ (2 500 kg < masa ≤ 3 500 kg).

⁽²⁾ + dwa lata dla nowego typu pojazdu i + jeden rok dla pojazdów nowo rejestrowanych

Wartości graniczne podwyższa się o 1 dB (2 dB(A) dla kategorii N₃ i M₃) w odniesieniu do pojazdów, które spełniają odnośne definicje pojazdów terenowych określone w części A pkt 4 załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.

W przypadku pojazdów kategorii M₁ podwyższone wartości graniczne dotyczące pojazdów terenowych są ważne tylko pod warunkiem, że maksymalna technicznie dopuszczalna masa > 2 tony.

Wartości graniczne podwyższa się o 2 dB(A) w odniesieniu do pojazdów przystosowanych do przewozu wózków inwalidzkich i w odniesieniu do pojazdów opancerzonych zdefiniowanych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE.

ZAŁĄCZNIK IV

Układy tłumiące zawierające dźwiękochłonne materiały włókniste

1. Ogólne

Dźwiękochłonne materiały włókniste mogą być stosowane w układach tłumiących lub ich częściach, jeżeli jest spełniony jeden z poniższych warunków:

- (a) spaliny nie wchodzi w kontakt z materiałami włóknistymi; albo
- (b) układ tłumiący lub części należą do tej samej rodziny konstrukcji co układy lub części, w odniesieniu do których podczas procesu homologacji typu UE zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia dotyczącymi innego typu pojazdu udowodniono, że nie ulegają pogorszeniu.

Jeżeli ani warunek w lit. a) ani warunek w lit. b) akapitu pierwszego nie jest spełniony, kompletny układ tłumiący lub jego części poddaje się konwencjonalnemu procesowi kondycjonowania przy zastosowaniu jednej z trzech instalacji i procedur opisanych w pkt. 1.1, 1.2 i 1.3.

Do celów akapitu pierwszego lit. b) uważa się, że grupa układów tłumiących lub jego części należy do tej samej rodziny konstrukcji, jeżeli takie same są wszystkie z poniższych cech:

- a) obecność przepływu netto gazów wylotowych przez włóknisty materiał chłonny przy wejściu w kontakt z materiałem;
- b) rodzaj włókien;
- c) w stosownych przypadkach, specyfikacje spoiwa;
- d) średnie wymiary włókien;
- e) minimalna gęstość upakowania materiału luzem w kg/m^3 ;
- f) maksymalna powierzchnia kontaktu między strumieniem gazu a materiałem pochłaniającym;

1.1. Ciągła eksploatacja w warunkach drogowych przez 10 000 km.

1.1.1. 50 ± 20 % tej eksploatacji stanowi jazda w warunkach miejskich, pozostałą część – przebiegi dalekobieżne przy dużej prędkości; ciągłą eksploatację w warunkach drogowych można zastąpić odpowiadającym jej programem badań na torze badawczym.

1.1.2. Te dwa programy prędkości powinno się zastosować na przemian co najmniej dwa razy.

1.1.3. W kompletnym programie badań przewidziano minimum 10 przerw o czasie trwania co najmniej trzech godzin w celu odtworzenia efektów ochłodzenia oraz każdej ewentualnej kondensacji.

1.2. Kondycjonowanie na stanowisku badawczym

1.2.1. Używając standardowych części i przestrzegając instrukcji producenta pojazdu, układ tłumiący lub jego części montuje się w pojeździe, o którym mowa w załączniku I pkt 1.3, lub w silniku, o którym mowa w załączniku I pkt 1.4. W przypadku pojazdu, o którym mowa w załączniku I pkt 1.3, pojazd osadzony jest na dynamometrze rolkowym. W przypadku silnika, o którym mowa w załączniku I pkt 1.4, silnik przyłączony jest do dynamometru.

1.2.2. Badanie prowadzi się w ramach sześciu okresów sześciogodzinnych z co najmniej 12-godzinną przerwą między każdym okresem w celu odtworzenia efektów ochłodzenia oraz ewentualnej kondensacji.

1.2.3. Podczas każdego sześciogodzinnego okresu silnik pracuje kolejno w następujących sekwencjach:

- a) przez pięć minut z prędkością biegu jałowego;
- b) przez jedną godzinę przy 1/4 obciążenia i przy 3/4 maksymalnej znamionowej prędkości obrotowej silnika (S);

- c) przez jedną godzinę przy 1/2 obciążenia i przy 3/4 maksymalnej znamionowej prędkości obrotowej silnika (S);
- d) przez 10 minut przy pełnym obciążeniu i przy 3/4 maksymalnej znamionowej prędkości obrotowej silnika (S);
- e) przez 15 minut przy 1/2 obciążenia i przy maksymalnej znamionowej prędkości obrotowej silnika (S);
- f) przez 30 minut przy 1/4 obciążenia i przy maksymalnej znamionowej prędkości obrotowej silnika (S).

Całkowity czas trwania sześciu sekwencji: trzy godziny.

Na każdy okres składają się dwie grupy sekwencji warunków ułożonych w kolejności a)–f).

1.2.4. Podczas badania nie chłodzi się układu tłumiącego ani jego części wymuszonym przeciągiem symulującym normalny przepływ powietrza w pojeździe. Na wniosek producenta układ tłumiący lub jego części można jednak chłodzić, aby zapobiec przekroczeniu temperatury rejestrowanej przy wlocie, gdy pojazd porusza się z maksymalną prędkością.

1.3. Kondycjonowanie poprzez pulsację

1.3.1. Układ tłumiący lub jego części mocuje się w pojeździe, o którym mowa w załączniku I pkt 1.3, lub w silniku, o którym mowa w załączniku I pkt 1.4. W pierwszym przypadku pojazd jest osadzony na dynamometrze rolkowym.

W drugim przypadku silnik jest osadzony na dynamometrze. Aparatura badawcza, której szczegółowy schemat przedstawiono na rysunku 1 w dodatku do niniejszego załącznika, jest zamocowana na wylocie układu tłumiącego. Dopuszczalna jest każda inna aparatura zapewniająca równorzędne wyniki.

1.3.2. Aparatura badawcza jest wyregulowana w taki sposób, aby przepływ spalin był na przemian przerywany i wznowiany za pomocą szybkodziałającego zaworu przez 2 500 cykli.

1.3.3. Zawór otwiera się, gdy przeciwnieście spalin, zmierzone co najmniej 100 mm za kołnierzem wlotowym, osiąga wartość 0,35–0,40 kPa. Zawór zamyka się, gdy przeciwnieście to nie różni się o więcej niż 10 % od swojej ustabilizowanej wartości przy otwartym zaworze.

1.3.4. Wyłącznik czasowy nastawia się na czas trwania wydechu spalin określony w warunkach ustanowionych w pkt 1.3.3.

1.3.5. Prędkość obrotowa silnika jest równa 75 % prędkości obrotowej (S), przy której silnik osiąga maksymalną moc.

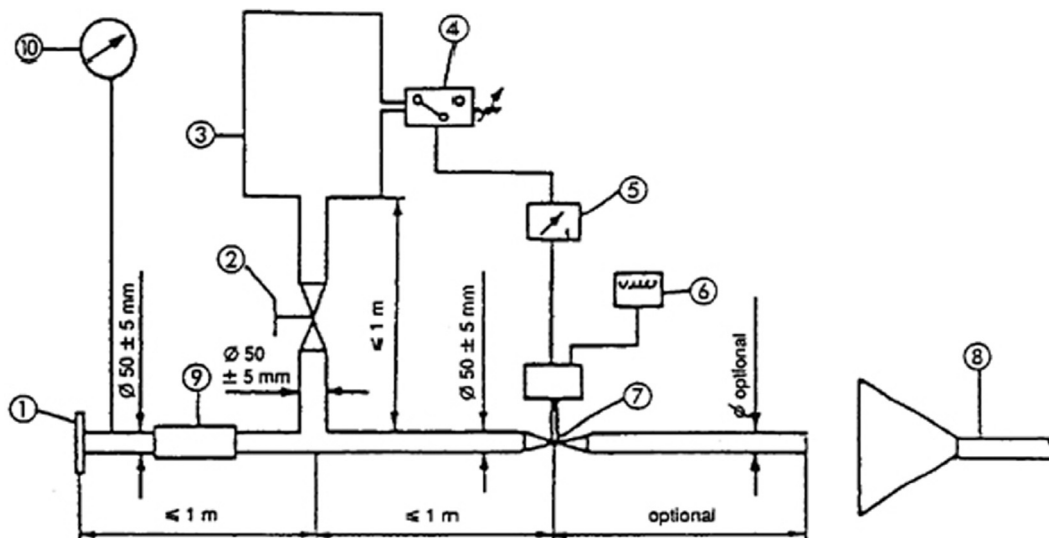
1.3.6. Moc wskazywana przez dynamometr jest równa 50 % mocy przy całkowitym otwarciu przepustnicy, zmierzonej przy 75 % prędkości obrotowej silnika (S).

1.3.7. Wszystkie otwory spustowe są zamknięte podczas badania.

1.3.8. Całe badanie musi być zakończone w ciągu 48 godzin.

W stosownych przypadkach po każdej godzinie następuje jeden okres chłodzenia.

Dodatek



Rysunek 1

Aparatura badawcza do kondycjonowania poprzez pulsację

1. Kołnierz wlotowy lub tuleja do podłączenia do tylnej części badanego układu tłumiącego.
2. Ręczny zawór regulacyjny.
3. Zbiornik wyrównawczy o maksymalnej pojemności 40 l i czasie napełniania nie krótszym niż jedna sekunda.
4. Wyłącznik ciśnieniowy o zakresie działania 0,05–2,5 bara.
5. Wyłącznik czasowy
6. Licznik impulsów
7. Zawór szybko działający, jak np. zawór hamulca wydechowego o średnicy 60 mm, uruchamiany siłownikiem pneumatycznym o sile wyjściowej 120 N przy 4 barach. Czas reakcji, zarówno przy otwieraniu, jak i zamykaniu, nie przekracza 0,5 sekundy.
8. Odprowadzenie spalin.
9. Rura elastyczna.
10. Ciśnieniomierz.

ZAŁĄCZNIK V

Hałas wytwarzany przez sprężone powietrze

1. Metoda pomiaru

Pomiaru dokonuje się przy położeniach mikrofonu 2 i 6 jak pokazano na rysunku 1 dodatku, podczas postoju pojazdu. Najwyższy poziom dźwięku skorygowanego według krzywej korekcyjnej A rejestruje się podczas przepływu powietrza przez regulator ciśnienia i podczas przepływu powietrza po użyciu hamulca głównego i postojowego.

Hałas podczas odpowietrzania regulatora ciśnienia mierzy się przy prędkości obrotowej silnika odpowiadającej biegowi jałowemu. Hałas wentylacji rejestruje się podczas uruchamiania hamulca głównego i postojowego; przed każdym pomiarem układ sprężający powietrze należy doprowadzić do najwyższego dopuszczalnego ciśnienia roboczego, a następnie wyłączyć silnik.

