

ДИРЕКТИВА 2002/41/ЕО НА КОМИСИЯТА

от 17 май 2002 година

за приспособяване към техническия прогрес на Директива 95/1/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно максималната проектна скорост, максималния момент на въртене и максималната нетна мощност на двигателя на дву и триколесни моторни превозни средства

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Директива 92/61/ЕИО на Съвета от 30 юни 1992 г. относно типовото одобрение на дву и триколесни моторни превозни средства¹, съгласно направените изменения и допълнения от Европейския парламент и с Директива 2000/7/ЕО на Съвета², и по-специално член 16 от нея,

като взе предвид Директива 95/1/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 2 февруари 1995 г. относно максималната проектна скорост, максималния момент на въртене и максималната нетна мощност на двигателя на дву и триколесни моторни превозни средства³, и по-специално член 4 от нея,

като има предвид, че:

1. Директива 95/1/ЕО е само една от всички директиви регулиращи процедурата за типово одобрение на ЕИО, въведена с Директива 92/61/ЕИО. Разпоредбите на Директива 92/61/ЕИО относно системите, компонентите и отделните технически единици на превозното средство следователно се отнасят до настоящата директива;
2. За да се осигури правилното функциониране на системата като цяло, необходимо е да се изяснят или допълнят определени разпоредби на Директива 95/1/ЕО;
3. За целта е необходимо да се определят стойностите, които се въвеждат при отчитане резултатите от изпитването, за да се гарантира последователността на приложението на Директива 95/1/ЕО към мотопеди, мотоциклети и триколесни превозни средства с двигатели с искрово запалване и дву и триколесни моторни превозни средства с двигатели с дизелово запалване;
4. Директива 95/1/ЕО трябва следователно да бъде съответно изменена и допълнена;
5. Мерките, предвидени в настоящата директива, отговарят на становището на Комитета за приспособяване към техническия

¹ ОВ L 225, 10.8.1992 г., стр. 72.

² ОВ L 106, 3.5.2000 г., стр. 1.

³ ОВ L 52, 8.3.1995 г., стр. 1.

прогрес, създаден с член 13 от Директива 70/156/ЕИО на Съвета ¹, последно изменена с Директива 2001/116/ЕО на Комисията ²,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Приложенията към Директива 95/1/ЕО се изменят в съответствие с приложението към настоящата директива.

Член 2

1. В сила от 1 юли 2003 г., държавите-членки на основания, отнасящи се до максималната проектна скорост, максималния момент на въртене и максималната нетна мощност на двигателя не могат:

- да отказват да издават типово одобрение на ЕО за тип дву и триколесни моторни превозни средства, или
- да забраняват регистрацията, продажбата или въвеждането в експлоатация на дву или триколесни моторни превозни средства;

когато максималната проектна скорост, максималния момент на въртене и максималната нетна мощност на двигателя на превозните средства отговарят на изискванията на Директива 95/1/ЕО, съгласно измененията и допълненията на настоящата директива.

2. В сила от 1 януари 2004 г., държавите-членки отказват да издават типово одобрение на ЕО за всеки тип дву или триколесно моторно превозно средство, по причини, отнасящи се до максималната проектна скорост, максималния момент на въртене и максималната нетна мощност на двигателя, когато изискванията на Директива 95/1/ЕО, в съответствие с измененията и допълненията на настоящата директива, не се спазват.

Член 3

1. Държавите-членки приемат необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби, за да съобразят законодателство си с настоящата директива не по-късно от 30 юни 2003 г. Те незабавно уведомяват Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им

¹ ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 1.

² ОВ L 18, 21.1.2002 г., стр. 1.

публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки уведомяват Комисията за основните разпоредби от националното законодателство, в областта регулирана от настоящата директива.

Член 4

Настоящата директива влиза в сила след 20-тия ден от обнародването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности*.

Член 5

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 17 май 2002 година

За Комисията:

Erki LIIKANEN,

Член на комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложенията към Директива 95/1/ЕО се изменят, както следва:

1. Приложение 1 се изменя, както следва:

а) в точка 5, вторият ред се заменя със следното:

„Атмосферно налягане: 97 ± 10 kPa.”

б) в точка 5, петият ред се заменя със следното:

„Средна скорост на вятъра, измерена 1 м над земната повърхност: < 3 м/сек, с допуск на пориви < 5 м/сек.”

2. Приложение II се изменя и допълва, както следва:

а) в допълнение 1, точка 3.1.2, таблица 1, първото изречение на забележка (³) се заменя със следното

„Радиаторът, вентилаторът, дюзата на вентилатора, водната помпа и термостатът, трябва да са така разположени върху изпитвателния стенд, че да заемат максимално допустимото също положение, едно спрямо друго, както когато са монтирани на превозното средство. Ако радиаторът, вентилаторът, дюзата на вентилатора, водната помпа и/или термостатът заемат място върху изпитвателния стенд, което е различно от това при превозното средство, разположението им върху изпитвателния стенд се описва и отбелязва в отчета за проведено изпитване.”

