Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

►**B** **NÕUKOGU OTSUS 2001/509/EÜ,**

26. juuni 2001,

Euroopa Ühenduse ühinemise kohta mootorsõidukitele ja nende haagistele mõeldud protekteeritud õhkrehvide tootmismenetluse tüübikinnitust käsitleva ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjaga nr 108

(EÜT L 183, 6.7.2001, lk 37)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
►**M1**	Nõukogu otsus 2006/443/EÜ, 13. märts 2006	L 181	1	4.7.2006

▼B

NÕUKOGU OTSUS 2001/509/EÜ,

26. juuni 2001,

Euroopa Ühenduse ühinemise kohta mootorsõidukitele ja nende haagistele mõeldud protekteeritud õhkrehvide tootmismenetluse tüübikinnitust käsitleva ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjaga nr 108

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 27. novembri 1997. aasta otsust 97/836/EÜ, millega Euroopa Ühendus ühineb ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni kokkuleppega, milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavale ja/või sellel kasutatavale varustusele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist ning nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist (”1958. aasta läbivaadatud kokkulepe”), ([1]) eriti selle artikli 3 lõiget 3 ja artikli 4 lõike 2 teist taanet,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ([2])

võttes arvesse Euroopa Parlamendi arvamust ([3])

ning arvestades järgmist:

(1) Mootorsõidukitele ja nende haagistele mõeldud protekteeritud õhkrehvide tootmismenetluse tüübikinnitust käsitleva ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 108 ühtsete sätete eesmärk on kaotada liikmesriikide vahel mootorsõidukikaubanduselt protekteeritud õhkrehve puudutavad tehnilised tõkked, tagades kõrge ohutustaseme ja keskkonnakaitse.

(2) Eeskirjast nr 108 on lepinguosalistele teatatud ja see on jõustunud kõigi lepinguosaliste suhtes, kes ei teatanud oma eriarvamustest 1958. aasta läbivaadatud kokkuleppele lisatud eeskirjas täpsustatud kuupäevaks või kuupäevadeks.

(3) Võimaldamaks ettevõtjatel rakendada asjakohaseid meetmeid eeskirja nr 108 sätete õigeaegseks kohaldamiseks, vältides samas protekteeritud õhkrehvide turu häirimist, mida võiks põhjustada iseäranis asjaolu, et eeskiri jõustub erinevates liikmesriikides eri aegadel, võetakse nimetatud eeskirja ühtse rakendamise reguleerimiseks kogu ühenduses hiljem vastu ühenduse direktiiv. Sellegipoolest ei liideta eeskirja nr 108 mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnituse süsteemi,

ON VASTU VÕTNUD JÄRGMISE OTSUSE:

▼M1

Ainus artikkel

Euroopa Ühendus ühineb mootorsõidukitele ja nende haagistele mõeldud protekteeritud õhkrehvide tootmismenetluse tüübikinnitust käsitleva ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjaga nr 108.

Alates 13. septembrist 2006 kohaldatakse lisas esitatud eeskirja 108 sätteid kohustusliku tingimusena nimetatud eeskirja reguleerimisalasse kuuluvate protekteeritud rehvide ühenduse turule viimisel.

([1]) EÜT L 346, 17.12.1997, lk 78.
([2]) EÜT C 177, 22.6.2000, lk 47.
([3]) Nõusolek on antud 15. mail 2001 (Euroopa Ühenduste Teatajas seni avaldamata).

▼**M1**

EESKIRI 108

ÜHTSED SÄTTED, MIS KÄSITLEVAD MOOTORSÕIDUKITELE JA NENDE HAAGISTELE MÕELDUD TAASTATUD ÕHKREHVIDE TOOTMISMENETLUSE TÜÜBIKINNITUST

(konsolideeritud versioon)

SISUKORD

EESKIRI

1. Reguleerimisala
2. Mõisted
3. Märgised
4. Tüübikinnituse taotlemine
5. Tüübikinnitus
6. Nõuded
7. Spetsifikaadid
8. Tüübikinnituse muutmine
9. Toodangu vastavus nõuetele
10. Sanktsioonid toodangu nõuetele mittevastavuse korral
11. Tootmise lõplik peatamine
12. Tüübikatsetuste läbiviimise eest vastutavate tehniliste teenistuste, katselaborite ning haldusasutuste nimed ja aadressid

LISAD

1. lisa Teatis tüübikinnituse andmise, pikendamise, tüübikinnituse andmisest keeldumise või tüübikinnituse tühistamise või rehvide taastamisega tegeleva tootmisüksuse tegevuse lõpliku peatamise kohta vastavalt eeskirjale nr 108
2. lisa Tüübikinnitusmärgi paigutus
3. lisa Taastatud rehvi märgistuse paigutus
4. lisa Koormusindeksite ja neile vastavate kandevõimete loetelu
5. lisa Rehvimõõdu tähistus ja mõõtmed
6. lisa Õhkrehvide mõõtmise meetod
7. lisa Koormuse/kiiruse kestvuskatsete kord
8. lisa Selgitav joonis

▼**M1**

1. REGULEERIMISALA

Käesolevat eeskirja kohaldatakse teedel kasutatavatele sõiduautodele ja nende haagistele paigaldamiseks ette nähtud taastatud rehvide tootmise suhtes. Eeskirja ei kohaldata siiski järgmise suhtes:

1.1. kommertsveokite ja nende haagiste taastatud rehvid;

1.2. taastatud rehvid, mis on ette nähtud maksimumkiirusele alla 120 km/h või üle 300 km/h;

1.3. jalg- ja mootorrataste rehvid;

1.4. rehvid, mis on algselt valmistatud ilma kiiruskategooria ja/või koormusindeksita;

1.5. rehvid, mis on algselt valmistatud ilma tüübikinnituseta ning ilma E- või e-märgita;

1.6. kuni 1939. aastani toodetud autodele valmistatud rehvid;

1.7. üksnes võistlemiseks või teeväliseks kasutamiseks valmistatud ja sellele vastavalt tähistatud rehvid;

1.8. ajutiseks kasutamiseks ettenähtud "T-tüüpi" varurehvid.

2. MÕISTED – vt ka t 8. lisa joonis

Käesolevas eeskirjas kasutatakse järgmisi mõisteid.

2.1. *Taastatud õhkrehvide valik* – punktis 4.1.4 osutatud taastatud õhkrehvide valik.

2.2. *Õhkrehvi konstruktsioon* – rehvi põhimiku tehnilised omadused. Eelkõige eristatakse järgmisi konstruktsioone.

2.2.1. *Diagonaalrehv* ehk *kihtide diagonaalse paigutusega rehv* – õhkrehvi konstruktsioon, mille korral koordi kihid ulatuvad randini ja paiknevad vastasnurkade all, mis on turvise keskjoone suhtes oluliselt väiksemad kui 90°.

2.2.2. *Diagonaal-vöörehv* – diagonaalrehvi konstruktsioon, kus põhimik on piiratud vööga, mis koosneb kahest või enamast kihist oluliselt mittevenivast koortmaterjalist, asetatuna vastasnurkade all, mis on lähedased põhimiku omadele.

2.2.3. *Radiaalrehv* – rehvi konstruktsioon, kus koordi kihid ulatuvad rantideni ja on asetatud sisuliselt 90° all turvise keskjoone suhtes ning põhimik on stabiliseeritud põhimõtteliselt mitteveniva ringvööga.

2.3. Kasutusliik

2.3.1. *Tavaline rehv* – tavaliseks maanteekasutuseks ettenähtud rehv.

2.3.2. *Talverehv* – rehv, mille turvisemustri ja konstruktsiooni eesmärk on eelkõige kindlustada tavalisest rehvist paremad sõiduomadused poris ja värskes või sulavas lumes. Lumerehvi turvisemuster koosneb üldiselt soontest (ribidest) ja/või jäikadest plokkelementidest, mis on suuremate vahedega kui tavalisel rehvil.

2.3.3. *Varurehv ajutiseks kasutamiseks* – rehv, mis erineb mis tahes sõidukile normaalsetes sõiduoludes paigaldamiseks mõeldud rehvist ja on mõeldud ainult ajutiseks kasutamiseks piiratud sõidutingimustes.

2.3.4. *T-tüüpi varurehv ajutiseks kasutamiseks* – ajutiseks kasutamiseks mõeldud varurehvi tüüp, mis on ette nähtud kasutamiseks standard- või tugevdatud rehvist kõrgema rehvirõhuga.

2.4. *Rant* – rehvi osa, mis oma kuju ja konstruktsiooni tõttu sobib veljega ja hoiab rehvi selle peal.

2.5. *Koort* – kiud, mis moodustavad õhkrehvi kihtide kanga.

2.6. *Kiht* – kummiga kaetud paralleelsed koordi kihid.