2. Ocena wyników

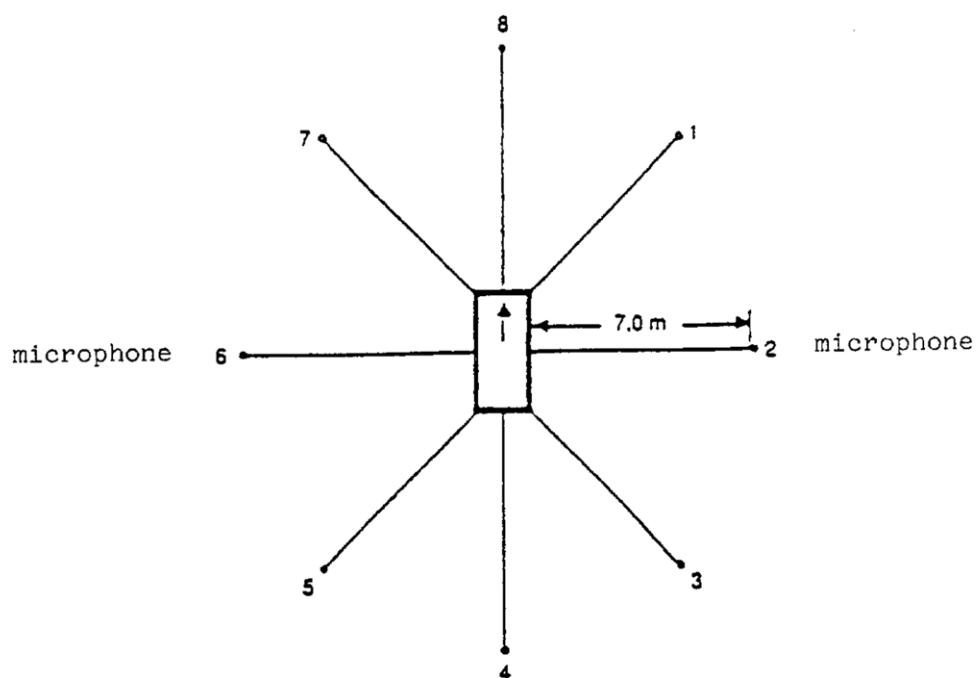
W odniesieniu do wszystkich położenia mikrofonu wykonuje się dwa pomiary. Aby zrównoważyć niedokładności urządzeń pomiarowych, wskazanie miernika pomniejsza się o 1 dB(A) i za wynik pomiaru uznaje się wartość pomniejszoną. Wyniki uznaje się za ważne, jeżeli różnica między wynikami pomiarów przy jednym położeniu mikrofonu nie przekracza 2 dB(A). Za wynik uznaje się najwyższą wartość otrzymaną przy pomiarze. Jeżeli wartość ta przekracza graniczny poziom dźwięku o 1 dB(A), wykonuje się dwa dodatkowe pomiary przy odpowiednim położeniu mikrofonu. W tym przypadku trzy spośród czterech wyników pomiaru uzyskanych przy tym położeniu nie mogą przekraczać granicznego poziomu dźwięku.

3. Wartość graniczna

Poziom hałasu nie przekracza wartości granicznej wynoszącej 72 dB(A).

Dodatek

Rysunek 1: Położenia mikrofonów do pomiaru hałasu wytwarzanego przez sprężone powietrze



Pomiaru dokonuje się podczas postoju pojazdu w stanie nieruchomym zgodnie z rysunkiem 1, stosując dwa położenia mikrofonu w odległości 7 m od obrysu pojazdów oraz na wysokości 1,2 m od nawierzchni.

ZAŁĄCZNIK VI

Kontrole zgodności produkcji w odniesieniu do pojazdów

1. Ogólne

Wymogi niniejszego załącznika są zgodne z badaniem, które ma odbyć się w celu sprawdzenia zgodności produkcji zgodnie z załącznikiem I pkt 5.

2. Procedura badania

Teren badań i przyrządy pomiarowe są takie, jak opisano w załączniku II.

2.1. Pojazd lub pojazdy podlegające badaniu poddaje się badaniu polegającemu na pomiarze dźwięku wytwarzanego przez pojazd w ruchu, jak opisano w załączniku II pkt 4.1.

2.2. Hałas wytwarzany przez sprężone powietrze

Pojazdy o maksymalnej technicznie dopuszczalnej masie przekraczającej 2 800 kg i wyposażone w układy sprężonego powietrza poddane są dodatkowemu badaniu polegającemu na pomiarze hałasu wytwarzanego przez sprężone powietrze, jak opisano w załączniku V pkt 1.

2.3. Dodatkowe przepisy dotyczące emisji dźwięku

Producent pojazdu dokonuje stosownej oceny zgodności pod kątem dodatkowych przepisów dotyczących emisji dźwięku lub może przeprowadzić badanie opisane w załączniku VII.

3. Dobór próby i ocena wyników

Należy wybrać jeden pojazd i poddać go badaniom określonym w pkt 2 niniejszego załącznika. Jeżeli poziom dźwięku badanego pojazdu nie przekracza o więcej niż 1 dB(A) wartości granicznej określonej w załączniku III i – w odpowiednich przypadkach – w załączniku V pkt 3, dany typ pojazdu uznaje się za zgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia.

Jeżeli jeden z wyników badania nie spełnia wymogów w zakresie zgodności produkcji określonych w załączniku X do dyrektywy 2007/46/WE, badaniu poddaje się dwa kolejne pojazdy należące do tego samego typu zgodnie z pkt 2 niniejszego załącznika.

Jeżeli wyniki badań dotyczące drugiego i trzeciego pojazdu spełniają wymogi w zakresie zgodności produkcji określone w załączniku X do dyrektywy 2007/46/WE, uznaje się zgodność produkcji pojazdu.

Jeżeli jeden z wyników badań dotyczący drugiego lub trzeciego pojazdu nie spełnia wymogów w zakresie zgodności produkcji określonych w załączniku X do dyrektywy 2007/46/WE, typ pojazdu uznaje się za niezgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia i producent podejmuje niezbędne środki w celu przywrócenia zgodności.

ZAŁĄCZNIK VII

Metoda pomiarowa do celów oceny zgodności z dodatkowymi przepisami dotyczącymi emisji dźwięku

1. Ogólne

W niniejszym załączniku opisano metodę pomiarową do celów oceny zgodności pojazdu z dodatkowymi przepisami dotyczącymi emisji dźwięku określonymi w art. 7.

Wykonywanie badań bezpośrednich przy składaniu wniosku o udzielenie homologacji typu UE nie jest obowiązkowe. Producent podpisuje deklarację zgodności, o której mowa w dodatku. Organ udzielający homologacji może zwrócić się o dodatkowe informacje dotyczące deklaracji zgodności oraz przeprowadzić badania opisane poniżej.

Procedura określona w niniejszym załączniku, wymaga przeprowadzenia badania zgodnie z załącznikiem II. Badanie opisane w załączniku II przeprowadza się na tym samym torze badawczym w warunkach podobnych do tych, które są wymagane w odniesieniu do badań zalecanych w niniejszym załączniku.

2. Metoda pomiarowa

2.1 Przyrządy pomiarowe i warunki pomiarów

O ile nie określono inaczej, przyrządy pomiarowe, warunki pomiarów oraz stan pojazdu są równoważne z tymi, które określono w załączniku II pkt 2 i 3.

Jeżeli pojazd posiada różne tryby działania, które mają wpływ na emisję dźwięku, wszystkie tryby muszą być zgodne z wymogami określonymi w niniejszym załączniku, w przypadku gdy producent przeprowadził badania mające na celu wykazanie organowi udzielającemu homologacji zgodność z tymi wymogami, w sprawozdaniu z badań określa się tryby zastosowane podczas tych badań.

2.2. Metoda badania

O ile nie określono inaczej, stosuje się warunki i procedury określone w załączniku II pkt 4.1–4.1.2.1.2.2. Do celów niniejszego załącznika dokonuje się pomiaru i oceny pojedynczego przejazdu badawczego.

2.3. Zakres pomiaru

Warunki pracy są następujące:

Prędkość pojazdu $V_{AA\ ASEP}$: $v_{AA} \geq 20 \text{ km/h}$

Przyspieszenie pojazdu $a_{wot\ ASEP}$: $a_{wot} \leq 5,0 \text{ m/s}^2$

Prędkość obrotowa silnika $n_{BB\ ASEP}$: $n_{BB} \leq 2,0 * PMR^{-0,222} * s$ lub

$n_{BB} \leq 0,9 * s$, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa

Prędkość pojazdu $V_{BB\ ASEP}$:

jeżeli wartość $n_{BB\ ASEP}$ została osiągnięta na jednym biegu $v_{BB} \leq 70 \text{ km/h}$

w pozostałych przypadkach $v_{BB} \leq 80 \text{ km/h}$

biegi $K \leq$ przełożenie skrzyni biegów i , jak określono w załączniku II

Jeżeli pojazd na najniższym ważnym biegu nie osiąga maksymalnej prędkości obrotowej silnika poniżej 70 km/h, prędkość pojazdu wynosi 80 km/h.

2.4. Przełożenia skrzyni biegów

Wymogi zawarte w dodatkowych przepisach dotyczących emisji dźwięku mają zastosowanie do każdego przełożenia K , które daje wyniki badań w zakresie pomiaru, jak określono w pkt 2.3 niniejszego załącznika.

W przypadku pojazdów z przekładniami automatycznymi, przekładniami adaptacyjnymi i CVT badanych z niezablokowanymi przełoženiami skrzyni biegów badanie może obejmować zmianę przełożenia skrzyni biegów na niższy zakres i wyższe przyspieszenie. Zmiana biegu na wyższy zakres i niższe przyspieszenie nie jest dozwolona. Należy unikać zmiany biegu skutkującej stworzeniem warunku niezgodnego z warunkami brzegowymi. W takim przypadku dozwolone jest wprowadzenie i stosowanie urządzeń elektronicznych lub mechanicznych, w tym naprzemiennych położeń dźwigni zmiany biegów. Aby badanie ASEP miało charakter reprezentatywny i było powtarzalne (dla organu udzielającego homologacji), pojazdy są badane przy produkcyjnych ustawieniach kalibracji skrzyni biegów.

2.5. Warunki docelowe

Emisję dźwięku mierzy się przy każdym ważnym przełozeniu skrzyni biegów w czterech punktach pomiarowych, jak określono poniżej.

Pierwszy punkt pomiarowy P_1 wyznacza się na podstawie prędkości początkowej v_{AA} wynoszącej 20 km/h. Jeżeli niemożliwe jest osiągnięcie stanu stałego przyspieszenia, prędkość stopniowo zwiększa się o 5 km/h aż do uzyskania stałego przyspieszenia.

Czwarty punkt pomiarowy P_4 wyznacza się na podstawie prędkości pojazdu w BB' przy tym przełozeniu skrzyni biegów w warunkach brzegowych, zgodnie z pkt 2.3.