б) в допълнение 1, точка 4.1 се заменя със следното:

„4.1. Определение на коефициентите a_1 и a_2 .

Това са коефициентите, по които се умножават отчетения момент на въртене и отчетената мощност, за да се определи момента на въртене и мощността на двигателя, като се взема под внимание въздействието на предавателната система (коефициент a_2), използвана по време на изпитването и, за да се приведат същите момент на въртене и мощност към нормативно определените атмосферни условия, определени в 4.2.1 (коефициент a_1).

Формулата за коригиране на мощността е както следва:

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

където:

P_0 = коригираната мощност (т.е. мощността при нормативните условия при фланеца на колянвия вал)

a_1 = коефициент на корекция за нормативно определените атмосферни условия

a_2 = коефициент на корекция за ефективността на предавката

P = измерената мощност (отчетената мощност).”

в) в приложение 1, точка 4.3 се заменя със следното:

4.3. Определяне коефициента на корекция

4.3.1. Определяне коефициента a_2

- когато точката за замерване е фланеца на колянвия вал, този коефициент трябва да е 1,
- когато точката за измерване не е фланеца на колянвия вал, този коефициент се изчислява с формулата:

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

където n_t е коефициента на полезно действие на предавателната система разположена между колянвия вал и точката на замерване.

Този коефициент на полезно действие на предавателната система n_t се определя с произведението (умножение) на коефициента на полезно действие n_j на всеки от компонентите на предавателната система:

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

Коефициентът на полезно действие n_j на всеки от компонентите на предавателната система е представена в следната таблица:

	Тип	КПД
Зъбно колело	Цилиндрично колело с прави зъби	0.98
	Винтово зъбно колело	0.97
	Конусно зъбно колело	0.96
Верига	Ролкова верига	0.95
	Безшумна верига	0.98
Ремък	Клиновиден назъбен ремък	0.95
	Клинов ремък	0.94
Хидравличен съединител или преобразувател	Хидравличен съединител ¹	0.92
	Хидравличен преобразувател ¹	0.92

¹ Когато не е блокиран.

4.3.2. Определяне коефициента a_1 ¹

4.3.2.1. Определяне величините T , P_s за коефициента на корекция a_1

T = абсолютната температура на всмуквания въздух

P_s = атмосферното налягане при нулева влажност в килопаскали (kPa); т.е. общото барометрично налягане, минус налягането на водната пара

4.3.2.2. Коефициентът a_1

Корекционният коефициент a_1 се извлича със следната формула:

$$a_1 = \left(\frac{99}{P_s} \right)^{1.2} \cdot \left(\frac{T}{298} \right)^{0.6},$$

Тази формула се прилага, само когато:

$$0.93 \leq a_1 \leq 1.07.$$

Ако пределните стойности бъдат надвишени, се цитира получената коригирана стойност, а изпитвателните условия (температура и налягане) се отбелязват конкретно в отчета за изпитването.

¹ Изпитването може да се проведе в климатична изпитвателна камера, където климатичните условия могат да се управляват.”

г) в допълнение 1, точки 4.4 и 4.5 се заличават;

д) в допълнение 1, точка 6.1, „1.5%” се заменя с „3%”;

е) в допълнение 2, точка 3.1.2, таблица 1, първото изречение на забележка (3) се заменя със следното:

„Радиаторът, вентилаторът, дюзата на вентилатора, водната помпа и термостатът, трябва да са така разположени върху изпитвателния стенд, че да заемат максимално допустимото също положение, едно спрямо друго, както когато са монтирани на превозното средство. Ако радиаторът, вентилаторът, дюзата на вентилатора, водната помпа и/или термостатът заемат място върху изпитвателния стенд, което е различно от това при превозното средство, разположението им върху изпитвателния стенд се описва и отбелязва в отчета за проведеното изпитване”.

ж) в допълнение 2, точка 4.1 се заменя със следното

„4.1. Определяне коефициентите a_1 и a_2 .

Това са коефициентите, по които се умножават отчетените момент на въртене и мощност, за да се определи момента на въртене и мощността на двигателя, като се взима предвид ефективността на предавателната система (коефициент a_2), които се използват по време на изпитванията и, за да се приведат момента на въртене и мощността в съответствие с нормативните атмосферни условия на 4.2.1 (коефициент a_1).

