

32002L0041

18.5.2002.

SLUŽBENI LIST EUROPSKIH ZAJEDNICA

L 133/17

DIREKTIVA KOMISIJE 2002/41/EZ**od 17. svibnja 2002.****o prilagodbi tehničkom napretku Direktive 95/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o najvećoj konstrukcijskoj brzini, najvećem zakretnom momentu i najvećoj neto snazi motora motornih vozila na dva ili tri kotača**

KOMISIJA EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, uzimajući u obzir Direktivu Vijeća 92/61/EEZ od 30. lipnja 1992. o homologaciji tipa motornih vozila na dva ili tri kotača ⁽¹⁾, kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2000/7/EZ ⁽²⁾ Europskog parlamenta i Vijeća, a posebno njezin članak 16., uzimajući u obzir Direktivu 95/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 2. veljače 1995. o najvećoj konstrukcijskoj brzini, najvećem zakretnom momentu i najvećoj neto snazi motora motornih vozila na dva ili tri kotača ⁽³⁾, a posebno njezin članak 4.,

budući da:

- (1) Direktiva 95/1/EZ jedna je od posebnih direktiva koja spada u postupke homologacije tipa Zajednice uvedene Direktivom 92/61/EEZ. Odredbe Direktive 92/61/EEZ u odnosu na sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice vozila primjenjuju se na Direktivu 95/1/EZ.
- (2) Potrebno je pojasniti ili dodati određene zahtjeve Direktive 95/1/EZ, kako bi se omogućilo ispravno djelovanje cjelokupnog sustava homologacija tipa.
- (3) Kako bi se to postiglo, potrebno je propisati vrijednosti koje treba unijeti u izvještaj o ispitivanju da se osigura dosljednost primjene Direktive 95/1/EZ, u slučaju mopeda, motocikala i tricikala s motorom s vanjskim izvorom paljenja i motornih vozila na dva ili tri kotača s motorom s kompresijskim paljenjem.
- (4) Direktivu 95/1/EZ treba stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (5) Mjere koje su predviđene u toj Direktivi u skladu su s mišljenjem Odbora za prilagodbu tehničkom napretku uspostavljenog na temelju članka 13. Direktive Vijeća 70/156/EEZ ⁽⁴⁾, kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 2001/116/EZ ⁽⁵⁾,

DONIJELA JE OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Prilozi Direktivi 95/1/EZ izmijenjeni su u skladu s Prilogom ovoj Direktivi.

Članak 2.

1. Počevši od 1. srpnja 2003., države članice ne smiju, ako se odnose na najveću konstrukcijsku brzinu, najveći zakretni moment i najveću neto snagu motora:

— odbiti odobriti EZ homologaciju tipa za tip motornog vozila na dva ili tri kotača, ili

— zabraniti registraciju, prodaju ili stavljanje u uporabu motornog vozila na dva ili tri kotača,

ako najveća konstrukcijska brzina, najveći zakretni moment i najveća neto snaga motora vozila udovoljavaju zahtjevima Direktive 95/1/EZ, kako je izmijenjena ovom Direktivom.

2. Počevši od 1. siječnja 2004., države članice će odbiti odobriti EZ homologaciju tipa svakom novom tipu motornog vozila na dva ili tri kotača ako se odnose na najveću konstrukcijsku brzinu, najveći zakretni moment i najveću neto snagu motora, ako zahtjevi Direktive 95/1/EZ, kako je izmijenjena ovom Direktivom, nisu ispunjeni.

Članak 3.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 30. lipnja 2003. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju glavne odredbe nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 4.

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europskih zajednica*.

Članak 5.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 17. svibnja 2002.

Za Komisiju
Erkki LIIKANEN
Član Komisije

⁽¹⁾ SL L 225, 10.8.1992., str. 72.

⁽²⁾ SL L 106, 3.5.2000., str. 1.

⁽³⁾ SL L 52, 8.3.1995., str. 1.

⁽⁴⁾ SL L 42, 23.2.1970., str. 1.

⁽⁵⁾ SL L 18, 21.1.2002., str. 1.