Dwa pozostałe punkty pomiarowe oblicza się używając następującego wzoru:

Punkt pomiarowy P_j : $v_{BB_j} = v_{BB_1} + ((j - 1)/3) * (v_{BB_4} - v_{BB_1})$ dla $j = 2$ i 3

gdzie:

v_{BB_1} = prędkość pojazdu w BB' punktu pomiarowego P_1

v_{BB_4} = prędkość pojazdu w BB' punktu pomiarowego P_4

Zakres tolerancji dla v_{BB_j} : ± 3 km/h

W odniesieniu do wszystkich punktów pomiarowych muszą być spełnione warunki brzegowe, jak określono w pkt 2.3.

2.6. Badanie pojazdu

Tor ruchu osi pojazdu przebiega jak najdokładniej według linii CC' przez cały czas badania, od chwili zbliżenia się do linii AA' aż do chwili, w której tył pojazdu przekroczy linię BB' .

Na linii AA' całkowicie wciska się pedał przyspieszenia. Aby osiągnąć bardziej stałe przyspieszenie lub zapobiec redukcji do takiego przełożenia między linią AA' a linią BB' , można użyć wcześniejszego przyspieszenia. Przyspiesznik utrzymuje się w pozycji wciśniętej do chwili, w której tylna część znajduje się na linii BB' .

W odniesieniu do każdego pojedynczego przejazdu badawczego określa się i zapisuje następujące parametry:

Maksymalny poziom ciśnienia akustycznego skorygowanego według krzywej korekcyjnej A po obu stronach pojazdu, wskazany przy każdym przejeździe pojazdu między dwiema liniami AA' i BB' , zaokrągła się matematycznie do pierwszego miejsca po przecinku ($L_{wot,kj}$). W przypadku wystąpienia szczytowej wartości dźwięku wyraźnie odbiegającej od ogólnego poziomu ciśnienia akustycznego, pomiar zostaje odrzucony. Pomiarów z lewej i z prawej strony można dokonywać równocześnie lub kolejno.

Odczyty dotyczące prędkości pojazdu w AA' i BB' podaje się z dokładnością do pierwszego znaczącego miejsca po przecinku. ($v_{AA,kj}$; $v_{BB,kj}$)

W stosownych przypadkach odczyty dotyczące prędkości obrotowej silnika w AA' i BB' podaje się jako pełną wartość liczby całkowitej ($n_{AA,kj}$; $n_{BB,kj}$).

Obliczone przyspieszenie ustala się zgodnie z wzorem określonym w załączniku II pkt 4.1.2.1.2 i podaje z dokładnością do drugiego miejsca po przecinku ($a_{wot,test,kj}$).

3. Analiza wyników

3.1. Określenie punktu referencyjnego dla każdego przełożenia skrzyni biegów

W przypadku pomiarów na biegu i oraz na niższych biegach punkt referencyjny obejmuje maksymalny poziom dźwięku L_{woti} , podawaną prędkość obrotową silnika n_{woti} i prędkość pojazdu v_{woti} w BB' przy przełożeniu skrzyni biegów i w ramach próby przyspieszenia, o której mowa w załączniku II.

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

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

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

W przypadku pomiarów na biegu $i+1$ punkt referencyjny obejmuje maksymalny poziom dźwięku L_{woti+1} , podawaną prędkość obrotową silnika n_{woti+1} i prędkość pojazdu v_{woti+1} w BB' przy przełożeniu $i+1$ w ramach próby przyspieszenia, o której mowa w załączniku II

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

$$n_{anchor,i+1} = n_{BB,woti+1,załącznik II}$$

$$v_{anchor,i+1} = v_{BB,woti+1,załącznik II}$$

3.2. Nachylenie krzywej regresji na każdym biegu

Pomiary dźwięku ocenia się jako funkcję prędkości obrotowej silnika zgodnie z pkt 3.2.1.

3.2.1. Obliczanie nachylenia krzywej regresji w odniesieniu do każdego biegu

Krzywą regresji liniowej oblicza się na podstawie punktu referencyjnego oraz wyników czterech powiązanych pomiarów dodatkowych.

$$Slope_k = \frac{\sum_{j=1}^5 (n_j - \bar{n})(L_j - \bar{L})}{\sum_{j=1}^5 (n_j - \bar{n})^2} \quad (\text{w dB/1 000 min}^{-1})$$

$$\text{przy } \bar{L} = \frac{1}{5} \sum_{j=1}^5 L_j \text{ i } \bar{n} = \frac{1}{5} \sum_{j=1}^5 n_j$$

gdzie n_j = prędkość obrotowa silnika zmierzona na linii BB'

3.2.2. Nachylenie krzywej regresji na każdym biegu

Wartość $Slope_k$ danego biegu do celów dalszych obliczeń jest wynikiem obliczeń określonych w pkt 3.2.1, zaokrąglonym do pierwszego miejsca po przecinku, ale nie wyższym niż 5 dB/1 000 min⁻¹.

3.3. Obliczanie liniowego wzrostu poziomu dźwięku oczekiwanego dla każdego pomiaru

Poziom dźwięku $L_{ASEP,kj}$ dla punktu pomiarowego j i biegu k oblicza się w oparciu o prędkości obrotowe silnika zmierzone w każdym punkcie pomiarowym, na podstawie nachylenia, o którym mowa w pkt 3.2, w stosunku do określonego punktu referencyjnego przy każdym przełożeniu skrzyni biegów.

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

$$L_{ASEP,kj} = L_{anchor,k} + (Slope_k - Y) * (n_{BB,kj} - n_{anchor,k})/1 000$$

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

$$L_{ASEP,kj} = L_{anchor,k} + (Slope_k - Y) * (n_{BB,kj} - n_{anchor,k})/1 000$$

gdzie $Y = 1$

3.4. Próbki

Na żądanie organu udzielającego homologacji organizuje się dwa dodatkowe przejazdy w warunkach brzegowych zgodnie z pkt 2.3.

4. Interpretacja wyników

Każdy pomiar hałasu poddaje się ocenie.

Poziom dźwięku w każdym określonym punkcie pomiarowym nie przekracza wartości granicznych podanych poniżej:

$$L_{kj} \leq L_{ASEP_{kj}} + x$$

gdzie:

$x = 3 \text{ dB(A)}$ w przypadku pojazdu wyposażonego w przekładnię automatyczną bez blokady lub w przekładnię CVT bez blokady

$x = 2 \text{ dB(A)}$ + wartość graniczna - L_{urban} określona w załączniku II w przypadku wszystkich pozostałych pojazdów

Jeżeli zmierzony poziom dźwięku w danym punkcie przekracza wartość graniczną, dokonuje się dwóch dodatkowych pomiarów w tym samym punkcie w celu sprawdzenia niepewności pomiaru. Pojazd nadal spełnia dodatkowe przepisy dotyczące emisji dźwięku, jeżeli średnia wyników trzech ważnych pomiarów w tym konkretnym punkcie jest zgodna ze specyfikacją.

5. Ocena dźwięku odniesienia

Dźwięk odniesienia ocenia się w jednym punkcie na jednym oddzielnym biegu, symulując stan przyspieszenia, począwszy od prędkości początkowej v_{aa} równej 50 km/h, i przy założeniu, że prędkość końcowa v_{bb} będzie równa 61 km/h. Zgodność dźwięku w tym punkcie może być obliczana na podstawie wyników określonych w pkt 3.2.2 i w specyfikacji poniżej, lub oceniana poprzez pomiar bezpośredni na biegu określonym poniżej.

5.1 Bieg K określa się w sposób następujący:

$K = 3$ w przypadku wszystkich przekładni ręcznych i automatycznych wyposażonych w maksymalnie 5 biegów;

$K = 4$ w przypadku przekładni automatycznej wyposażonej w 6 lub więcej biegów

Jeżeli nie są dostępne oddzielne biegi, tak jak ma to miejsce na przykład w przypadku przekładni automatycznych lub CVT bez blokady, przełożenie skrzyni biegów do celów dalszych obliczeń wybiera się na podstawie wyniku próby przyspieszenia, o której mowa w załączniku II, oraz zgłoszonej prędkości obrotowej silnika i prędkości pojazdu na linii BB'.

5.2. Określanie prędkości obrotowej odniesienia silnika n_{ref_K}

Prędkość obrotową odniesienia silnika n_{ref_K} oblicza się przy przełożeniu skrzyni biegów K i przy prędkości odniesienia $v_{\text{ref}} = 61 \text{ km/h}$.

5.3. Obliczanie L_{ref}

$$L_{\text{ref}} = L_{\text{anchor}_K} + \text{Slope}_K * (n_{\text{ref}_K} - n_{\text{anchor}_K}) / 1\ 000$$

Wartość L_{ref} jest nie większa niż 76 dB(A).

W przypadku pojazdów wyposażonych w przekładnię ręczną mającą więcej niż cztery biegi do jazdy do przodu i w silnik rozwijający maksymalną moc większą niż 140 kW oraz charakteryzujących się stosunkiem maksymalnej mocy do maksymalnej masy większym niż 75 kW/t wartość L_{ref} jest nie większa niż 79 dB(A).

W przypadku pojazdów wyposażonych w przekładnię automatyczną mającą więcej niż cztery biegi do jazdy do przodu i w silnik rozwijający maksymalną moc większą niż 140 kW oraz charakteryzujących się stosunkiem maksymalnej mocy do maksymalnej masy większym niż 75 kW/t wartość L_{ref} jest nie większa niż 78 dB(A).

6. Ocena dodatkowych przepisów dotyczących emisji dźwięku na podstawie zasady L_{urban}

6.1 Ogólne

Procedura oceny jest alternatywą wybraną przez producenta wobec procedury opisanej w pkt 3 niniejszego załącznika i ma zastosowanie do wszystkich technologii pojazdów. Obowiązkiem producenta jest określenie poprawnego sposobu badania. O ile nie określono inaczej, wszystkie badania i obliczenia należy prowadzić w sposób wyszczególniony w załączniku II.

6.2. Obliczanie $L_{urban ASEP}$

Na podstawie którejkolwiek z wartości $L_{wot ASEP}$ będącej wynikiem pomiaru przeprowadzonego zgodnie z niniejszym załącznikiem wartość $L_{urban ASEP}$ oblicza się w następujący sposób:

- a) obliczyć wartość $a_{wot test ASEP}$ jak określono w pkt 4.1.2.1.2.1 lub w pkt 4.1.2.1.2.2 załącznika II, w stosownych przypadkach;
- b) określić prędkość pojazdu ($V_{BB ASEP}$) w BB podczas badania $L_{wot ASEP}$;

- c) obliczyć $k_{P ASEP}$ w następujący sposób:

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

Wyników badań, według których wartości $a_{wot test ASEP}$ są niższe niż a_{urban} , nie bierze się pod uwagę;

- d) obliczyć wartość $L_{urban measured ASEP}$ w sposób następujący:

$$L_{urban measured ASEP} = L_{wot ASEP} - k_{P ASEP} * (L_{wot ASEP} - L_{Crs})$$

Do dalszych obliczeń użyć wartości L_{urban} , o której mowa w załączniku II, bez zaokrąglenia, z dokładnością do jednego miejsca po przecinku (xx,x);

- e) obliczyć $L_{urban normalized}$ w sposób następujący:

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

- f) obliczyć wartość $L_{urban ASEP}$ w sposób następujący:

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

- g) zgodność z wartościami granicznymi poziomu dźwięku:

Wartość $L_{urban ASEP}$ jest niższa niż lub równa 3,0 dB.