Корекционната формула за мощност е както следва:

$$P_0 = a_1 a_2 x P,$$

където:

P_0 = коригираната мощност (т.е. мощността при нормативните условия при фланеца на колянвия вал)

a_1 = коефициент на корекция на нормативно определените атмосферни условия

a_2 = коефициент на корекция на полезно действие на предавателната система

P = измерената мощност (отчетена мощност).”

з) в допълнение 3, точка 3.1.3, таблица 1, първото изречение на забележка (⁵) се заменя със следното:

„Радиаторът, вентилаторът, дюзата на вентилатора, водната помпа и термостатът, трябва да са така разположени върху изпитвателния стенд, че да заемат максимално допустимото също положение, едно спрямо друго, както когато са монтирани на превозното средство. Ако радиаторът, вентилаторът, дюзата на вентилатора, водната помпа и/или термостатът заемат място върху изпитвателния стенд, което е различно от това при превозното средство, разположението им върху изпитвателния стенд се описва и отбелязва в отчета за проведеното изпитване”.

и) в допълнение 3, точка 4.1 се заменя със следното

„4.1. Определяне коефициентите a_1 и a_2 .

Това са коефициентите, по които се умножават отчетените момент на въртене и мощност, за да се определи момента на въртене и мощността на двигателя, като се взима предвид ефективността на предавателната система (коефициент a_2), които се използват по време на изпитванията, и за да се приведат момента на въртене и мощността в съответствие с нормативните атмосферни условия на 4.2.1 (коефициент a_d).

Корекционната формула за мощност е както следва:

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

където:

P_0 = коригираната мощност (т.е. мощността при нормативните условия при фланеца на колянвия вал)

a_d = коефициент на корекция на нормативно определените атмосферни условия

a_2 = коефициент на корекция на полезното действие на предавателната система (виж допълнение 2, точка 4.3.1)

P = измерената мощност (отчетена мощност).”

й) в допълнение 3, точка 4.4, заглавието се заменя със следното

„4.4. Определяне коефициента на корекция a_d (¹).”

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложенията към Директива 95/1/ЕО се изменят, както следва:

3. Приложение 1 се изменя, както следва:

а) в точка 5, втория ред се заменя със следното:

„Атмосферно налягане: 97 ± 10 kPa.”

б) в точка 5, петия ред се заменя със следното:

„Средна скорост на вятъра, измерена 1 м над нивото на земята: < 3 м/сек, с допуск на пориви < 5 м/сек.”

4. Приложение II се изменя и допълва, както следва:

а) в допълнение 1, точка 3.1.2, таблица 1, първото изречение на забележка (³) се заменя със следното

„Радиаторът, вентилаторът, дюзата на вентилатора, водната помпа и термостатът, трябва да са така разположени върху изпитвателния стенд, че да заемат максимално допустимото също положение, едно спрямо друго, както когато са монтирани на превозното средство. Ако радиаторът, вентилаторът, дюзата на вентилатора, водната помпа и/или термостатът заемат място върху изпитвателния стенд, което е различно от това при превозното средство, разположението им върху изпитвателния стенд се описва и отбелязва в отчета за проведено изпитване”.

б) в допълнение 1, точка 4.1 се заменя със следното:

„4.1. Определение за фактора a_1 и a_2 .

Това са коефициентите, по които се умножават отчетения момент на въртене и отчетената мощност, за да се определи момента на въртене и мощността на двигателя, като се взема под внимание въздействието на предавката (коефициент a_2), използвана по време на изпитването и, за да се приведат същите момент на въртене и мощност към нормативно определените атмосферни условия, определени в 4.2.1 (коефициент a_1).

Формулата за коригиране на мощността е както следва:

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

където:

P_0 = коригираната мощност (т.е. мощността при нормативните условия при изходната страна на колянвия вал)

a_1 = коефициент на корекция за нормативно определените атмосферни условия

a_2 = коефициент на корекция за ефективността на предавката

P = измерената мощност (отчетената мощност).”

в) в приложение 1, точка 4.3 се заменя със следното:

4.4. Определяне коефициента на корекция

4.3.1. Определяне коефициента a_2

- когато точката за измерване е изходната страна на колянвия вал, този коефициент трябва да е 1,
- когато точката за измерване не е изходната страна на колянвия вал, този коефициент се изчислява с формулата:

$$a_2 = \frac{1}{n_i},$$

където n_i е коефициента на полезно действие на предавката разположена между колянвия вал и точка на измерване.