2.7. *Vöö* – radiaalrehvi või diagonaal-vöörehvi puhul materjali(de) kiht (kihid) turvise all, mis on sisuliselt asetatud turvise keskjoone suunas, piiramaks põhimiku ringsuunalist liikumist.

2.8. *Vahepadjand* – diagonaalrehvile kinnitatav vahekiht põhimiku ja turvise vahel.

2.9. *Kaitsepõll* – materjal randi piirkonnas põhimiku kaitseks rattavelje põhjustatud hõõrdumise või abrasiooni vastu.

2.10. *Põhimik* – õhkrehvi struktuuriosa, mis pole turvis ega välimised kummist küljed ning mis rõhu all kannab koormust.

2.11. *Turvis* – õhkrehvi osa, mis on välja töötatud kokkupuuteks maapinnaga, kaitseb põhimikku mehaaniliste vigastuste eest ja soodustab haakumist maapinnaga.

▼**M1**

2.12. *Külg* – õhkrehvi osa turvise ja rattaäärisega kaetud ala vahel.

2.13. *Rehvi alaosa* – piirkond ristlõike maksimumlaiust tähistava joone ja piirkonna vahel, mis peab olema kaetud velje servaga.

2.14. *Turvise soon* – ruum turvisemustri ribide või plokkide vahel.

2.15. *Peasooned* – laiad sooned turvisepinna keskosas, mis katavad umbes kolme neljandikku turvise laiusest.

2.16. *Ristlõike laius* – joonkaugus rõhu all oleva, kindlaksmääratud mõõteveljele kinnitatud õhkrehvi külgede välispindade vahel, välja arvatud tähistusest (märgistusest), kaunistustest ja kaitsevöödest või -ribidest tingitud kõrgendused.

2.17. *Üldlaius* – joonkaugus rõhu all oleva, kindlaksmääratud mõõteveljele kinnitatud õhkrehvi külgede välispindade vahel, kaasa arvatud tähistusest (märgistusest), kaunistustest ja kaitsevöödest või -ribidest tingitud kõrgendused.

2.18. *Ristlõike kõrgus* – vahemaa, mis on võrdne poolega rehvi välisläbimõõdu ja velje nimiläbimõõdu vahest.

2.19. *Nominaalne ristlõikesuhe* – sajakordne arv, mis on saadud ristlõike nimikõrgust väljendava arvu jagamisel ristlõike nimilaiust väljendava arvuga, kui mõlemad arvud on väljendatud samades ühikutes.

2.20. *Välisläbimõõt* – rõhu all oleva vasttaastatud rehvi üldläbimõõt.

2.21. *Rehvimõõdu tähistus* – tähistus, mis kajastab järgmist:

2.21.1. ristlõike nimilaiust. See laius peab olema väljendatud millimeetrites, välja arvatud rehvide korral, mille mõõdu tähistus on näidatud käesoleva eeskirja 5. lisa tabelite esimeses veerus;

2.21.2. nominaalset ristlõikesuhet, välja arvatud rehvide puhul, mille mõõdu tähistus on esitatud käesoleva eeskirja 5. lisas olevate tabelite esimeses veerus;

2.21.3. kokkuleppelist arvu ”d” (sümbolit ”d”), mis tähistab velje nimiläbimõõtu ja mis vastab velje läbimõõdule, väljendatuna kas koodiga (arvud alla 100) või millimeetrites (arvud üle 100). Tähistuses võib kasutada mõlemale mõõtesüsteemile vastavaid arve.

2.21.3.1. Järgnevalt on esitatud millimeetrites väljendatud sümboli ”d” väärtused.

Velje nimiläbimõõdu kood ”d”	Sümboli ”d” väärtus millimeetrites
8	203
9	229
10	254
11	279
12	305
13	330
14	356
15	381
16	406
17	432
18	457
19	483
20	508
21	533

2.22. *Velje nimiläbimõõt* (d) – sellise velje läbimõõt, millele paigaldamiseks rehv on mõeldud.

2.23. *Velg* – tugi rehvist ja lohvist koosnevale komplektile või lohvita rehvile, millele toetuvad rehvi randid.

2.24. *Mõõtevelg* – velg, mis on mis tahes ühes või mitmes rahvusvahelises rehvistandardis teatava rehvimõõdu tähistuse puhul määratletud kui ”mõõtevelje laius” või ”velje teoreetiline laius”.

2.25. *Katsevelg* – velg, mis on ühes rahvusvahelistest rehvistandarditest kindlaks määratud kui kõnealuse rehvimõõdu tähistuse ja rehvitüübi jaoks tunnustatud või soovituslik või lubatud velg.

2.26. *Rahvusvaheline rehvistandard* – üks järgmistest normdokumentidest:

▼**M1**

a) The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) ([1]) : ”Standards Manual”;

b) The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) ([1]): ”Engineering Design Information – obsolete data”;

c) The Tire and Rim Association Inc. (TRA) ([2]) : ”Year Book”;

d) The Japan Automobile Tire Manufacturers Association (JATMA) ([3]): ”Year Book”;

e) The Tyre and Rim Association of Australia (TRAA) ([4]) : ”Standards Manual”;

f) Associação Latino Americana de Pneus e Aros (ALAPA) ([5]): ”Manual de Normas Técnicas”;

g) The Scandinavian Tyre and Rim Organisation (STRO) ([6]): ”Data Book”.

2.27. *Murenemine* – kummitükkide eraldumine turvisest.

2.28. *Koordi eraldumine* – koortkanga eraldumine kummikatte küljest.

2.29. *Kihi eraldumine* – naaberkihtide eraldumine.

2.30. *Turvise eraldumine* – turvise eemaldumine põhimikust.

2.31. *Turvise kulumismärgid* – eenduvad kujutised turvise soontes, mis on mõeldud turvise kulumisastme visuaalseks näitamiseks.

2.32. *Ekspluatatsioonikirjeldus* – rehvi koormusindeksi ja kiiruskategooria erikombinatsioon.

2.33. *Koormusindeks* – arvkood, mis näitab suurimat koormust, mida rehv võib kanda.

Koormusindeksid ja neile vastavad koormused on esitatud käesoleva eeskirja 4. lisas.

2.34. *Kiiruskategooria* on

2.34.1. tähtkood, mis näitab kiirust, millel rehv suudab kanda koormusindeksile vastavat koormust. Rehvistandardeid on võimalik saada järgmistelt aadressidelt:

2.34.2. Kiiruskategooriad ja neile vastavad kiirused on esitatud järgmises tabelis:

Kiiruskategooria	Vastav kiirus (km/h)
L	120
M	130
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
U	200
H	210
V	240
W	270
Y	300

2.35. *Maksimaalne kandevõime* – suurim mass, mida rehv arvestuslikult võib kanda.

2.35.1. Kiiruste puhul, mis ei ületa 210 km/h, ei või maksimaalne kandevõime ületada väärtust, mis vastab rehvi koormusindeksile.

Rehvistandardeid on võimalik saada järgmistelt aadressidelt:

([1]) ETRTO, Brugmannlaan 32, bus 2, B-1060 Brussel, België.

([2]) TRA, 175 Montrose West Avenue, Suite 150, Copley, Ohio, 44321 Ameerika Ühendriigid

([3]) JATMA, 9th Floor, Toranomon Building No. 1-12, 1-Chome Toranomon Minato-ku, Tokyo 105, Jaapan

([4]) TRAA, Suite 1, Hawthorn House, 795 Glenferrie Road, Hawthorn, Victoria, 3122 Austraalia

([5]) ALAPA, Avenida Paulista 2444-12º Andar, conj. 124, 01310 Sao Paulo, SP Brasiilia

([6]) STRO, Älggatan 48 A, Nb, S-216 15 Malmö, Rootsi

▼**M1**

2.35.2. Kiiruste puhul, mis on suuremad kui 210 km/h, kuid ei ületa 300 km/h, ei või maksimaalne kandevõime ületada järgnevas tabelis esitatud protsenti rehvi koormusindeksist, kusjuures võetakse arvesse selle sõiduki maksimaalset kiirust, millele rehv paigaldatakse.

Rehvi kiiruskategooria	Maksimumkiirus – km/h	Maksimaalne kandevõime – %
V	210	100,0
	215	98,5
	220	97,0
	225	95,5
	230	94,0
	235	92,5
	240	91,0
W	240	100
	250	95
	260	90
	270	85
Y	270	100
	280	95
	290	90
	300	85

Vahepealsetele maksimumkiirustele on lubatud maksimaalse kandevõime lineaarne interpoleerimine.

2.36. *Taastamisega tegelev tootmisüksus* – töökoda või töökodade rühm, kus toodetakse taastatud rehve.