Dodatek

Wzór poświadczenia zgodności z dodatkowymi przepisami dotyczącymi emisji dźwięku

(Maksymalny format: A4 (210 × 297 mm))

(Nazwa producenta) zaświadcza, że pojazdy tego typu (typu w odniesieniu do jego emisji dźwięku zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr ... (*)) są zgodne z wymogami art. 7 rozporządzenia (UE) nr ... (*)

(Nazwa producenta) składa niniejsze oświadczenie w dobrej wierze, po przeprowadzeniu odpowiedniej oceny charakterystyki emisji dźwięku pojazdów.

Data:

Nazwa upoważnionego przedstawiciela:

Podpis upoważnionego przedstawiciela:

(*) Dz.U.: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia.

ZAŁĄCZNIK VIII

Wymagania dotyczące dźwiękowego systemu informującego o pojeździe (AVAS)

Niniejszy załącznik określa wymagania dotyczące dźwiękowych systemów informujących o pojeździe (AVAS) przeznaczonych dla hybrydowych elektrycznych lub wyłącznie elektrycznych pojazdów.

AVAS

1. Działanie systemu

Jeżeli system AVAS jest zainstalowany w pojeździe, musi spełniać wymagania określone poniżej.

2. Warunki pracy

a) Metoda wytwarzania dźwięku

System AVAS automatycznie wytwarza dźwięk przy minimalnym zakresie prędkości pojazdu, od uruchomienia do około 20 km/h, oraz podczas cofania. Jeżeli pojazd jest wyposażony w silnik spalinowy wewnętrzznego spalania, który jest uruchomiony przy prędkości z zakresu określonego powyżej, system AVAS nie może wytwarzać dźwięku.

W przypadku pojazdów wyposażonych w dźwiękowy sygnalizator cofania system AVAS nie musi wytwarzać dźwięku podczas cofania.

b) Wyłącznik

System AVAS jest wyposażony w wyłącznik, do którego kierowca pojazdu ma łatwy dostęp, aby możliwe było włączanie i wyłączanie. Przy ponownym uruchamianiu pojazdu system AVAS domyślnie wraca do stanu włączenia.

c) Obniżanie poziomu dźwięku

W okresach eksploatacji pojazdu poziom dźwięku systemu AVAS może być obniżony.

3. Rodzaj i poziom dźwięku

a) Dźwięk wytwarzany przez system AVAS powinien być dźwiękiem ciągłym, stanowiącym informację dla pieszych i innych użytkowników drogi o tym, że w pobliżu działa pojazd. Dźwięk powinien charakteryzować stan pojazdu i powinien brzmieć podobnie do dźwięku pojazdu tej samej kategorii, wyposażonego w silnik spalinowy wewnętrzznego spalania.

b) Dźwięk wytwarzany przez system AVAS powinien charakteryzować stan pojazdu, na przykład poprzez automatyczną zmianę poziomu dźwięku lub charakterystyk w ramach synchronizacji z prędkością pojazdu.

c) Poziom dźwięku wytwarzany przez system AVAS nie może przekraczać przybliżonego poziomu dźwięku pojazdu kategorii M₁ wyposażonego w silnik spalinowy wewnętrzznego spalania i działającego w takich samych warunkach.

ZAŁĄCZNIK IX

Homologacja typu UE w odniesieniu do poziomu dźwięku układów tłumiących jako oddzielnych zespołów technicznych (zamiennych układów tłumiących)

1. WYSTĄPIENIE O HOMOLOGACJĘ TYPU UE
 - 1.1. Wniosek o udzielenie homologacji typu UE zgodnie z art. 7 ust. 1 i 2 dyrektywy 2007/46/WE w odniesieniu do zamiennego układu tłumiącego lub jego części jako oddzielnego zespołu technicznego przeznaczonego do pojazdów kategorii M₁ i N₁ wnosi producent pojazdu lub producent wspomnianego zespołu technicznego.
 - 1.2. Wzór dokumentu informacyjnego znajduje się w dodatku 1.
 - 1.3. Na żądanie właściwej upoważnionej placówki technicznej wnioskodawca dostarcza:
 - 1.3.1. dwie próbki układu, w związku z którym wystąpiono o udzielenie homologacji typu UE,
 - 1.3.2. układ tłumiący takiego typu, jaki był pierwotnie zamocowany w pojeździe w momencie udzielenia homologacji typu UE,
 - 1.3.3. egzemplarz typu pojazdu, w którym układ ma być zamontowany, spełniający wymogi określone w pkt 2.1 załącznika VI,
 - 1.3.4. oddzielnie silnik odpowiedni do opisanego typu pojazdu.
2. OZNAKOWANIA
 - 2.4.1. Na zamiennym układzie tłumiącym lub jego częściach, z wyłączeniem osprzętu mocującego i rur, umieszcza się:
 - 2.4.1.1. znak towarowy lub nazwę handlową producenta zamiennego układu tłumiącego i jego części,
 - 2.4.1.2. opis działalności producenta.
 - 2.4.2. Powyższe oznakowania są wyraźnie czytelne i nieusuwalne, nawet po zamontowaniu układu w pojeździe
3. UDZIELANIE HOMOLOGACJI TYPU UE
 - 3.1. Jeżeli spełnione są odpowiednie wymogi, udziela się homologacji typu UE na mocy art. 9 ust. 3 oraz, w stosownych przypadkach, na mocy art. 10 ust. 4 dyrektywy 2007/46/WE.
 - 3.2. Wzór świadectwa homologacji typu UE przedstawiono w dodatku 2.
 - 3.3. Numer homologacji typu, zgodnie z załącznikiem VII do dyrektywy 2007/46/WE, przydziela się każdemu typowi zamiennego układu tłumiącego lub jego części homologowanych jako oddzielny zespół techniczny; sekcja 3 numeru homologacji typu wskazuje numer niniejszego rozporządzenia. Ponadto jeżeli zamienny układ tłumiący jest przeznaczony do zamontowania jedynie w typach pojazdów spełniających wartości graniczne w fazie 1 w załączniku III, litera „A” stoi po sekcji 3 numeru homologacji typu. Jeżeli zamienny układ tłumiący jest przeznaczony do zamontowania jedynie w typach pojazdów spełniających wartości graniczne w fazie 2 w załączniku III, po sekcji 3 numeru homologacji typu następuje litera „B”. Jeżeli zamienny układ tłumiący jest przeznaczony do zamontowania w typach pojazdów spełniających wartości graniczne w fazie 3 w załączniku III po sekcji 3 numeru homologacji typu następuje litera „C”. To samo państwo członkowskie nie przydziela tego samego numeru innemu typowi zamiennego układu tłumiącego lub jego części.
4. ZNAK HOMOLOGACJI TYPU UE
 - 4.1. Każdy zamienny układ tłumiący lub jego części, z wyłączeniem osprzętu mocującego i rur, zgodny z typem homologowanym na mocy niniejszego rozporządzenia, otrzymuje znak homologacji typu UE.
 - 4.2. Znak homologacji typu UE składa się z prostokąta otaczającego małą literę „e”, po której następuje(-ą) litera lub litery identyfikujące państwo członkowskie lub numer państwa członkowskiego, które udzieliło homologacji:
 - „1” – Niemcy;
 - „2” – Francja;
 - „3” – Włochy;

- „4” – Niderlandy;
- „5” – Szwecja;
- „6” – Belgia;
- „7” – Węgry;
- „8” – Republika Czeska;
- „9” – Hiszpania;
- „11” – Zjednoczone Królestwo;
- „12” – Austria;
- „13” – Luksemburg;
- „17” – Finlandia;
- „18” – Dania;
- „19” – Rumunia;
- „20” – Polska;
- „21” – Portugalia;
- „23” – Grecja;
- „24” – Irlandia;
- „25” – Chorwacja
- „26” – Słowenia;
- „27” – Słowacja;
- „29” – Estonia;
- „32” – Łotwa;
- „34” – Bułgaria;
- „36” – Litwa;
- „49” – Cypr;
- „50” – Malta.

W pobliżu prostokąta znajduje się również „bazowy numer homologacji” zawarty w sekcji 4 numeru homologacji typu, o którym mowa w załączniku VII do dyrektywy 2007/46/WE; numer bazowy poprzedzony jest dwiema cyframi wskazującymi na numer porządkowy przypisany ostatnim poważnym zmianom technicznym do niniejszego rozporządzenia, które miało zastosowanie w chwili udzielenia homologacji typu pojazdu. Dla niniejszego rozporządzenia w postaci pierwotnej numerem porządkowym jest 00. Ponadto przed tym numerem porządkowym stoi litera „A”, jeżeli zamienny układ tłumiący jest przeznaczony do zamontowania wyłącznie w typach pojazdów spełniających wartości graniczne fazy 1 załącznika III, lub litera „B”, jeżeli zamienny układ tłumiący jest przeznaczony do zamontowania wyłącznie w typach pojazdów spełniających wartości graniczne fazy 2 załącznika III, lub litera „C”, jeżeli zamienny układ tłumiący jest przeznaczony do zamontowania w typach pojazdów spełniających wartości graniczne fazy 3 załącznika III.