PRILOG

Prilozi Direktivi 95/1/EZ mijenjaju se kako slijedi:

1. Prilog I. mijenja se kako slijedi:

(a) u točki 5. drugi redak zamjenjuje se sljedećim:

„Atmosferski tlak: 97 ± 10 kPa.”

(b) u točki 5. peti redak zamjenjuje se sljedećim:

„Srednja brzina vjetra, mjerena na 1 m iznad tla: < 3 m/s, dozvoljeni naleti vjetra < 5 m/s.”

2. Prilog II. mijenja se kako slijedi:

(a) u Dodatku 1., točki 3.1.2., tablici 1., prva rečenica bilješke ⁽³⁾ zamjenjuje se sljedećim:

„Hladnjak, ventilator, usmjerivač zraka ventilatora, vodena pumpa i termostat moraju na ispitnom uređaju zauzimate koliko je god to moguće isti međusoban položaj kao da se nalaze na vozilu. Ako hladnjak, ventilator, usmjerivač zraka, vodena pumpa i/ili termostat zauzimaju položaj na ispitnom uređaju koji je različit od onoga na vozilu, položaj na ispitnom uređaju bit će opisan i zabilježen u izvještaju o ispitivanju.”

(b) u Dodatku 1., točka 4.1. zamjenjuje se sljedećim:

„4.1. **Definicija faktora a_1 i a_2**

Faktori s kojima se množe izmjereni zakretni moment i snaga kako bi se odredili zakretni moment i snaga motora koji u obzir uzimaju učinkovitost prijenosa (faktor a_2), korišten pri ispitivanju, i kako bi se taj zakretni moment i ta snaga sveli na referentne atmosferske uvjete propisane u točki 4.2.1. (faktor a_1).

Jednadžba korekcije snage je:

$$P_0 = a_1 \cdot a_2 \cdot P$$

gdje su:

P_0 = korigirana snaga (tj. snaga pri referentnim uvjetima na kraju koljenastog vratila)

a_1 = faktor korekcije za referentne atmosferske uvjete

a_2 = faktor korekcije za učinkovitost prijenosa

P = izmjerena snaga (zabilježena snaga).”

(c) u Dodatku 1., točka 4.3. zamjenjuje se sljedećim:

„4.3. **Određivanje faktora korekcije**

4.3.1. *Određivanje faktora a_2*

— Kada je točka mjerenja na izlaznoj strani koljenastog vratila taj faktor je jednak 1.

— Kada točka mjerenja nije na izlaznoj strani koljenastog vratila taj faktor izračunava se pomoću jednadžbe:

$$a_2 = \frac{1}{n_t}$$

gdje je n_t učinkovitost prijenosa od koljenastog vratila do točke mjerenja.

Ta učinkovitost prijenosa n_t određena je pomoću umnoška učinkovitosti n_j svakog pojedinog dijela prijenosa:

$$n_t = n_1 \cdot n_2 \cdot \dots \cdot n_j$$

Učinkovitost n_j svakog dijela prijenosa prikazana je sljedećom tablicom:

	Tip	Učinkovitost
Zupčanik	Ravno ozubljenje	0,98
	Vijčano ozubljenje	0,97
	Koso ozubljenje	0,96
Lanac	Lanac s valjčićima	0,95
	Tihi lanac	0,98

Tip		Učinkovitost
Remen	Zupčasti remen	0,95
	Klinasti remen	0,94
Hidraulička spojka ili pretvarač	Hidraulička spojka ⁽¹⁾	0,92
	Hidraulički pretvarač ⁽¹⁾	0,92

⁽¹⁾ Ako nije blokirana

4.3.2. Određivanje faktora a_1 ⁽¹⁾

4.3.2.1. Definicije fizikalnih veličina T, P_s kod faktora korekcije a_1

T = apsolutna temperatura usisavanog zraka

P_s = atmosferski tlak suhog zraka u kilopaskalima (kPa) tj. sveukupni barometarski tlak minus tlak vodene pare

4.3.2.2. Faktor a_1

Faktor korekcije a_1 dobije se pomoću jednadžbe

$$a_1 = \left(\frac{99}{P_s} \right)^{1,2} \cdot \left(\frac{T}{298} \right)^{0,6}$$

Ta jednadžba primjenjuje se samo ako je:

$$0,93 \leq a_1 \leq 1,07$$

Ako su granične vrijednosti premašene, dobivena korigirana vrijednost mora se navesti u izvještaju o ispitivanju zajedno s točnim uvjetima pri ispitivanju (temperatura i tlak).