2.37. *Taastamine* – üldmõiste kasutatud rehvi parandamise kohta kulunud turvise asendamise abil uue materjaliga. Selle protsessi juurde võib kuuluda ka rehvi väliskülje pinna taastamine. Taastamisel kasutatakse järgmisi tootmismenetlusi:

2.37.1. *turvise taastamine* – turvise asendamine;

2.37.2. *taastamine külgede ülekatmisega* – turvise asendamine, kusjuures uus materjal katab ka osa küljest;

2.37.3. *täielik taastamine* – turvise asendamine ja külje uuendamine koos rehvi alaosaga tervikuna või osaliselt.

2.38. *Mantel* – kulunud rehv, mis koosneb põhimikust ja allesjäänud turvisest ning küljematerjalist.

2.39. *Koorimine* – pinna ettevalmistamine uue turvisematerjali lisamiseks vana materjali mantlilt eemaldamise teel.

2.40. *Rehvi parandamine* – kahjustatud mantli parandamine kindlaksmääratud piirides.

2.41. *Turvisematerjal* – kulunud turvise asendamiseks sobilik materjal, milleks võib olla näiteks järgmine:

2.41.1. *rehvitaastusprofiil* – kindla pikkusega valmislõigatud materjaliribad, mida pressitakse vajaliku ristlõikeprofiili saavutamiseks ja mis seejärel paigaldatakse ettevalmistatud mantlile ilma kuumutamata. Uus materjal tuleb vulkaniseerida;

2.41.2. *parandusriba* – turvisematerjali riba, mida pressitakse ja mähitakse vahetult selleks ette valmistatud mantlile kuni vajaliku ristlõikejoone moodustumiseni. Uus materjal tuleb vulkaniseerida;

2.41.3. *vahetult pressitav materjal* – turvisematerjal, mida pressitakse vajaliku ristlõikeprofiili saamiseks, kusjuures saadud vormitud materjal pressitakse vahetult selleks ette valmistatud mantlile. Uus materjal tuleb vulkaniseerida;

2.41.4. *eelnevalt vulkaniseeritud materjal* – eelnevalt vormitud ja vulkaniseeritud turvis, mis paigaldatakse vahetult selleks ette valmistatud mantlile. Uus materjal tuleb mantliga siduda.

2.42. *Küljekate* – materjal, mida kasutatakse mantli külgede katmiseks ja millele kantakse nõuetekohased tähistused.

▼**M1**

2.43. *Kummipolster* – materjal, mida kasutatakse uue turvise ja mantli vahelise siduva kihina ja väiksemate vigastuste parandamiseks.

2.44. *Sideaine* – kleepuv lahus, millega uued materjalid enne vulkaniseerimist kinnitatakse.

2.45. *Vulkaniseerimine* – mõiste, mida kasutatakse muutuste kirjeldamiseks uue materjali füüsikalistes omadustes, mis tavaliselt on tingitud kuumuse ja surve rakendamisest kontrollitud tingimustes kindla ajavahemiku jooksul.

2.46. *Radiaalviskumine* – hälve rehvi raadiuses mõõdetult ümber turvisepinna välisperimeetri.

2.47. *Tasakaalustamatus* – hälbe mõõt massi jaotumises ümber rehvi kesktelje. See on mõõdetav ”staatilise” ja ”dünaamilise” tasakaalustamatusena.

3. MÄRGISED

3.1. Käesoleva eeskirja 3. lisas on esitatud näide taastatud rehvi märgiste paigutamise kohta.

3.2. Sümmeetriliste taastatud rehvide mõlemal küljel ja asümmeetriliste rehvide vähemalt välisküljel peavad olema järgmised andmed:

3.2.1. kaubanimi või kaubamärk;

3.2.2. rehvimõõdu tähistus, nagu on määratletud punktis 2.21;

3.2.3. konstruktsiooni tähis järgmiselt:

3.2.3.1. diagonaalrehvidel – ilma tähiseta või velje läbimõõdumärgise ette paigutatud D-täht;

3.2.3.2. radiaalrehvidel – velje läbimõõdumärgise ette paigutatud R-täht ja lisavõimalusena sõna ”RADIAL”;

3.2.3.3. diagonaal-vöörehvidel – velje läbimõõdumärgise ette paigutatud B-täht ja lisaks sõnad ”BIAS-BELTED”;

3.2.4. ekspluatatsioonikirjeldus, mis sisaldab järgmist:

3.2.4.1. rehvi nominaalse kandevõime tähist punktis 2.33 määratletud koormusindeksi kujul;

3.2.4.2. rehvi nominaalse kiiruse tähist punktis 2.34 määratletud sümboli kujul;

3.2.5. sõna ”TUBELESS”, kui rehv on mõeldud kasutamiseks ilma lohvita;

3.2.6. talverehvi korral märget M+S, MS, M.S. või M&S;

3.2.7. taastamise aega järgmisel kujul:

3.2.7.1. kuni 31. detsembrini 1999 kas punktis 3.2.7.2 määratletud kujul või kolmest numbrist koosneva rühmana, kusjuures kaks esimest numbrit näitavad valmistamise nädalat ja viimane valmistamise aastat aastakümnes. Taastamisaja kood võib hõlmata tootmise ajavahemikku, mis hõlmab koodis näidatud nädalat ja veel kuni kolme sellele järgnevat nädalat. Näiteks märgis ”253” võib tähistada rehvi, mis taastati 1993. aasta 25., 26., 27. või 28. nädalal.

Taastamisaja kood võib olla märgitud ainult rehvi ühele küljele;

3.2.7.2. alates 1. jaanuarist 2000 neljast numbrist koosneva rühmana, kusjuures kaks esimest näitavad rehvi taastamise nädalat ja kaks viimast näitavad aastat. Taastamisaja kood võib hõlmata valmistamise ajavahemikku, mis hõlmab koodis näidatud nädalat ja veel kuni kolme sellele järgnevat nädalat. Näiteks märgis ”2503” võib tähistada rehvi, mis taastati 2003. aasta 25., 26., 27. või 28. nädalal.

Taastamisaja kood võib olla märgitud ainult rehvi ühele küljele;

3.2.8. sõna ”RETREAD” või ”REMOULD” (pärast 1. jaanuari 1999 kasutatakse ainult sõna ”RETREAD”). Taastaja soovil võib sama termini lisada ka teistes keeltes.

3.3. Enne tüübikinnituse taotlemist peab rehvide pinnal olema piisavalt vaba ruumi, et paigutada tüübikinnitusmärk sel viisil, nagu on kirjeldatud punktis 5.8 ja näidatud käesoleva eeskirja 2. lisas.

3.4. Pärast tüübikinnituse saamist kinnitatakse punktis 5.8 kirjeldatud ja käesoleva eeskirja 2. lisas näidatud märgised punktis 3.3 osutatud vabale pinnale. Kõnesoleva märgise võib kinnitada ainult rehvi ühele küljele.

3.5. Punktis 3.2 kirjeldatud märgised ja punktides 3.4 ja 5.8 määratletud tüübikinnitusmärk peavad olema selgelt loetavad ja need pressitakse rehvi pealispinda või märgitakse püsivalt selle peale.

▼**M1**

3.6. Kui pärast rehvi taastamist on mõned esmase tootja poolt rehvi peale kantud andmetest veel loetavad, käsitatakse neid kui taastaja esitatavaid andmeid taastatud rehvi kohta. Juhul, kui algsed nõuded pärast taastamist enam ei kehti, tuleb need täielikult eemaldada.

3.7. Algsed E- või e-tüübikinnitusmärgid ja -numbrid tuleb eemaldada.

4. TÜÜBIKINNITUSE TAOTLEMINE

Järgmisi menetlusi kohaldatakse rehvide taastamisega tegelevale tootmisüksusele kinnituse andmise suhtes.

4.1. Taastamisega tegeleva tootmisüksuse tüübikinnituse taotluse esitab rehvile kantava kaubanime või kaubamärgi valdaja või tema volitatud esindaja. Selles esitatakse järgmine teave:

4.1.1. ülevaade taastatud rehve tootva ettevõtte ülesehitusest;

4.1.2. lühike kirjeldus kvaliteedijuhtimissüsteemist, mis tagab tõhusa kontrolli rehvi taastamismenetluste üle, et saavutada vastavus käesoleva eeskirja nõuetega;

4.1.3. toodetavatele taastatud rehvidele kantavad kaubanimed või kaubamärgid;

4.1.4. järgmine teave taastatavate rehvide valiku kohta:

4.1.4.1. rehvimõõtude valik;

4.1.4.2. rehvide konstruktsioon (diagonaalrehvid, diagonaal-vöörehvid või radiaalrehvid);

4.1.4.3. rehvide kasutusliik (tavaline rehv või talverehv jne);

4.1.4.4. rakendatav taastamisviis ja kasutatavate uute materjalide paigaldamise meetod, vastavalt punktides 2.37 ja 2.41 esitatud määratlustele;

4.1.4.5. taastatavate rehvide maksimaalne kiiruskategooria;

4.1.4.6. taastatavate rehvide maksimaalne koormusindeks;

4.1.4.7. nimetatud rahvusvaheline rehvistandard, millele rehvide valik vastab.