- 4.3. Znak homologacji jest wyraźnie czytelny i nieusuwalny, nawet po zamontowaniu zamiennego układu tłumiącego lub jego części w pojeździe.
- 4.4. Przykład znaku homologacji typu UE znajduje się w dodatku 3.
5. SPECYFIKACJE
- 5.1. Specyfikacje ogólne
- 5.1.1. Zamienny układ tłumiący lub jego części są zaprojektowane, skonstruowane i przystosowane do montażu tak, aby zapewniać zgodność pojazdu z niniejszym rozporządzeniem w normalnych warunkach eksploatacji, niezależnie od drgań, na jakie mogą być narażone.
- 5.1.2. Układ tłumiący lub jego części są zaprojektowane, skonstruowane i przystosowane do montażu w sposób umożliwiający osiągnięcie odpowiedniej odporności na zjawisko korozji, na które są one narażone, biorąc pod uwagę warunki eksploatacji pojazdu.
- 5.1.3. Dodatkowe zalecenia związane z naruszeniem konstrukcji, właściwości układów wydechowych i ręcznie regulowane wielozadaniowe układy wydechowe lub tłumiące
- 5.1.3.1. Wszystkie układy wydechowe lub tłumiące są skonstruowane w taki sposób, aby nie można było w łatwy sposób usunąć przegród, stożków wylotowych i pozostałych części, których podstawowym przeznaczeniem jest tworzenie komór tłumiących/rozprężeniowych. Jeżeli włączenie takiej części jest nieuniknione, sposób jej mocowania musi być taki, aby usuwanie nie było ułatwione (np. za pomocą tradycyjnych mocowań gwintowanych); część taka powinna również być umocowana w taki sposób, aby jej usunięcie prowadziło do trwałego/nieodwracalnego uszkodzenia.
- 5.1.3.2. Układy wydechowe lub tłumiące z wieloma ręcznie regulowanymi trybami działania spełniają wszystkie wymogi przy wszystkich trybach działania. Zgłoszonymi poziomami dźwięku są poziomy dotyczące trybu działania, w odniesieniu do którego odnotowano najwyższe poziomy dźwięku.
- 5.2. Specyfikacje dotyczące poziomów dźwięku
- 5.2.1. Warunki pomiaru
- 5.2.1.1. Badaniu hałasu układu tłumiącego i zamiennego układu tłumiącego należy poddać pojazd z tymi samymi zwykłymi oponami, jak określono w pkt 2 regulaminu nr 117 EKG ONZ. Na wniosek producenta badania nie przeprowadza się z oponami napędowymi, oponami specjalnymi ani oponami śniegowymi zdefiniowanymi w pkt 2 regulaminu nr 117 EKG ONZ. Takie opony mogłyby wpłynąć na podwyższenie poziomu dźwięku pojazdu lub powodowałyby zniekształcenie wyników porównania dotyczącego możliwości w zakresie ograniczenia emisji hałasu. Opony mogą być używane, ale muszą spełniać wymogi prawne w zakresie użytku drogowego.
- 5.2.2. Możliwości w zakresie ograniczenia emisji hałasu zamiennego układu tłumiącego lub części tego układu sprawdza się metodami określonymi w załączniku II pkt 1. W szczególności do celów zastosowania tego punktu należy odwołać się do zmienionej wersji niniejszego rozporządzenia, która obowiązywała w chwili udzielenia homologacji typu nowego pojazdu.
- a) Pomiar wykonywany podczas przejazdu pojazdu przyspieszającego lub poruszającego się ze stałą prędkością lub podczas postoju pojazdu
- Jeżeli zamienny układ tłumiący lub jego części są zamontowane w pojeździe opisanym w pkt 1.3.3, uzyskane poziomy dźwięku muszą spełniać jeden z następujących warunków:
- (i) wartość będąca wynikiem pomiaru (w zaokrągleniu do najbliższej liczby całkowitej) nie przekracza o więcej niż o 1 dB(A) wartości homologacji typu uzyskanej na podstawie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do danego typu pojazdu;
- (ii) wartość będąca wynikiem pomiaru (przed jakimkolwiek zaokrągleniem do najbliższej liczby całkowitej) nie przekracza o więcej niż o 1 dB(A) poziomowi hałasu będącego wynikiem pomiaru (przed jakimkolwiek zaokrągleniem do najbliższej liczby całkowitej) w odniesieniu do pojazdu określonego w pkt 1.3.3, jeżeli jest on wyposażony w układ tłumiący odpowiadający typowi zamontowanemu w pojeździe przy zgłaszaniu do homologacji typu na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Jeżeli wybrano równoległe porównanie zamiennego układu tłumiącego z układem oryginalnym, do celów zastosowania pkt 4.1.2.1.4.2 lub pkt 4.1.2.2.1.2 załącznika II, dopuszcza się zmianę biegu na wyższe przyspieszenia, a stosowanie urządzeń elektronicznych lub mechanicznych, aby zapobiec takiej redukcji, nie jest obowiązkowe. Jeżeli w tych warunkach poziom dźwięku badanego pojazdu jest wyższy niż wartości wymagane do celów zgodności produkcji, upoważniona placówka techniczna podejmie decyzję w sprawie reprezentatywności badanego pojazdu.

b) Pomiar wykonywany podczas postoju pojazdu

Jeżeli zamienny układ tłumiący lub jego części są zamontowane w pojeździe opisanym w pkt 1.3.3, uzyskane poziomy dźwięku muszą spełniać jeden z następujących warunków:

- (i) wartość będąca wynikiem pomiaru (w zaokrągleniu do najbliższej liczby całkowitej) nie przekracza o więcej niż o 2 dB(A) wartości homologacji typu uzyskanej na podstawie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do danego typu pojazdu;
- (ii) wartość będąca wynikiem pomiaru (przed jakimkolwiek zaokrągleniem do najbliższej liczby całkowitej) nie przekracza o więcej niż o 2 dB(A) poziomu hałasu będącego wynikiem pomiaru (przed jakimkolwiek zaokrągleniem do najbliższej liczby całkowitej) w odniesieniu do pojazdu określonego w pkt 1.3.3, jeżeli jest on wyposażony w układ tłumiący odpowiadający typowi zamontowanemu w pojeździe przy zgłaszaniu do homologacji typu na podstawie niniejszego rozporządzenia.

5.2.3. Zgodnie z wymogami określonymi w załączniku II każdy zamienny układ tłumiący lub jego części muszą być zgodne z mającymi zastosowanie specyfikacjami zawartymi w załączniku VIII. W przypadku zamiennych układów tłumiących pojazdów, które uzyskały homologację typu zgodnie z dyrektywą 70/157/EWG, wymogi określone w załączniku VIII a także specyfikacje zawarte w pkt 5.2.3.1–5.2.3.3 niniejszego załącznika nie mają zastosowania.

5.2.3.1. Jeżeli zamienny układ tłumiący lub jego część charakteryzują się zmienną geometrią, we wniosku o udzielenie homologacji typu producent zawiera oświadczenie, zgodnie z dodatkiem do załącznika VII, że typ układu tłumiącego, który ma być homologowany, jest zgodny z wymogami określonymi w pkt 5.2.3 niniejszego załącznika. Organ udzielający homologacji może wymagać przeprowadzenia wszelkich istotnych badań w celu sprawdzenia zgodności typu układu tłumiącego z dodatkowymi przepisami w zakresie emisji dźwięku.

5.2.3.2. Jeżeli zamienny układ tłumiący lub jego część nie charakteryzują się zmienną geometrią, wystarczy, aby producent zawarł we wniosku o udzielenie homologacji typu oświadczenie zgodnie z dodatkiem do załącznika VII, że typ układu tłumiącego, który ma być homologowany, jest zgodny z wymogami określonymi w pkt 5.2.3 niniejszego załącznika.

5.2.3.3. Poświadczenie zgodności otrzymuje brzmienie: „(Nazwa producenta) zaświadcza, że układ tłumiący tego typu spełnia wymogi określone w pkt 5.2.3 załącznika IX do rozporządzenia (UE) nr (*). (Nazwa producenta) składa niniejsze oświadczenie w dobrej wierze, po przeprowadzeniu odpowiedniej oceny technologicznej dotyczącej możliwości w zakresie emisji dźwięku w szeregu mających zastosowanie warunków eksploatacji”.

5.3. Pomiar dotyczący właściwości pojazdu

5.3.1. Zamienny układ tłumiący lub jego części muszą być takie, aby osiągi pojazdu były porównywalne z osiągnięciami oryginalnego układu tłumiącego będącego elementem wyposażenia lub jego części.

5.3.2. Zamienny układ tłumiący lub, w zależności od wyboru producenta, jego części porównuje się z oryginalnym układem tłumiącym lub częściami, które również są nowe i kolejno zamontowane w pojeździe, o którym mowa w pkt 1.3.3.

5.3.3. Weryfikację przeprowadza się poprzez pomiar przeciwcisnienia zgodnie z pkt 5.3.4.

Wartość będąca wynikiem pomiaru przy zastosowaniu zamiennego układu tłumiącego nie przekracza wartości będącej wynikiem pomiaru przy zastosowaniu oryginalnego układu tłumiącego o więcej niż 25 % zgodnie z warunkami wymienionymi poniżej.

5.3.4. Metoda badania

5.3.4.1. Metoda badania z silnikiem

Pomiarów dokonuje się na silniku opisanym w pkt 1.3.4, podłączonym do dynamometru. Przy całkowicie otwartej przepustnicy stanowisko badawcze ustawia się tak, aby uzyskać prędkość silnika (S) odpowiadającą maksymalnej mocy znamionowej silnika.

Do celów pomiaru ciśnienia wstecznego odległość między otworem piezometrycznym a kolektorem wydechowym określono w dodatku 5.

(*) Dz.U.: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia.

5.3.4.2. Metoda badania z pojazdem

Pomiary prowadzi się na pojeździe, o którym mowa w pkt 1.3.3. Badanie prowadzi się albo na drodze, albo na dynamometrze rolkowym.

Przy całkowicie otwartej przepustnicy silnik jest obciążony tak, aby osiągnąć prędkość obrotową silnika odpowiadającą maksymalnej mocy znamionowej silnika (prędkość obrotową silnika S).

Do celów pomiaru ciśnienia wstecznego odległość między otworem piezometrycznym a kolektorem wydechowym określono w dodatku 5.

5.4. Dodatkowe specyfikacje dotyczące zamiennych układów tłumiących lub części zawierających włókniste materiały dźwiękochłonne

5.4.1. Ogólne

W układach tłumiących lub ich częściach mogą być zastosowane włókniste materiały dźwiękochłonne tylko wtedy, gdy spełnione są następujące warunki:

- a) spaliny nie wchodzą w kontakt z materiałami włóknistymi;
- b) układ tłumiący lub jego części mają ten sam rodzaj konstrukcji co układy lub części, w odniesieniu do których podczas procesu homologacji typu zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia udowodniono, że się nie psują.

Jeżeli żaden z tych warunków nie jest spełniony, kompletny układ tłumiący lub jego części poddaje się konwencjonalnemu procesowi kondycjonowania przy zastosowaniu jednej z trzech instalacji i procedur opisanych poniżej.

Do celów akapitu pierwszego lit. b) uważa się, że grupa układów tłumiących lub części układu tłumiącego ma ten sam rodzaj konstrukcji, jeżeli takie same są wszystkie z poniższych cech:

- a) obecność przepływu netto gazów wylotowych przez włóknisty materiał chłonny przy wejściu w kontakt z materiałem;
- b) rodzaj włókien;
- c) w stosownych przypadkach, specyfikacje spoiwa;
- d) średnie wymiary włókien;
- e) minimalna gęstość upakowania materiału luzem w kg/m^3 ;
- f) maksymalna powierzchnia kontaktu między strumieniem gazu a materiałem chłonnym.

5.4.1.1. Ciągła eksploatacja w warunkach drogowych przez 10 000 km

- 5.4.1.1.1. Na $50 \pm 20\%$ tej eksploatacji składa się jazda w warunkach miejskich, a na pozostałą część – przebiegi długodystansowe przy dużej prędkości; ciągłą eksploatację w warunkach drogowych można zastąpić odpowiadającym jej programem badań na torze badawczym.