Този коефициент на полезно действие на предавката n_i се определя с произведението (умножение) на коефициента на полезно действие n_j на всеки от компонентите на предавката:

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

Коефициентът на полезно действие n_j на всеки от компонентите на предавката е представена в следната таблица:

	Тип	КПД
	Цилиндрично колело с прави зъби	0.98
Зъбно колело	Винтово зъбно колело	0.97
	Конусно зъбно колело	0.96
Верига	Ролкова верига	0.95
	Безшумна верига	0.98
Ремък	Клиновиден назъбен ремък	0.95
	Клинов ремък	0.94
Хидравличен съединител или преобразувател	Хидравличен съединител ⁽¹⁾	0.92
	Хидравличен преобразувател ⁽¹⁾	0.92

(¹) Когато не е блокиран.		
----------------------------------------	--	--

4.3.2. Определяне коефициента a_1 (¹)

4.3.2.3. Определяне величините T , P_s за коефициента на корекция a_1

T = абсолютната температура на всмуквания въздух

P_s = сухото атмосферно налягане в килопаскали (кПа); т.е. общото барометрично налягане, минус налягането на водната пара

4.3.2.4. Коефициента a_1

Корекционният коефициент a_1 се извлича със следната формула:

$$a_1 = \left(\frac{99}{P_s} \right)^{1.2} \cdot \left(\frac{T}{298} \right)^{0.6},$$

Тази формула се прилага, само ако:

$$0.93 \leq a_1 \leq 1.07.$$

Ако пределните стойности бъдат надвишени, получената коригирана стойност трябва да се цитира, а изпитвателните условия (температура и налягане) да се отбележат точно в отчета за изпитването.

(¹) Изпитването може да се проведе в климатична изпитвателна камера, където климатичните условия могат да се управляват.”

г) в допълнение 1, точки 4.4 и 4.5 се заличават;

д) в допълнение 1, точка 6.1, „1.5%” се заменя с „3%”;

е) в допълнение 2, точка 3.1.2, таблица 1, първото изречение на забележка (3) се заменя със следното:

„Радиаторът, вентилаторът, дюзата на вентилатора, водната помпа и термостатът, трябва да са така разположени върху изпитвателния стенд, че да заемат максимално допустимото също положение, едно спрямо друго, както когато са монтирани на превозното средство. Ако радиаторът, вентилаторът, дюзата на вентилатора, водната помпа и/или термостатът заемат място върху изпитвателния стенд, което е различно от това при превозното средство, разположението им върху изпитвателния стенд се описва и отбелязва в отчета за проведеното изпитване”.

ж) в допълнение 2, точка 4.1 се заменя със следното

„4.1. Определяне коефициентите a_1 и a_2 .

Това са коефициентите, по които се умножават отчетените момент на въртене и мощност, за да се определи момента на въртене и мощността на двигателя, като се вземе предвид ефективността на предавката (фактор a_2), които вероятно се използват по време на изпитванията, и за да се приведат момента на въртене и мощността в съответствие с нормативните атмосферни условия на 4.2.1 (фактор a_1).

Корекционната формула за мощност е както следва:

$$P_0 = a_1 a_2 x P,$$

където:

P_0 = коригираната мощност (т.е. мощността при нормативните условия при изходната страна на колянния вал)

a_1 = коефициент на корекция на нормативно определените атмосферни условия

a_2 = коефициент на корекция на полезно действие на предавката

P = измерената мощност (отчетена мощност).”

з) в допълнение 3, точка 3.1.3, таблица 1, първото изречение на забележка (⁵) се заменя със следното:

„Радиаторът, вентилаторът, дюзата на вентилатора, водната помпа и термостатът, трябва да са така разположени върху изпитвателния стенд, че да заемат максимално допустимото също положение, едно спрямо друго, както когато са монтирани на превозното средство. Ако радиаторът, вентилаторът, дюзата на вентилатора, водната помпа и/или термостатът заемат място върху изпитвателния стенд, което е различно от това при превозното средство, разположението им върху изпитвателния стенд се описва и отбелязва в отчета за проведеното изпитване”.

и) в допълнение 3, точка 4.1 се заменя със следното

„4.1. Определяне коефициентите a_d и a_2 .

Това са коефициентите, по които се умножават отчетените момент на въртене и мощност, за да се определи момента на въртене и мощността на двигателя, като се вземе предвид ефективността на предавката (фактор a_2), които се използват по време на изпитванията, и за да се приведат момента на въртене и мощността в съответствие с нормативните атмосферни условия на 4.2.1 (фактор a_d).

Корекционната формула за мощност е както следва:

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

където:

P_0 = коригираната мощност (т.е. мощността при нормативните условия при изходната страна на колянния вал)

a_d = коефициент на корекция на нормативно определените атмосферни условия

a_2 = коефициент на корекция на полезното действие на предавката (виж допълнение 2, точка 4.3.1)

P = измерената мощност (отчетена мощност).”

й) в допълнение 3, точка 4.4, заглавието се заменя със следното

„4.4. Определяне коефициента на корекция a_d (¹).”