5. TÜÜBIKINNITUS

5.1. Rehvide taastamiseks on nõutav taastamisega tegeleva tootmisüksuse kinnitamine pädeva ametiasutuse poolt vastavalt käesoleva eeskirja nõuetele. Pädev ametiasutus võtab käesolevas eeskirjas kirjeldatud vajalikud meetmed, et tagada tootmisüksuses taastatud rehvide vastavus käesolevas eeskirjas sätestatud nõuetele. Taastamisega tegelev tootmisüksus on täielikult vastutav selle eest, et taastatud rehvid vastaksid käesoleva eeskirja nõuetele ja oleksid tavalistes tingimustes korralikult kasutatavad.

5.2. Lisaks rehvide taastamisega tegeleva tootmisüksuse esialgse hindamise puhul tavapärastele nõuetele peab tüübikinnitusasutus veenduma, et materjali tarnijate antav dokumentatsioon menetluste, töö käigu, kasutusjuhiste ja tehniliste andmete kohta oleks esitatud rehvide taastamisega tegeleva tootmisüksuse töötajatele arusaadavas keeles.

5.3. Tüübikinnitusasutus peab veenduma, et iga tootmisüksuse menetluste ja töö käigu kohta koostatud dokumentatsioon sisaldab nii parandamisel kasutatavate materjalide kui tööprotsesside kohta kehtestatud nõudeid rehvi kahjustuse ulatuse või rehvi põhimikku läbivate torkeavade ulatuse osas, millest alates rehvi ei loeta taastatavaks, sõltumata sellest, kas need kahjustused olid eelnevalt olemas või tekitati taastamise ettevalmistuse käigus.

5.4. Enne tüübikinnituse andmist peab asutus olema veendunud, et taastatud rehvid on käesoleva eeskirja nõuetega kooskõlas ja et punktides 6.7 ja 6.8 ette nähtud katsed on edukalt läbi viidud vähemalt viie, kuid mitte tingimata rohkem kui 20 taastatud rehvinäidise peal, mis esindavad taastamisega tegelevas tootmisüksuses toodetavat rehvide valikut.

5.5. Iga katsete ajal protokollitud ebaõnnestumise kohta katsetatakse kaht samade tehniliste omadustega rehvinäidist.

Kui üks neist kahest täiendavast katsest või mõlemad neist ebaõnnestuvad, testitakse kaht sama tüüpi rehvinäidist viimast korda.

Juhul, kui viimasest näidistepaarist üks või mõlemad ebaõnnestuvad, lükatakse taastamisega tegeleva tootmisüksuse tüübikinnitustaotlus tagasi.

5.6. Kui käesoleva eeskirja kõik nõuded on täidetud, antakse taastamisega tegelevale kinnitamist taotlevale tootmisüksusele kinnitus ja tüübikinnitusnumber. Selle tüübikinnitusnumbri kaks esimest numbrit kajas-

▼M1

tavad kinnituse andmise ajaks eeskirja viimaste suuremate tehniliste muudatuste järjekorranumbrit. Tüübikinnitusnumbrile eelneb tekst ”108R”, mis näitab, et kinnitus on käesoleva eeskirja kohaselt taastatud rehvi kohta. Sama asutus ei anna sama numbrit teisele käesoleva eeskirja reguleerimisalasse kuuluvale tootmisüksusele.

5.7. Teatis tüübikinnituse andmise, pikendamise, sellest keeldumise ja selle tühistamise kohta või tootmise lõpliku peatamise kohta edastatakse vastavalt käesolevale eeskirjale seda eeskirja kohaldavatele 1958. aasta kokkuleppe osapooltele käesoleva eeskirja 1. lisas esitatud näidisele vastaval vormil.

5.8. Vastavalt käesolevale eeskirjale paigaldatakse igale taastatud rehvile lisaks punktis 3.2 kirjeldatud märgistele punktis 3.3 näidatud piirkonda selgesti nähtavalt rahvusvaheline tüübikinnitusmärk, mis sisaldab järgmist:

5.8.1. ringiga ümbritsetud E-täht, millele järgneb tüübikinnituse andnud riigi eraldusnumber, ([1]) ja

5.8.2. tüübikinnitusnumber punktis 5.6 kirjeldatud kujul.

5.9. Käesoleva eeskirja 2. lisas on esitatud tüübikinnitusmärgi paigutuse näidis.

6. NÕUDED

6.1. Rehve ei võeta taastamiseks vastu, kui neil ei ole tüübikinnitust ega E- või e-märgist, kusjuures see nõue muutub kohustuslikuks hiljemalt alates 2000. aasta 1. jaanuarist.

6.1.1. Suure kiiruskategooriaga rehve, millel on rehvimõõdu tähistuses ainult ZR-märgistus ja millel puudub koormusvõime tähis, ei taastata.

6.2. Taastamisele ei kuulu varem taastatud rehvid.

6.3. Taastamisele ei kuulu mantel, mis on originaalrehvi tootmise aastat näitavate numbrite järgi vanem kui seitse aastat; nt rehvi, millel on taastamisaja kood ”253”, on võimalik taastada kuni 2000. aasta lõpuni.

6.4. Taastamiseelsed tingimused on järgmised:

6.4.1. rehvid peavad enne ülevaatust olema puhtad ja kuivad;

6.4.2. enne koorimist uuritakse iga rehvi hoolikalt nii seest- kui väljastpoolt, et teha kindlaks selle sobivus taastamiseks;

6.4.3. ülekoormusest või alarõhust tingitud nähtava kahjustusega rehve ei taastata;

6.4.4. ei taastata rehve, millel on mõni järgmistest kahjustustest:

6.4.4.1. a) põhimikuni ulatuv suur lõhe;

b) põhimikku läbivad vigastused või mantli kahjustused kõrgemate kiiruskategooriatega rehvidel kui ”H”, välja arvatud juhul, kui need mantlid tähistatakse madalamate kiiruskategooriatega;

c) varasemate kahjustuste parandused, mis ulatuvad üle kindlaksmääratud vigastuspiiride – vt punkt 5.3;

d) põhimiku purunemine;

e) oluline õlikahjustus või keemiline kahjustus;

f) mitmed lähestikku paiknevad vigastused;

g) vigastatud või purunenud rant;

h) parandamatult rikutud või kahjustatud sisevooder;

i) randivigastus, välja arvatud väiksem ”kummikahjustus”;

j) turvise või külje kulumisest tingitud koortniitide paljandumine;

([1]) 1 – Saksamaa, 2 – Prantsusmaa, 3 – Itaalia, 4 – Madalmaad, 5 – Rootsi, 6 – Belgia, 7 – Ungari, 8 – Tšehhi Vabariik, 9 – Hispaania, 10 – Jugoslaavia, 11 – Ühendkuningriik, 12 – Austria, 13 – Luksemburg, 14 – Šveits, 15 – (vakantne), 16 – Norra, 17 – Soome, 18 – Taani, 19 – Rumeenia, 20 – Poola, 21 – Portugal, 22 – Vene Föderatsioon, 23 – Kreeka, 24 – Iirimaa, 25 – Horvaatia, 26 – Sloveenia, 27 – Slovakkia, 28 – Valgevene, 29 – Eesti, 30 – (vakantne), 31 – Bosnia ja Hertsegoviina, 32-36 – (vakantsed), 37 – Türgi, 38-39 – (vakantsed), 40 – endine Jugoslaavia Makedoonia Vabariik, 41 – (vakantne), 42 – Euroopa Ühendus (kinnitused annavad liikmesriigid, kasutades nende asjakohaseid ECE sümboleid) ja 43 – Jaapan. Järgmised numbrid kinnistatakse muudele riikidele niisuguses kronoloogilises järjekorras, nagu nad ratifitseerivad kokkuleppe, mis käsitleb ühtsete tehnonõuete kehtestamist ratassõidukitele ning neile paigaldatavatele ja/või neil kasutatavatele seadmetele ja osadele ning nende nõuete alusel väljastatud tüübikinnituste vastastikuse tunnustamise tingimusi, või ühinevad sellega ja Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretär teatab sel viisil antud numbrid kokkuleppe osapooltele.

▼**M1**

k) parandamatu turvise- või küljematerjali eraldumine põhimiku küljest;

l) konstruktsiooni kahjustus külje piirkonnas.

6.4.5. Taastamisele ei kuulu eraldunud vööga radiaalrehvide põhimikud, välja arvatud juhul, kui vöö serv on kergelt lahti tulnud.

6.5. Ettevalmistus

6.5.1. Pärast koorimist ja enne uue materjali pealekandmist vaadatakse iga rehv põhjalikult vähemalt väljastpoolt üle, et veenduda selle jätkuvas sobivuses taastamiseks.

6.5.2. Kogu pind, millele uus materjal kantakse, peab olema ette valmistatud ilma seda kuumendamata. Kooritud pinnastruktuuris ei tohi olla sügavaid puhastamisel tekkinud rebendeid ega lahtisi materjaliosakesi.