Te dwa programy prędkości stosuje się na przemian co najmniej dwa razy.

W kompletnym programie badań przewidziano minimum 10 przerw o czasie trwania co najmniej trzech godzin w celu odtworzenia efektów ochłodzenia oraz każdej ewentualnej kondensacji.

5.4.1.2. Kondycjonowanie na stanowisku badawczym

- 5.4.1.2.1. Układ tłumiący lub jego części montuje się w pojeździe, o którym mowa w pkt 1.3.3, lub w silniku, o którym mowa w pkt 1.3.4, przy użyciu standardowych części i zgodnie z instrukcjami producenta. W pierwszym przypadku pojazd jest osadzony na dynamometrze rolkowym. W drugim przypadku silnik jest przyłączony do dynamometru.

5.4.1.2.2. Badanie prowadzi się w ramach sześciu okresów sześciogodzinnych z co najmniej 12-godzinną przerwą między każdym okresem w celu odtworzenia efektów ochłodzenia oraz każdej ewentualnej kondensacji.

5.4.1.2.3. Podczas każdego sześciogodzinnego okresu silnik pracuje kolejno w następujących sekwencjach:

- a) przez pięć minut z prędkością biegu jałowego;
- b) przez jedną godzinę przy 1/4 obciążenia i przy 3/4 maksymalnej znamionowej prędkości obrotowej silnika (S);
- c) przez jedną godzinę przy 1/2 obciążenia i przy 3/4 maksymalnej znamionowej prędkości obrotowej silnika (S);
- d) przez 10 minut przy pełnym obciążeniu i przy 3/4 maksymalnej znamionowej prędkości obrotowej silnika (S);
- e) przez 15 minut przy 1/2 obciążenia i przy maksymalnej znamionowej prędkości obrotowej silnika (S);
- f) przez 30 minut przy 1/4 obciążenia i przy maksymalnej znamionowej prędkości obrotowej silnika (S).

Na każdy okres składają się dwie grupy sekwencji warunków ułożonych w kolejności od a) do f).

5.4.1.2.4. Podczas badania układu tłumiącego ani jego części nie chłodzi się ciągiem sztucznym symulującym normalny przepływ powietrza w pojeździe.

Na wniosek producenta układ tłumiący lub jego części można jednak chłodzić, aby zapobiec przekroczeniu temperatury rejestrowanej przy wlocie, gdy pojazd porusza się z maksymalną prędkością.

5.4.1.3. Kondycjonowanie poprzez pulsację

5.4.1.3.1. Układ tłumiący lub jego części mocuje się w pojeździe, o którym mowa w pkt 1.3.3, lub w silniku, o którym mowa w pkt 1.3.4. W pierwszym przypadku pojazd jest osadzony na dynamometrze rolkowym, a w drugim przypadku – na dynamometrze.

5.4.1.3.2. Aparatura badawcza, której szczegółowy schemat przedstawiono na rysunku 1 w dodatku do załącznika IV, jest zamocowana na wylocie układu tłumiącego. Dopuszczalna jest każda inna aparatura zapewniająca równorzędne wyniki.

5.4.1.3.3. Aparatura badawcza jest wyregulowana w taki sposób, aby przepływ spalin był na przemian przerywany i wznowiany za pomocą szybko działającego zaworu przez 2 500 cykli.

5.4.1.3.4. Zawór otwiera się, gdy przeciwnie ciśnienie spalin, zmierzone co najmniej 100 mm za kołnierzem wlotowym, osiąga wartość 35–40 kPa. Zawór zamyka się, gdy przeciwnie ciśnienie to nie różni się o więcej niż 10 % od swojej ustabilizowanej wartości przy otwartym zaworze.

5.4.1.3.5. Wyłącznik czasowy nastawia się na czas trwania wydechu spalin określony w przepisach ustanowionych w pkt 5.4.1.3.4.

5.4.1.3.6. Prędkość obrotowa silnika jest równa 75 % prędkości obrotowej (S), przy której silnik osiąga maksymalną moc.

5.4.1.3.7. Moc wskazywana przez dynamometr jest równa 50 % mocy przy całkowitym otwarciu przepustnicy, zmierzonej przy 75 % prędkości obrotowej silnika (S).

5.4.1.3.8. Wszystkie otwory spustowe są zamknięte podczas badania.

5.4.1.3.9. Całe badanie musi być zakończone w ciągu 48 godzin. W stosownych przypadkach po każdej godzinie następuje jeden okres chłodzenia.

5.4.1.3.10. Po kondycjonowaniu poziom dźwięku sprawdza się zgodnie z pkt 5.2.

6. ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI TYPU UE

Producent układu tłumiącego lub jego przedstawiciel może zwrócić się do służby administracyjnej, która udzieliła homologacji typu UE układu tłumiącego jednego z szeregu typów pojazdów, o rozszerzenie homologacji na inne typy pojazdów.

Procedurę tę opisano w pkt 1. Informację dotyczącą rozszerzenia homologacji typu UE (lub odmowy rozszerzenia) przekazuje się państwu członkowskim zgodnie z procedurą opisaną w dyrektywie 2007/46/WE.

7. ZMIANA TYPU UKŁADU TŁUMIĄCEGO

W przypadku zmiany typu homologowanego na mocy niniejszego rozporządzenia stosuje się art. 13–16 i art. 17 ust. 4 dyrektywy 2007/46/WE.

8. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI

8.1. Środki mające na celu zapewnienie zgodności produkcji podejmuje się zgodnie z wymogami ustanowionymi w art. 12 dyrektywy 2007/46/WE.

8.2. Przepisy szczególne:

8.2.1. Badania, o których mowa w pkt 2.3.5 załącznika X do dyrektywy 2007/46/WE, odpowiadają tym, o których mowa w załączniku XI do niniejszego rozporządzenia.

8.2.2. Inspekcje, o których mowa w pkt 3 załącznika X do dyrektywy 2007/46/WE, przeprowadza się zasadniczo co dwa lata.

9. INFORMACJE PRZEZNACZONE DLA UŻYTKOWNIKÓW I KONTROLI TECHNICZNEJ

9.1. Każdemu zamiennemu układowi tłumiącemu towarzyszy dokument papierowy wydany przez producenta zamiennego układu tłumiącego lub jego przedstawiciela. Dokument ten zawiera co najmniej następujące informacje:

a) numer homologacji typu UE zamiennego układu tłumiącego (piąta sekcja wskazująca numer rozszerzenia homologacji typu może zostać pominięta);

b) znak homologacji typu UE;

c) marka (nazwa handlowa producenta);

d) typ i opis handlowy lub numer części;

e) nazwa i adres producenta;

f) nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje);

g) dane pojazdów, do jakich przeznaczony jest zamienny układ tłumiący:

(i) marka,

(ii) typ,

(iii) numer homologacji typu,

(iv) kod fabryczny silnika,

(v) maksymalna moc silnika,

(vi) rodzaj przeniesienia napędu,

(vii) ewentualne ograniczenia dotyczące pojazdów, w których układ może być montowany,

(viii) poziom dźwięku pojazdu w ruchu w dB(A) oraz poziom dźwięku pojazdu nieruchomego w dB(A) przy min^{-1} (jeżeli odbiega od wartości w homologacji typu pojazdu);

h) instrukcje montażowe.

- 9.2. W przypadku gdy dokument papierowy, o którym mowa w pkt 9.1, zawiera więcej niż jeden arkusz papieru, wszystkie arkusze muszą przynajmniej podawać numer homologacji typu UE.
- 9.3. Informacje określone w pkt 9.1 lit. g) i h) mogą być podane na stronie internetowej producenta, jeżeli adres tej strony jest podany w dokumencie papierowym.
-

Dodatek 1

Dokument informacyjny nr ... dotyczący homologacji typu UE jako oddzielnego zespołu technicznego zamiennych układów tłumiących dla pojazdów silnikowych (rozporządzenie (UE) nr ... (*))

W stosownych przypadkach dostarcza się w trzech egzemplarzach, wraz ze spisem treści, poniższe informacje. Wszystkie rysunki dostarcza się w odpowiedniej skali i o odpowiednim stopniu szczegółowości w formacie A4 lub złożone do formatu A4. Zdjęcia, jeżeli zostały załączone, są dostatecznie szczegółowe.

Jeżeli układy, części lub oddzielne zespoły techniczne są sterowane elektronicznie, przedstawia się informacje na temat działania tego sterowania.

0. Informacje ogólne
 - 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
 - 0.2. Typ i ogólny(-e) opis(y) handlowy(-e):
 - 0.3. Środki identyfikacji typu, jeśli zaznaczono na oddzielnym zespole technicznym ^(b):
 - 0.3.1. Umieszczenie tego oznakowania:
 - 0.5. Nazwa przedsiębiorstwa i adres producenta:
 - 0.7. W przypadku części i oddzielnych zespołów technicznych, miejsce i sposób umieszczenia znaku homologacji typu UE:
 - 0.8. Adres(y) zakładu(-ów) montującego(-ych):
 - 0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):
1. Opis pojazdu, dla którego przeznaczone jest urządzenie (jeżeli urządzenie jest przeznaczone dla więcej niż jednego typu pojazdu, wymaganą w tym punkcie informację przedstawia się dla każdego odnośnego typu pojazdu)
 - 1.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
 - 1.2. Typ i ogólny(-e) opis(y) handlowy(-e):
 - 1.3. Sposób identyfikacji typu, jeżeli oznaczono na pojeździe:
 - 1.4. Kategoria pojazdu:
 - 1.5. Numer homologacji typu UE całego pojazdu:
 - 1.6. System napędowy:
 - 1.6.1. Producent silnika:
 - 1.6.2. Kod fabryczny silnika:
 - 1.6.3. Maksymalna moc netto (g): kW przy min⁻¹ lub maksymalna ciągła moc znamionowa (silnika elektrycznego): kW
 - 1.6.4. Doładowanie: Część oryginalna lub marka i oznaczenie ⁽¹⁾:
 - 1.6.5. Filtr powietrza: Część oryginalna lub marka i oznaczenie ⁽¹⁾:

(*) Dz.U.: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia.

^(b) Jeżeli sposób identyfikacji typu zawiera znaki niezwiązane z opisem typów oddzielnych zespołów technicznych objętych niniejszym dokumentem informacyjnym, takie znaki w dokumencie przedstawia się symbolem „?” (np. ABC??123??).