⁽¹⁾ Ispitivanja se smiju provoditi u ispitnim komorama s regulacijom temperature, gdje se atmosferski uvjeti mogu regulirati."

(d) u Dodatku 1. točke 4.4. i 4.5. brišu se;

(e) u Dodatku 1. točki 6.1. „1,5 %” zamjenjuje se s „3 %”;

(f) u Dodatku 2. točki 3.1.2., tablici 1., prva rečenica bilješke ⁽³⁾ zamjenjuje se sljedećim:

„Hladnjak, ventilator, usmjerivač zraka, vodena pumpa i termostat moraju na ispitnom uređaju zauzimati koliko je god to moguće isti međusoban relativan položaj kao da se nalaze na vozilu. Ako hladnjak, ventilator, usmjerivač zraka, vodena pumpa i/ili termostat zauzimaju položaj na ispitnom uređaju koji je različit od onoga na vozilu, položaj na ispitnom uređaju biti će opisan i zabilježen u izvještaju o ispitivanju.”

(g) u Dodatku 2., točka 4.1. zamjenjuje se sljedećim:

„4.1. Definicija faktora a_1 i a_2

Faktori s kojima se množe izmjereni zakretni moment i snaga kako bi se odredili zakretni moment i snaga motora koji u obzir uzimaju učinkovitost prijenosa (faktor a_2), korišten pri ispitivanju, i kako bi se taj zakretni moment i ta snaga sveli na referentne atmosferske uvjete propisane u točki 4.2.1. (faktor a_1).

Jednadžba korekcije snage je:

$$P_0 = a_1 \cdot a_2 \cdot P$$

gdje su:

P_0 = korigirana snaga (tj. snaga pri referentnim uvjetima na kraju koljenastog vratila)

a_1 = faktor korekcije za referentne atmosferske uvjete

a_2 = faktor korekcije za učinkovitost prijenosa

P = izmjerena snaga (zabilježena snaga).”

(h) u Dodatku 3., točki 3.1.3., tablici 1, prva rečenica bilješke ⁽⁵⁾ zamjenjuje se sljedećim:

„Hladnjak, ventilator, usmjerivač zraka ventilatora, vodena pumpa i termostat moraju na ispitnom uređaju zauzimati koliko je god to moguće isti međusoban relativan položaj kao da se nalaze na vozilu. Ako hladnjak, ventilator, usmjerivač zraka, vodena pumpa i/ili termostat zauzimaju položaj na ispitnom uređaju koji je različit od onoga na vozilu, položaj na ispitnom uređaju biti će opisan i zabilježen u izvještaju o ispitivanju.”

(i) u Dodatku 3., točka 4.1. zamjenjuje se sljedećim:

„4.1. **Definicija faktora a_d i a_2**

Faktori s kojima se množe izmjereni zakretni moment i snaga kako bi se odredili zakretni moment i snaga motora koji u obzir uzimaju učinkovitost prijenosa (faktor a_2), korišten pri ispitivanju, i kako bi se taj zakretni moment i ta snaga sveli na referentne atmosferske uvjete propisane u točki 4.2.1. (faktor a_d).

Jednadžba korekcije snage je:

$$P_0 = a_d \cdot a_2 \cdot P$$

gdje su:

P_0 = korigirana snaga (tj. snaga pri referentnim uvjetima na kraju koljenastog vratila)

a_d = faktor korekcije za referentne atmosferske uvjete

a_2 = faktor korekcije za učinkovitost prijenosa (vidjeti Dodatak 2., točku 4.3.1.)

P = izmjerena snaga (zabilježena snaga).”

(j) u Dodatku 3., točki 4.4. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„4.4. **Određivanje faktora korekcije a_d ⁽¹⁾**”