6.5.3. Eelnevalt vulkaniseeritud materjali kasutamise korral peavad ettevalmistatud pinna piirjooned vastama materjali tootja nõuetele.

6.5.4. Lahtised koortniitide otsad ei ole lubatud.

6.5.5. Mantli koortniite ei tohi ettevalmistuse käigus vigastada.

6.5.6. Lihvimise käigus tekkivad radiaalrehvide vöökahjustused on lubatavad ainult pinnakihi üksikutes piirkondades.

6.5.7. Koorimise käigus diagonaalrehvidel tekkivate kahjustuste puhul tuleb arvestada järgmist:

6.5.7.1. kahekihilise rehvikonstruktsiooni korral ei tohi põhimikul olla ühtegi vigastust peale väiksemate piiratud ulatusega koorimiskahjustuse põhimiku liitekohas;

6.5.7.2. lohvita rehvitüübi kahekihilise vahepadjandiga konstruktsiooni korral ei tohi põhimikul ja vahepadjandil olla ühtegi kahjustust;

6.5.7.3. lohviga rehvitüübi kahekihilise vahepadjandiga konstruktsiooni korral on vahepadjandi piiratud ulatusega kahjustus lubatav;

6.5.7.4. lohvita rehvitüübi nelja või enama kihiga konstruktsiooni korral ei tohi põhimikul ja vahepadjandil olla ühtegi kahjustust;

6.5.7.5. lohviga rehvitüübi nelja- või enama kihiga konstruktsiooni korral peab kahjustus piirduma ainult kõige välimise kihi kõrgemaleulatuva osaga.

6.5.8. Paljastunud metallosad parandab materjali tootja nii ruttu kui võimalik selleks ette nähtud sobiva materjaliga.

6.6. Taastamine

6.6.1. Taastaja peab veenduma, et parandamisel kasutatavate materjalide, kaasa arvatud rehvipaikade tootja või tarnija vastutaks järgmise eest:

a) kasutamise ja ladustamise meetod(id) oleks(id) taastaja soovil esitatud selle riigi riigikeeles, kus materjale kasutama hakatakse;

b) kahjustuse ulatuse kirjeldus, mille parandamiseks materjalid on tehtud, oleks taastaja soovil esitatud selle riigi riigikeeles, kus materjale kasutama hakatakse;

c) põhimiku parandamisel oleks rehvidele mõeldud tugevdatud paikade korrektse pealekandmise korral tagatud nende sobivus selleks eesmärgiks;

d) oleks tagatud paikade vastupidavus rehvi tootja poolt ette nähtud maksimaalse rehvirõhu kahekordsele väärtusele;

e) oleks tagatud mis tahes muu parandamisel kasutatava materjali vastavus selle kasutamiseks ette nähtud eesmärgile.

6.6.2. Taastaja on vastutav parandamisel kasutatava materjali korrektse pealekandmise eest ja tagab selle, et parandamise käigus ei tekiks mingeid defekte, mis võiksid rehvi töökindlust kahjustada.

6.6.3. Taastaja peab veenduma, et turvise- ja küljematerjali tootja või tarnija väljastab täpsed nõuded materjali ladustamistingimuste ja kasutamise kohta, selleks et tagada materjali omadused. Taastaja soovil esitatakse see teave selle riigi riigikeeles, kus materjale kasutama hakatakse.

6.6.4. Taastaja peab tagama, et parandamisel kasutatav materjal ja/või -segu oleks tootja või tarnija registreerimistunnistuses dokumenteeritud. Materjalisegu peab olema rehvi rakenduseesmärgile vastav.

6.6.5. Töödeldud rehv vulkaniseeritakse võimalikult kiiresti pärast parandustööde ja materjali pealekandmise lõpetamist ja kõige hiljem vastavalt materjali tootja nõuetele.

6.6.6. Rehvi vulkaniseerimise aeg, temperatuur ja rõhk sõltuvad kasutatavate materjalide ja töötlemisseadmete nõuetest ja eripärast.

▼M1

6.6.7. Vormi mõõtmed peavad vastama uue materjali paksusele ja kooritud mantli suurusele. Radiaalrehve vulkaniseeritakse ainult radiaalsetes või radiaalse jaotusega vormides.

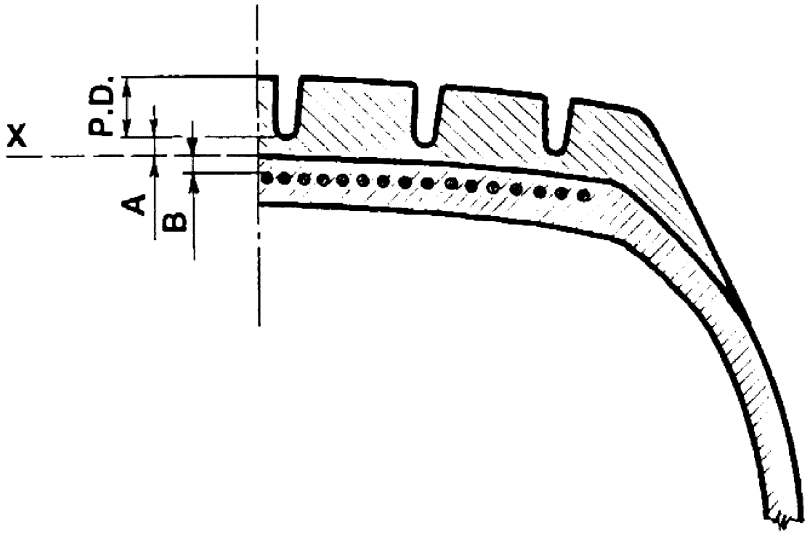
6.6.8. Originaalmaterjali paksus pärast koorimist ja mis tahes uue materjali keskmine paksus turvisemustri all peavad pärast taastamist olema niisugused, nagu on näidatud punktides 6.6.8.1 ja 6.6.8.2. Materjali paksust kontrollitakse mis tahes punktis mööda turvise laiust või ümber rehvi perimeetri nii, et punktides 6.7.5 ja 6.7.6 esitatud nõuded oleksid täidetud.

6.6.8.1. Radiaalrehvide ja diagonaal-vöörehvide puhul (mm):

$1{,}5 \leq (A+B) \leq 5$ (minimaalselt 1,5 mm; maksimaalselt 5,0 mm)

$A \geq 1$ (minimaalselt 1,0 mm)

$B \geq 0{,}5$ (minimaalselt 0,5 mm)



P.D. – mustri sügavus

X – koorimispiir

A – mustrialuse uue materjali keskmine paksus

B – originaalmaterjali minimaalne paksus vööst kõrgemal pärast koorimist

6.6.8.2. Diagonaalrehvide puhul:

originaalmaterjali paksus vahepadjandist kõrgemal peab olema ≥ 0,00 mm,

uue materjali keskmine paksus kooritud mantli piirjoonest kõrgemal peab olema ≥ 2,00 mm,

originaalmaterjali ja uue materjali kogupaksus turvisemustri soonte all peab olema ≥ 2,00 ja ≤ 5,00 mm.

6.6.9. Taastatud rehvi ekspluatatsioonikirjelduses ei tohi olla suurem kiiruskategooria ega kõrgem koormusindeks kui originaalrehvil enne taastamist.

6.6.10. Taastatud rehvi minimaalne lubatav kiirussuutlikkus on 120 km/h (kiiruskategooria ”L”) ja maksimaalne 300 km/h (kiiruskategooria ”Y”).

6.6.11. Turvise kulumismärgid peavad olema paigutatud järgmiselt:

6.6.11.1. taastatud õhkrehv peab sisaldama vähemalt kuut turvise kulumismärkide põikirida, mis on enam-vähem ühtlaselt jaotatud ja paigutatud peasoontesse. Turvise kulumismärgid peavad olema sellised, et neid ei saa segi ajada turvise ribide ja plokkide vahele jäävate materjalikantidega;

6.6.11.2. rehvide korral, mis sobivad paigaldamiseks velgedele nimiläbimõõdu koodiga 12 või vähem, on siiski lubatud kasutada nelja rida turvise kulumismärke;

6.6.11.3. turvise kulumismärgid peavad andma võimaluse näidata, kui turvise soonte sügavus on vähenenud 1,6 mm-ni lubatud hälbega + 0,60/-0,00 mm;

▼M1

6.6.11.4. turvise kulumismärkide kõrguse määramiseks leitakse vahe turvise pinna ja kulumismärkide ülemise poole vahelise kauguse ning turvise pinna ja turvisesoonte põhjas asuva kulumismärkide alumise poole vahelise kauguse vahel.