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

- 1.6.6. Tłumik(i) wlotowy(-e): Część oryginalna lub marka i oznaczenie ⁽¹⁾:
- 1.6.7. Tłumik(i) wydechu: Część oryginalna lub marka i oznaczenie ⁽¹⁾:
- 1.6.8. Katalizator: Część oryginalna lub marka i oznaczenie ⁽¹⁾:
- 1.6.9. Filtr(y) cząstek stałych: Część oryginalna lub marka i oznaczenie ⁽¹⁾:
- 1.7. Przeniesienie napędu
- 1.7.1. Typ (mechaniczne, hydrauliczne, elektryczne itp.):
- 1.8. Urządzenia niezwiązane z silnikiem, mające ograniczać hałas: Część oryginalna lub opis ⁽¹⁾:
- 1.9. Wartości poziomu dźwięku:
- pojazd w ruchu: dB(A), prędkość ustabilizowana przed przyspieszeniem na poziomie km/h;
- pojazd w stanie nieruchomym dB(A) przy ... min⁻¹
- 1.10. Wartość ciśnienia wstecznego: Pa
- 1.11. Ewentualne zastrzeżenia dotyczące wymogów w zakresie montażu:
2. Uwagi:
3. Opis urządzenia
- 3.1. Opis zamiennego układu tłumiącego określający wzajemne położenie każdej części układu, wraz z instrukcją montażu
- 3.2. Szczegółowe rysunki każdej części, umożliwiające jej łatwe zlokalizowanie i zidentyfikowanie, wraz ze wskazaniem użytych materiałów. Rysunki te wskazują miejsce przeznaczone do obowiązkowego umieszczenia znaku homologacji typu UE
- Data
- Podpisano:
- Stanowisko w przedsiębiorstwie:
- _____

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

Dodatek 2

WZÓR

Świadectwo homologacji typu UE

(Maksymalny format: A4 (210 × 297 mm))

Pieczęć organu udzielającego homologacji

Informacja dotycząca

- homologacji typu ⁽¹⁾
- rozszerzenia homologacji typu ⁽¹⁾
- odmowy udzielenia homologacji typu ⁽¹⁾
- cofnięcia homologacji typu ⁽¹⁾

w odniesieniu do oddzielnego zespołu technicznego układów tłumiących w związku z rozporządzeniem (UE) nr .../... (*) ostatnio zmienionego rozporządzeniem (UE) nr .../...

Numer homologacji typu:

Powód rozszerzenia:

SEKCJA I

- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
- 0.2. Typ i ogólny(-e) opis(y) handlowy(-e):
- 0.3. Sposób identyfikacji typu, jeżeli oznaczono na oddzielnym zespole technicznym ⁽²⁾:
- 0.3.1. Umieszczenie tego oznakowania:
- 0.4. Kategoria pojazdu ⁽³⁾:
- 0.5. Nazwa przedsiębiorstwa i adres producenta:
- 0.7. W przypadku części i oddzielnych zespołów technicznych, miejsce i sposób umieszczenia znaku homologacji UE:
- 0.8. Adres(y) zakładu(-ów) montującego(-ych):
- 0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):

SEKCJA II

1. Informacje dodatkowe (w stosownych przypadkach): zob. uzupełnienie
2. Upoważniona placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzanie badań homologacyjnych:
3. Data sprawozdania z badań:
4. Numer sprawozdania z badań:
5. Uwagi (jeżeli występują): zob. uzupełnienie

6. Miejsce:
7. Data:
8. Podpis:
9. W załączeniu znajduje się spis treści pakietu informacyjnego, który przekazano organowi udzielającemu homologacji i który może być udostępniony na wniosek

Załączniki: Pakiet informacyjny

Sprawozdanie z badań

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

^(*) Dz.U.: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia.

⁽²⁾ Jeżeli sposób identyfikacji typu zawiera znaki niemające znaczenia dla opisu typu oddzielnego zespołu technicznego, którego dotyczy dane świadectwo homologacji typu, znaki te przedstawia się w dokumentacji za pomocą symbolu: „?” (np. ABC??123??).

⁽³⁾ Zgodnie z definicją zawartą w części A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.

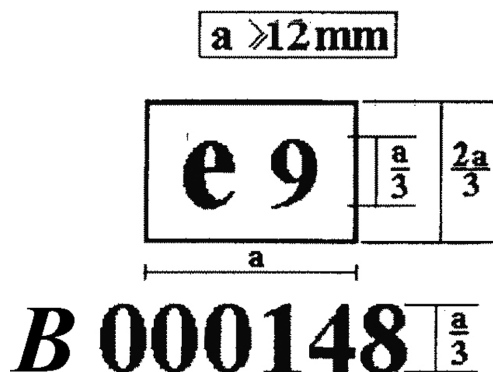
Uzupełnienie

do świadectwa homologacji typu UE nr ...

1. Informacje dodatkowe
 - 1.1 Opis pojazdu, dla którego przeznaczone jest urządzenie (jeżeli urządzenie jest przeznaczone do zamontowania w więcej niż jednym typie pojazdu, wymaganą w tym punkcie informację przedstawia się dla każdego odnośnego typu pojazdu)
 - 1.1.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
 - 1.1.2. Typ i ogólny(-e) opis(y) handlowy(-e):
 - 1.1.3. Sposób identyfikacji typu, jeżeli oznaczono na pojeździe:
 - 1.1.4. Kategoria pojazdu:
 - 1.1.5. Numer homologacji typu UE całego pojazdu:
 - 1.2. System napędowy:
 - 1.2.1. Producent silnika:
 - 1.2.2. Kod fabryczny silnika:
 - 1.2.3. Maksymalna moc netto (g): kW przy min^{-1} lub maksymalna ciągła moc znamionowa (silnika elektrycznego) kW
 2. Wyniki badania
 - 2.1. Poziom dźwięku pojazdu w ruchu: dB(A)
 - 2.2. Poziom dźwięku pojazdu nieruchomego: dB(A) przy min^{-1}
 - 2.3. Wartość ciśnienia wstecznego: Pa
 3. Uwagi:
-

Dodatek 3

Wzór znaku homologacji typu UE



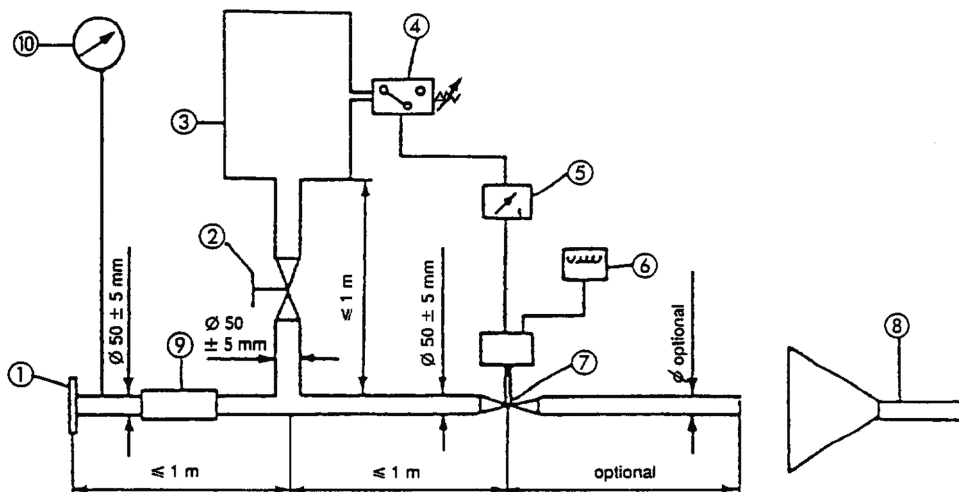
Układ tłumiący lub jego części opatrzone powyższym znakiem homologacji typu UE to urządzenie, któremu udzielono homologacji w Hiszpanii (e 9) na mocy rozporządzenia (UE) nr... (*) pod bazowym numerem homologacji 0148, przy spełnieniu wartości granicznych fazy 2 zawartych w załączniku III do tego rozporządzenia.

Podane liczby są przykładowe.

(*) Dz.U.: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia.

Dodatek 4

Aparatura badawcza



- 1 Kołnierz wlotowy lub tuleja – połączenie do tylnej części kompletnego badanego układu tłumiącego.
- 2 Zawór regulacyjny (ręczny).
- 3 Zbiornik wyrównawczy o pojemności 35–40 l.
- 4 Wyłącznik ciśnieniowy o zakresie działania 5–250 kPa – do celów otwarcia urządzenia określonego w pozycji 7.
- 5 Wyłącznik czasowy – do celów zamknięcia urządzenia określonego w pozycji 7.
- 6 Licznik impulsów.
- 7 Zawór szybko działający, jak np. zawór hamulca wydechowego o średnicy 60 mm, uruchamiany siłownikiem pneumatycznym o sile wyjściowej 120 N przy 400 kPa . Czas reakcji przy otwieraniu i zamykaniu nie może przekraczać 0,5 s.
- 8 Odprowadzenie spalin.
- 9 Rura elastyczna.
- 10 Ciśnieniomierz.

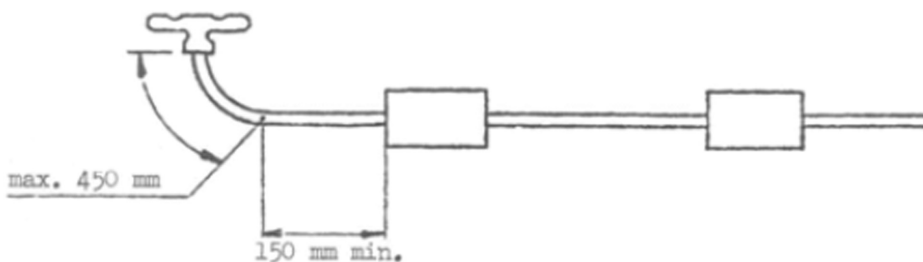
Dodatek 5

Punkty pomiarowe – przeciwnieście

Przykłady możliwych punktów pomiarowych w badaniach spadku ciśnienia. Dokładny punkt pomiarowy określa się w sprawozdaniu z badań. Znajduje się on na obszarze, na którym przepływ gazu jest ustalony.

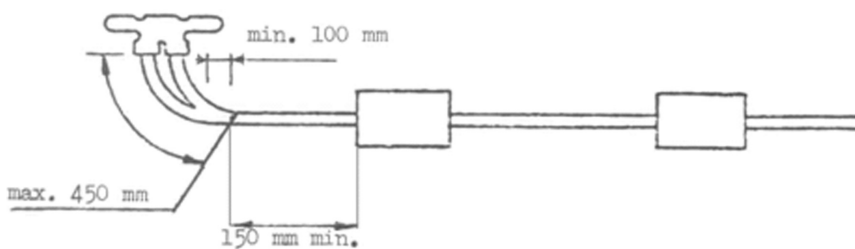
1. Rysunek 1

Rura pojedyncza



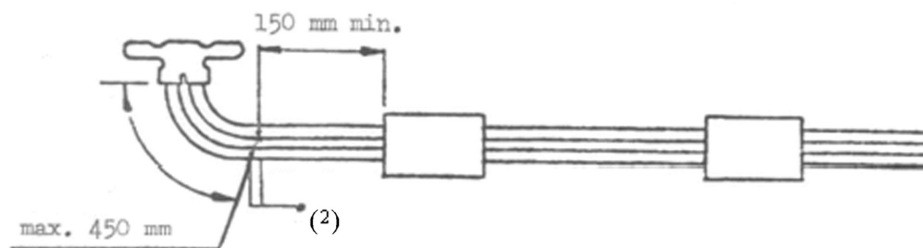
2. Rysunek 2

Rura częściowo podwójna ⁽¹⁾



3. Rysunek 3

Rura podwójna



⁽¹⁾ Jeżeli nie jest to możliwe, należy odnieść się do rysunku 3.