6.7. Kontrollimine

6.7.1. Selleks et kindlaks teha, kas taastatud rehvid on ilma nähtavate defektideta, kontrollitakse kõiki taastatud rehve pärast vulkaniseerimist, kui rehv on veel mõnevõrra soe. Taastamise ajal või pärast seda tuleb rehv kontrollimiseks pumbata vähemalt 1,5-baarise rõhuni. Kui rehviprofiilis on mis tahes nähtav defekt (nt õhumull, süvend jne), vaadatakse see rehv vea põhjuse kindlaks tegemiseks eraldi üle.

6.7.2. Enne taastamist, selle ajal või pärast seda tuleb vähemalt ühel korral asjakohast uurimismetoodikat rakendades kontrollida rehvi konstruktsiooni vigastuste osas.

6.7.3. Kvaliteedikontrolli eesmärgil viiakse teatud hulgaga taastatud rehvidest läbi rehvi purustavad ja/või mittepurustavad katsetused või kontrolltestid. Kontrollitud rehvide hulk ja katsete tulemused tuleb registreerida.

6.7.4. Taastatud rehvi mõõtmed peavad käesoleva eeskirja 6. lisa kohase mõõtmise tulemusel ühtima käesoleva eeskirja punkti 7 või 5. lisa menetluse kohaselt arvutatud mõõtmetega.

6.7.5. Taastatud rehvi radiaalviskumine ei tohi ületada 1,5 mm (mõõtmishälbega + 0,4 mm).

6.7.6. Velje läbimõõdult mõõdetud taastatud rehvi maksimaalne staatiline tasakaalustamatus ei tohi ületada 1,5 % rehvi massist.

6.7.7. Turvise kulumismärgid peavad vastama punktis 6.6.11 esitatud nõuetele.

6.8. Jõudluskatse

6.8.1. Käesoleva eeskirja kohaselt taastatud rehvid peavad suutma läbi teha koormuse/kiiruse kestvuskatse, mida on kirjeldatud käesoleva eeskirja 7. lisas.

6.8.2. Taastatud rehv, millel pärast koormuse/kiiruse kestvuskatse läbimist ei ilmne mingit turvise ega kihi eraldumist ega koordi eraldumist, murenemist või purunenud koortniite, loetakse katse läbinuks.

6.8.3. Rehvi välisläbimõõt, mis on mõõdetud kuus tundi pärast koormuse/kiiruse kestvuskatset, ei tohi erineda enne katset mõõdetud välisläbimõõdust rohkem kui ± 3,5 %.

7. SPETSIFIKAADID

7.1. Käesolevale eeskirjale vastavalt taastatud rehvid peavad vastama järgmistele mõõtmetele:

7.1.1. ristlõike laius

7.1.1.1. ristlõike laius arvutatakse järgmise valemiga:

$$S = S_1 + K (A – A_1),$$

kus

S on katseveljel mõõdetud ja millimeetrites väljendatud tegelik ristlõike laius,

S_1 on mõõteveljele vastava rehvi ”teoreetiline ristlõike laius” vastavalt rahvusvahelisele rehvistandardile, mille taastaja asjakohase rehvi mõõtmetele vastavalt määrab,

A on katsevelje laius millimeetrites,

A_1 on mõõtevelje laius millimeetrites vastavalt rahvusvahelisele rehvistandardile, mille taastaja asjakohase rehvi mõõtmetele vastavalt määrab,

K on koefitsient, mis võrdub 0,4-ga;

7.1.2. välisläbimõõt

7.1.2.1. taastatud rehvi teoreetiline välisläbimõõt arvutatakse järgmise valemiga:

$$D = d + 2H,$$

kus

D on millimeetrites väljendatud teoreetiline välisläbimõõt,

d on punktis 2.21.3 määratletud kokkuleppeline arv, väljendatuna millimeetrites,

▼**M1**

H on ristlõike nimikõrgus millimeetrites ja võrdub Sn ja 0,01 Ra korrutisega, kus

Sn on ristlõike nimikõrgus millimeetrites,

Ra on nominaalne ristlõikesuhe.

Kõik eespool loetletud sümbolid vastavad rehvi küljele märgitavale rehvimõõdu tähistusele kooskõlas punkti 3.2.2 nõuetega ja punkti 2.21 määratluse kohaselt;

7.1.2.2. rehvitüüpide puhul, mille mõõdu tähistus on toodud ECE eeskirja nr 30 5. lisa tabelite esimeses veerus, peab välisläbimõõt siiski olema see, mis on märgitud neis tabelites.

7.1.3. Taastatud rehvide mõõtmise meetod

7.1.3.1. Taastatud rehve mõõdetakse vastavalt käesoleva eeskirja 6. lisas ette nähtud menetlusele.

7.1.4. Ristlõike laiuse kohta kehtivad spetsifikaadid

7.1.4.1. Rehvi tegelik üldlaius võib olla väiksem kui ristlõike laius või punkti 7.1. kohaselt määratud laiused.

7.1.4.2. Samuti võib tegelik üldlaius ületada punktis 7.1. määratud väärtust või väärtusi järgmises ulatuses:

7.1.4.2.1. 4 % radiaalrehvide puhul ja

7.1.4.2.2. 6 % diagonaalrehvide või diagonaal-vöörehvide puhul.

7.1.4.2.3. Lisaks sellele, kui rehvil on spetsiaalne kaitsevöö, võib laius olla kuni 8 mm suurem kui punktides 7.1.4.2.1 ja 7.1.4.2.2 nimetatud hälbed.

7.1.5. Välisläbimõõdu kohta kehtivad spetsifikaadid

7.1.5.1. Taastatud rehvi tegelik välisläbimõõt ei tohi olla väljaspool väärtusi Dmin ja Dmax, mis saadakse järgmiste valemite abil:

Dmin = d + (2H x a)

Dmax = d + (2H x b),

kus

7.1.5.1.1. mõõtmete korral, mida pole esitatud käesoleva eeskirja 5. lisa tabelites, on ”H” ja ”d” sellised, nagu on määratletud punktis 7.1.2.1;

7.1.5.1.2. punktis 7.1.2.2. nimetatud mõõtmete korral

H = 0,5 (D – d),

kus ”D” on välisläbimõõt ja ”d” on velje nimiläbimõõt, mis on esitatud asjakohaste mõõtmete kohta eespool nimetatud tabelites;

7.1.5.1.3. koefitsient ”a” = 0,97;

7.1.5.1.4. koefitsient ”b” on järgmine:

	radiaalrehvide korral	diagonaalrehvide ja diagonaal-vöörehvide korral
tavaliste rehvide korral	1,04	1,08

7.1.5.2. talverehvide puhul ei tohi punktis 7.1.5.1 arvutatud välisläbimõõtu (Dmax) ületada rohkem kui 1 % võrra.

8. TÜÜBIKINNITUSE MUUTMINE

8.1. Igast muudatusest, millega muudetakse taastamisega tegeleva tootmisüksuse esitatud tüübikinnituse taotluses (vt punkt 4) esitatud teavet, tuleb taastamisega tegelevale tootmisüksusele tüübikinnituse andnud ametiasutust informeerida. Kõnesolev ametiasutus võib sel juhul teha järgmist:

8.1.1. leida, et muudatused ei too tõenäoliselt kaasa märgatavat kahjulikku mõju ja et igal juhul vastab taastamisega tegelev tootmisüksus endiselt nõuetele, või

8.1.2. nõuda tüübikinnituse täiendavat läbivaatamist.

8.2. Tüübikinnituse heakskiitmisest või tagasilükkamisest teatatakse käesolevat eeskirja kohaldavatele kokkuleppe osapooltele punktis 5.7 kindlaks määratud korra kohaselt, näidates tehtud muudatused.

▼**M1**

9. TOODANGU VASTAVUS NÕUETELE

Toodangu nõuetele vastavuse kontrollimenetlused peavad olema kooskõlas kokkuleppe 2. lisa (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) sätetega, vastates järgmistele nõuetele.

9.1. Käesoleva eeskirja alusel tüübikinnituse saanud taastamisega tegelev tootmisüksus peab vastama punktis 6 sätestatud nõuetele.

9.2. Tüübikinnituse omanik peab tagama, et käesolevas eeskirjas ette nähtud korras kontrollitakse ja katsetatakse toodanguvaliku näidistena igal tootmisaastal ja perioodiliselt kogu aasta jooksul vähemalt järgmist hulka rehvidest:

9.2.1. 0,01 % aastasest kogutoodangust, sealjuures mitte mingil juhul vähem kui viis ja mitte tingimata rohkem kui 20 rehvi.

9.3. Kui punktis 9.2 nimetatud nõudeid täidab tüübikinnitusasutus või see toimub tema kontrolli all, võib selle tulemusi kasutada punktis 9.4 nimetatud nõuete täitmise osana või selle asemel.

9.4. Taastamisega tegelevale tootmisüksusele tüübikinnituse andnud ametiasutus võib igal ajal kontrollida igas tootmisüksuses rakendatavaid nõuetele vastavuse kontrollimeetodeid. Tüübikinnitusasutus peab igal tootmisaastal võtma pistelised proovid iga tootmisüksuse kohta ja käesolevas eeskirjas ette nähtud korras kontrollima ja katsetama toodanguvaliku näidistena vähemalt järgmist hulka rehvidest:

9.4.1. 0,01 % aastasest kogutoodangust, sealjuures mitte mingil juhul vähem kui viis ja mitte tingimata rohkem kui 20 rehvi.

9.5. Punktis 9.4 nimetatud katsed ja kontrollimeetmed võivad asendada punktis 9.2 nõutud meetmeid.

10. SANKTSIOONID TOODANGU NÕUETELE MITTEVASTAVUSE KORRAL

10.1. Taastamisega tegelevale tootmisüksusele antud tüübikinnituse võib vastavalt käesolevale eeskirjale tühistada, kui punktis 9 nimetatud eeskirju ei täideta või kui taastamisega tegelev tootmisüksus või selle toodetud taastatud rehvid ei vasta kõnesolevas punktis sätestatud nõuetele.

10.2. Kui käesolevat eeskirja kohaldav kokkuleppe osapool tühistab tema poolt eelnevalt antud tüübikinnituse, peab ta sellest kohe teistele käesolevat eeskirja kohaldavatele 1958. aasta kokkuleppe osalistele teatama, kasutades käesoleva eeskirja 1. lisas esitatud näidisele vastavat teatisevormi.

11. TOOTMISE LÕPLIK PEATAMINE

Kui käesoleva eeskirja kohaselt tüübikinnituse saanud taastatud rehvide tootmine ja tootmisüksuse tegevus täielikult lõpetatakse, tuleb sellest tootmisüksusele tüübikinnituse andnud ametiasutusele teatada. Kõnesoleva teabe saamise korral peab ametiasutus edastama selle teistele käesolevat eeskirja kohaldavatele 1958. aasta kokkuleppe osapooltele, kasutades käesoleva eeskirja 1. lisas esitatud näidisele vastavat teatisevormi.

12. TÜÜBIKATSETUSTE LÄBIVIIMISE EEST VASTUTAVATE TEHNILISTE TEENISTUSTE, KATSELABORITE NING HALDUSASUTUSTE NIMED JA AADRESSID

12.1. Käesolevat eeskirja kohaldavad 1958. aasta kokkuleppe osapooled peavad teatama Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni sekretariaadile tüübikatsetuste läbiviimise eest vastutavate tehniliste teenistuste ning vajaduse korral ka tunnustatud katselaboratooriumide ja tüübikinnitusi andvate haldusasutuste nimed ja aadressid. Nendele asutustele tuleb saata teistes riikides välja antud teatised tüübikinnituse andmise, tüübikinnituse andmisest keeldumise või tüübikinnituse tühistamise kohta.

12.2. Käesolevat eeskirja kohaldavad 1958. aasta kokkuleppe osapooled võivad kasutada rehvitootjate või rehvide taastamisega tegelevate tootmisüksuste laboratooriume ja võivad valida tunnustatud katselaboratooriumideks nii nende enda territooriumil asuvaid kui teise 1958. aasta kokkuleppe osapoole territooriumil asuvaid laboratooriume, kui teise osapoole pädev haldusasutus on selleks nõusoleku andnud.

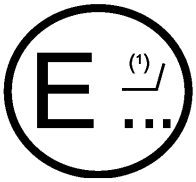
12.3. Juhul kui 1958. aasta kokkuleppe osapool rakendab punkti 12.2, võib ta soovi korral saata katsetele oma esindaja.

▼**M1**

1. LISA

TEATIS

(suurim formaat: A4 (210 x 297 mm))



Välja andnud (ametiasutuse nimetus):

.....

.....

.....

Taastamisega tegelevale tootmisüksusele: (2) TÜÜBIKINNITUSE ANDMISE

TÜÜBIKINNITUSE PIKENDAMISE

TÜÜBIKINNITUSE ANDMISEST KEELDUMISE

TÜÜBIKINNITUSE TÜHISTAMISE

TOOTMISE LÕPLIKU PEATAMISE

kohta vastavalt eeskirjale 108.

Tüübikinnituse nr : ..... Pikenduse nr .....

1. Taastaja nimi või kaubamärk: .....
2. Taastamisega tegeleva tootmisüksuse nimetus ja aadress: .....

   .....
3. Vajaduse korral taastaja esindaja nimi ja aadress: .....

   .....
4. Lühike kirjeldus vastavalt käesoleva eeskirja punktidele 4.1.3 ja 4.1.4: .....
5. Tehniline teenistus ja võimaluse korral tüübikinnituse andmiseks või nõuetele vastavuse kontrollimiseks tunnustatud katselaboratoorium: .....
6. Kõnealuse teenistuse välja antud otsuse kuupäev: .....
7. Kõnealuse teenistuse välja antud otsuse number: .....
8. Pikendamis(t)e põhjused (vajaduse korral): .....
9. Märkused: .....
10. Koht: .....
11. Kuupäev: .....
12. Allkiri: .....
13. Käesolevale teatisele on lisatud kinnituse läbi vaadanud ametiasutuses oleva tüübikinnitustoimiku dokumentide loend, mida on võimalik taotluse korral saada

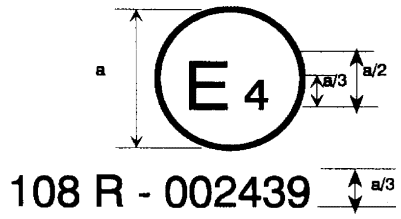
———

(1) Tüübikinnituse andnud/seda pikendanud/selle andmisest keeldunud/selle tühistanud riigi eraldusnumber (vt eeskirja sätteid tüübikinnituse kohta).
(2) Mittevajalik kustutada.

▼**M1**

2. LISA

TÜÜBIKINNITUSMÄRGI PAIGUTUS



a = vähemalt 12 mm

Taastatud rehvile kinnitatud eespool kujutatud tüübikinnitusmärk näitab, et asjaomane taastamisega tegelev tootmisüksus, mis täidab käesoleva eeskirja algse redaktsiooni (00) nõudeid, on saanud tüübikinnituse Madalmaades (E4) numbri 108R002439 all.

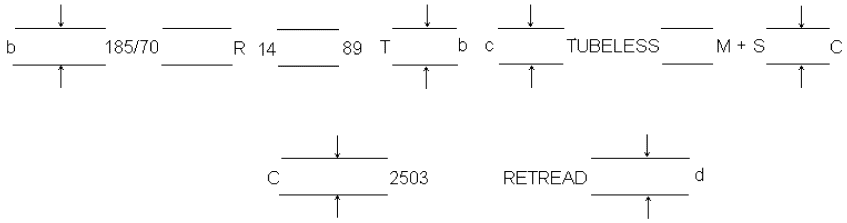
Tüübikinnitusnumber peab olema paigutatud ringi lähedale ja E-tähest üles- või allapoole või sellest vasakule või paremale. Tüübikinnitusnumbri numbrid peavad olema E-tähest samal pool ja ühesuunalised. Rooma numbrite kasutamisest tüübikinnitusnumbrites tuleks hoiduda, et vältida segiajamist teiste sümbolitega.

▼**M1**

3. LISA

TAASTATUD REHVI MÄRGISTUSE PAIGUTUS

Näidis pärast käesoleva eeskirja jõustumist turustatud taastatud rehvidele kantud märgistest



Need märgised määratlevad taastatud rehvi,— mille ristlõike nimilaius on 185,

— mille nominaalne ristlõikesuhe on 70,

— millel on radiaalkonstruktsioon (R),

— mille velje nimiläbimõõdu kood on 14,

— millel on koormusvõime tähis ”89T”, mis näitab koormusindeksile ”89” vastavat kandevõimet 580 kg ja kiiruskategooriale ”T” vastavat maksimaalset kiirust 190 km/h,

— mis on ette nähtud paigaldamiseks ilma lohvita (”TUBELESS”),

— mille tüübiks on talverehv (M+S),

— mis on taastatud 2003. aasta 25., 26., 27. või 28. nädalal.

Rehvi tähistuse moodustavate märgiste asukoht ja järjestus peab olema järgmine:

a) mõõdu tähistus, mis koosneb ristlõike nimilaiusest, nominaalsest ristlõikesuhtest, konstruktsiooni tüübi sümbolist (kui see on rakendatav) ja velje nimiläbimõõdust, peab olema rühmitatud nii, nagu on näidatud ülaltoodud näites: 185/70 R 14;

b) ekspluatatsioonikirjeldus, mis koosneb koormusindeksist ja kiiruskategooriast, tuleb paigutada mõõdu tähistuse lähedale ja võib sellele kas eelneda või järgneda või olla paigutatud sellest üles- või allapoole;

c) sõnad ”TUBELESS”, ”REINFORCED” ja ”M+S” võivad olla mõõdu tähistusest eemal;

d) sõna ”RETREAD” võib olla mõõdu tähistusest eemal.