⁽²⁾ Dwa punkty pomiarowe, jeden odczyt.

ZAŁĄCZNIK X

Kontrole zgodności produkcji w odniesieniu do zamiennego układu tłumiącego jako oddzielnego zespołu technicznego

1. Informacje ogólne

Niniejsze wymogi są spójne z procedurą badania zgodności produkcji zgodnie z pkt 8 załącznika I.

2. Badanie i procedury

Metody badań, przyrządy pomiarowe i sposób interpretacji wyników są takie, jak opisano w załączniku IX pkt 5. Zamienny układ tłumiący lub jego część objęte badaniem poddaje się badaniu opisanemu w załączniku IX pkt 5.2, 5.3 i 5.4.

3. Dobór próby i ocena wyników

- 3.1. Wybiera się i poddaje badaniom opisanym w pkt 2 jeden układ tłumiący lub jedną jego część. Jeżeli wyniki badania spełniają wymogi w zakresie zgodności produkcji określone w załączniku IX pkt 8.1, typ układu tłumiącego lub jego część uznaje się za odpowiadające przepisom w zakresie zgodności produkcji.
- 3.2. Jeżeli jeden z wyników badania nie spełnia wymogów w zakresie zgodności produkcji określonych w załączniku IX pkt 8.1, badaniu poddaje się zgodnie z pkt 2 dwa kolejne układy tłumiące lub ich części należące do tego samego typu.
- 3.3. Jeżeli wyniki badań dotyczące drugiego i trzeciego układu tłumiącego lub ich części spełniają wymogi w zakresie zgodności produkcji określone w załączniku IX pkt 8.1, typ układu tłumiącego lub jego części uznaje się za odpowiadający przepisom w zakresie zgodności produkcji.
- 3.4. Jeżeli jeden z wyników badań dotyczący drugiego lub trzeciego układu tłumiącego lub ich części nie spełnia wymogów w zakresie zgodności produkcji określonych w załączniku IX pkt 8.1, typ układu tłumiącego lub jego części uznaje się za niezgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia i producent podejmuje niezbędne środki w celu przywrócenia zgodności.

ZAŁĄCZNIK XI

Zmiany do dyrektywy 2007/46/WE

W dyrektywie 2007/46/WE wprowadza się następujące zmiany:

Część A

1. w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli w części I dodaje się następujący wiersz:

Punkt	Przedmiot	Akt prawny	Zastosowanie										
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
1A	Poziom dźwięku	Rozporządzenie (UE) nr ... (*)	X	X	X	X	X	X					

b) w tabeli 1 w dodatku 1 do części I dodaje się następujący wiersz:

Punkt	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymagania szczegółowe
1A	Poziom dźwięku	Rozporządzenie (UE) nr ... (*)		A

c) w tabeli 2 w dodatku 1 do części I dodaje się następujący wiersz:

Punkt	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymagania szczegółowe
1A	Poziom dźwięku	Rozporządzenie (UE) nr ... (*)		A

2. w załączniku VI w tabeli w dodatku do wzoru A dodaje się następujący wiersz:

Punkt	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Akt zmieniony przez	Dotyczy wersji
1A	Poziom dźwięku	Rozporządzenie (UE) nr ... (*)		

3. w załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli w dodatku 1 dodaje się następujący wiersz:

Punkt	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M ₁ ≤ 2 500 ⁽¹⁾ kg (*)	M ₁ > 2 500 ⁽¹⁾ kg (*)	M ₂	M ₃
1A	Poziom dźwięku	Rozporządzenie (UE) nr ... (*)	H	G+H	G+H	G+H

b) w tabeli w dodatku 2 dodaje się następujący wiersz:

Punkt	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
1A	Poziom dźwięku	Rozporządzenie (UE) nr ... (*)	X	X	X	X	X	X				

c) w tabeli w dodatku 3 dodaje się następujący wiersz:

Punkt	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M ₁
1A	Poziom dźwięku	Rozporządzenie (UE) nr ... (*)	X

(*) Dz.U.: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia.

d) w tabeli w dodatku 4 dodaje się następujący wiersz:

Punkt	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
1A	Poziom dźwięku	Rozporządzenie (UE) nr ... (*)		H	H	H	H	H				

e) w tabeli w dodatku 5 dodaje się następujący wiersz:

Punkt	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Żuraw samojezdny kategorii N ₃
1A	Poziom dźwięku	Rozporządzenie (UE) nr ... (*)	T

Część B

1. W załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:
 - a) skreśla się pozycję 1 w tabeli w części I;
 - b) skreśla się pozycję 1 w tabeli 1 w dodatku 1 do części I;
 - c) skreśla się pozycję 1 w tabeli 2 w dodatku 1 do części I;
 - d) skreśla się pozycję 1 w tabeli w części II.
2. W załączniku VI skreśla się pozycję 1 w tabeli w dodatku do wzoru A.
3. W załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:
 - a) skreśla się pozycję 1 w tabeli w dodatku 1;
 - b) skreśla się pozycję 1 w tabeli w dodatku 2;
 - c) skreśla się pozycję 1 w tabeli w dodatku 3;
 - d) skreśla się pozycję 1 w tabeli w dodatku 4;
 - e) skreśla się pozycję 1 w tabeli w dodatku 5.

(*) Dz.U.: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia.

ZAŁĄCZNIK XII

Tabela korelacji

Dyrektywa 70/157/EWG	Niniejsze rozporządzenie
art. 1	—
art. 2	art. 4 ust. 1 i 2
art. 2a	art. 4 ust. 3 i 4
art. 3	—
art. 4	—
art. 5	—
załącznik I pkt 1	załącznik I pkt 1
załącznik I pkt 3	załącznik I pkt 2
załącznik I pkt 4	załącznik I pkt 3
załącznik I pkt 5	załącznik I pkt 4
załącznik I pkt 6	załącznik I pkt 5
załącznik I dodatek 1	załącznik I dodatek 1
załącznik I dodatek 2	załącznik I dodatek 2
załącznik I pkt 2	załącznik III
załącznik II pkt 1, 2, 3 i 4	załącznik IX pkt 1, 2, 3 i 4
załącznik II pkt 5 i 6	załącznik IX pkt 7 i 8
załącznik II dodatek 1	załącznik IX dodatek 1
załącznik II dodatek 2	załącznik IX dodatek 2
załącznik II dodatek 3	załącznik IX dodatek 3
załącznik III	—

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 9 grudnia 2011 r. Komisja przekazała Radzie i Parlamentowi Europejskiemu wyżej wymieniony wniosek.
2. Parlament Europejski przyjął swoją opinię w pierwszym czytaniu w dniu 6 lutego 2013 r.
3. Rada i Parlament rozpoczęły negocjacje z myślą o osiągnięciu porozumienia w drugim czytaniu. Negocjacje zakończyły się osiągnięciem porozumienia 5 listopada 2013 r.
4. W dniu 28 listopada 2013 r. przewodniczący Komisji Środowiska, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności skierował pismo do prezydencji, w którym stwierdził, że jeżeli Rada formalnie przekaze Parlamentowi swoje stanowisko w kształcie, w jakim jest ono przedstawione w załączniku do tego pisma, przewodniczący komisji ENVI zaleci zgromadzeniu plenarnemu zaakceptowanie stanowiska Rady bez zmian, z zastrzeżeniem weryfikacji prawną językowej.
5. W dniu 9 grudnia Rada potwierdziła swoje porozumienie polityczne w sprawie tekstu tego rozporządzenia w brzmieniu uzgodnionym przez obie instytucje.

II. CEL

Rozporządzenie to ma poprawić funkcjonowanie rynku wewnętrznego poprzez ustanowienie administracyjnych i technicznych wymogów w zakresie homologacji w UE pewnych typów nowych pojazdów pod względem ich poziomu hałasu i ich układów wydechowych, a także w zakresie sprzedaży i dopuszczenia do ruchu części i wyposażenia przeznaczonych do tych pojazdów. Uwzględnia ono również cele w zakresie ochrony zdrowia publicznego i ochrony środowiska.

Rozporządzenie wprowadza nową metodę badania służącą do pomiaru emisji dźwięku pojazdów silnikowych i niższe wartości graniczne hałasu w przypadku różnych kategorii pojazdów lekkich, pojazdów średniej wielkości i pojazdów ciężkich. Ustanawia ono również minimalny poziom hałasu w przypadku pojazdów elektrycznych oraz hybrydowych pojazdów elektrycznych.

III. ANALIZA STANOWISKA RADY W PIERWSZYM CZYTANIU

A. Ogólne

W następstwie głosowania na posiedzeniu plenarnym Parlament i Rada przeprowadziły negocjacje w celu zawarcia porozumienia w drugim czytaniu na podstawie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu, które Parlament był w stanie zatwierdzić w jego brzmieniu. Tekst stanowiska Rady w pierwszym czytaniu w pełni odzwierciedla kompromis osiągnięty między tymi dwoma współprawodawcami.

B. Główne zagadnienia

Kompromis odzwierciedlony w stanowisku Rady uchyla dyrektywę 70/157/EWG i zmienia dyrektywę 2007/46/WE ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep, wprowadzając dodatkowe przepisy dotyczące emisji dźwięku. Główne elementy kompromisu osiągniętego z Parlamentem obejmują:

- wartości graniczne dla emisji dźwięku i fazy ich wdrażania dla poszczególnych kategorii pojazdów (załącznik III);
- dźwiękowe systemy ostrzegawcze pojazdu, które mają być instalowane w pojazdach elektrycznych i hybrydowych pojazdach elektrycznych;
- nowe parametry testów do testowania emisji dźwięku w pojazdach;
- informacje dla konsumentów dotyczące emisji dźwięku w pojazdach;

- nowe definicje;
- wyjaśnione zostały obowiązki państw członkowskich;
- dostosowano załączniki do dyrektywy 2007/46/WE.

IV. PODSUMOWANIE

Stanowisko Rady w pełni odzwierciedla kompromis osiągnięty w negocjacjach między Parlamentem Europejskim a Radą, prowadzonych przy wsparciu Komisji. Kompromis ten został potwierdzony pismem przewodniczącego parlamentarnej komisji ENVI do przewodniczącego Komitetu Stałych Przedstawicieli z dnia 28 listopada 2013 r. W piśmie tym przewodniczący komisji ENVI zaznaczył, że zaleci jej członkom, a następnie całemu Parlamentowi, by zaakceptowali stanowisko Rady w pierwszym czytaniu bez zmian Parlamentu w drugim czytaniu – z zastrzeżeniem weryfikacji, której mają dokonać prawnicy lingwiści obu instytucji.