▼**M1**

4. LISA

Koormusindeksite ja neile vastavate kandevõimete loetelu

Koormusindeks (LI) ja kandevõime – kg

LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg
0	45	40	140	80	450	120	1 400	160	4 500	200	14 000	240	45 000
1	46,2	41	145	81	462	121	1 450	161	4 625	201	14 500	241	46 250
2	47,5	42	150	82	475	122	1 500	162	4 750	202	15 000	242	47 500
3	48,7	43	155	83	487	123	1 550	163	4 875	203	15 500	243	48 750
4	50	44	160	84	500	124	1 600	164	5 000	204	16 000	244	50 000
5	51,5	45	165	85	515	125	1 650	165	5 150	205	16 500	245	51 500
6	53	46	170	86	530	126	1 700	166	5 300	206	17 000	246	53 000
7	54,5	47	175	87	545	127	1 750	167	5 450	207	17 500	247	54 500
8	56	48	180	88	560	128	1 800	168	5 600	208	18 000	248	56 000
9	58	49	185	89	580	129	1 850	169	5 800	209	18 500	249	58 000
10	60	50	190	90	600	130	1 900	170	6 000	210	19 000	250	60 000
11	61,5	51	195	91	615	131	1 950	171	6 150	211	19 500	251	61 500
12	63	52	200	92	630	132	2 000	172	6 300	212	20 000	252	63 000
13	65	53	206	93	650	133	2 060	173	6 500	213	20 600	253	65 000
14	67	54	212	94	670	134	2 120	174	6 700	214	21 200	254	67 000
15	69	55	218	95	690	135	2 180	175	6 900	215	21 800	255	69 000
16	71	56	224	96	710	136	2 240	176	7 100	216	22 400	256	71 000
17	73	57	230	97	730	137	2 300	177	7 300	217	23 000	257	73 000
18	75	58	236	98	750	138	2 360	178	7 500	218	23 600	258	75 000
19	77,5	59	243	99	775	139	2 430	179	7 750	219	24 300	259	77 500
20	80	60	250	100	800	140	2 500	180	8 000	220	25 000	260	80 000
21	82,5	61	257	101	825	141	2 575	181	8 250	221	25 750	261	82 500
22	85	62	265	102	850	142	2 650	182	8 500	222	26 500	262	85 000
23	87,5	63	272	103	875	143	2 725	183	8 750	223	27 250	263	87 500
24	90	64	280	104	900	144	2 800	184	9 000	224	28 000	264	90 000
25	92,5	65	290	105	925	145	2 900	185	9 250	225	29 000	265	92 500
26	95	66	300	106	950	146	3 000	186	9 500	226	30 000	266	95 000
27	97,5	67	307	107	975	147	3 075	187	9 750	227	30 750	267	97 500
28	100	68	315	108	1 000	148	3 150	188	10 000	228	31 500	268	100 000
29	103	69	325	109	1 030	149	3 250	189	10 300	229	32 500	269	103 000
30	106	70	335	110	1 060	150	3 350	190	10 600	230	33 500	270	106 000
31	109	71	345	111	1 090	151	3 450	191	10 900	231	34 500	271	109 000
32	112	72	355	112	1 120	152	3 550	192	11 200	232	35 500	272	112 000
33	115	73	365	113	1 150	153	3 650	193	11 500	233	36 500	273	115 000
34	118	74	375	114	1 180	154	3 750	194	11 800	234	37 500	274	118 000
35	121	75	387	115	1 215	155	3 875	195	12 150	235	38 750	275	121 500
36	125	76	400	116	1 250	156	4 000	196	12 500	236	40 000	276	125 000
37	128	77	412	117	1 285	157	4 125	197	12 850	237	41 250	277	128 500
38	132	78	425	118	1 320	158	4 250	198	13 200	238	42 500	278	132 000
39	136	79	437	119	1 360	159	4 375	199	13 600	239	43 750	279	136 000

▼**M1**

5. LISA

REHVIMÕÕDU TÄHISTUS JA MÕÕTMED

(vastavalt ECE eeskirjale nr 30)

Selle informatsiooni kohta vt ECE eeskirja nr 30 5. lisa

▼**M1**

6. LISA

ÕHKREHVIDE MÕÕTMISE MEETOD

1. Rehvi ettevalmistamine

1.1. Rehv paigaldatakse taastaja määratud mõõteveljele ja pumbatakse 3–3,5-baarise rõhuni.

1.2. Rehvirõhku reguleeritakse järgmiselt:

1.2.1. standardsetel diagonaal-vöörehvidel 1,7 baarini;

1.2.2 diagonaalrehvidel järgmise rõhuni:

	Rõhk (baari) kiiruskategooria kohta		
Kihiindeks	L, M, N	P, Q, R, S	T, U, H, V
4	1,7	2,0	—
6	2,1	2,4	2,6
8	2,5	2,8	3,0

1.2.3. standardsetel radiaalrehvidel 1,8 baarini;

1.2.4. tugevdatud rehvidel 2,3 baarini.

2. Mõõtmine

2.1. Veljele paigaldatud rehvi hoitakse ümbritseval ruumitemperatuuril vähemalt 24 tundi, kui käesoleva eeskirja punktis 6.8.3 ei ole sätestatud teisiti.

2.2. Rehvirõhk reguleeritakse käesoleva lisa punktis 1.2 määratud tasemele.

2.3. Üldlaius mõõdetakse kuues võrdse vahekaugusega punktis, võttes arvesse mis tahes kaitseribide või -vööde paksust. Niiviisi saadud suurim mõõtetulemus võetakse üldlaiuseks.

2.4. Välisläbimõõt arvutatakse rõhu all oleva rehvi maksimaalse ümbermõõdu mõõtmistulemuse põhjal.

▼M1

7. LISA

KOORMUSE/KIIRUSE KESTVUSKATSETE KORD

(põhimõttelises vastavuses eeskirja nr 30 7. lisaga)

1. Rehvi ettevalmistamine

1.1. Taastatud rehv paigaldatakse taastaja määratud katseveljele.

1.2. Rehv pumbatakse rõhuni, nagu on näidatud (baarides) järgmises tabelis:

Kiiruskategooria	Diagonaalrehvid			Radiaalrehvid		Diagonaal-vöörehvid
	Kihiindeks			Stan-dardsed	Tugevdatud	Standardsed
	4	6	8			
L, M, N	2,3	2,7	3,0	2,4	—	—
P, Q, R, S	2,6	3,0	3,3	2,6	3,0	2,6
T, U, H	2,8	3,2	3,5	2,8	3,2	2,8
V	3,0	3,4	3,7	3,0	3,4	—
W ja Y				3,2	3,6	

1.3. Taastamisega tegelev tootmisüksus võib esitada põhjendatud nõudmise kasutada katserõhku, mis erineb käesoleva lisa punktis 1.2. esitatust. Sel juhul pumbatakse rehv soovitud rõhuni.

1.4. Rehvi ja velje komplekti hoitakse katseruumi temperatuuril vähemalt kolm tundi.

1.5. Rehvi rõhk reguleeritakse uuesti käesoleva lisa punktis 1.2 või 1.3 määratud tasemele.

2. Katse läbiviimine

2.1. Rehvi ja velje komplekt paigaldatakse katseteljele ja surutakse mehhaanilise ajamiga käitatava sileda katsetrumli väliskülje vastu, mille läbimõõt on 1,70 m ±1 % või 2 m ±1 %.

2.2. Katseteljele rakendatakse koormust, mis võrdub 80 %ga järgmisest:

2.2.1. koormusindeksile vastavast maksimaalsest kandevõimest rehvide puhul, mille kiiruskategooria on ”L” kuni ”H” (kaasa arvatud);

2.2.2. maksimaalsest kandevõimest, mis on seotud maksimumkiirusega (vt käesoleva eeskirja punkti 2.35.2):

— 240 km/h rehvidele kiiruskategooriaga ”V”,

— 270 km/h rehvidele kiiruskategooriaga ”W”,

— 300 km/h rehvidele kiiruskategooriaga ”Y”.

2.3. Katse jooksul ei tohi rehvirõhku muuta ja katsekoormust tuleb hoida ühtlasena.

2.4. Katse jooksul tuleb temperatuuri katseruumis hoida 20 °C ja 30 °C vahel, välja arvatud juhul, kui rehvi tootja või taastaja nõustub kõrgema temperatuuriga.

2.5. Kestvuskatse viiakse katkestuseta läbi järgmiselt:

2.5.1 aeg, mis kulub nullkiiruselt katse algkiiruse saavutamiseks: 10 minutit;

2.5.2. katse algkiirus: 40 km/h vähem kui antud rehvitüübile ettenähtud suurim kiirus, kui katsetrummel on läbimõõduga 1,70 m ±1 %, või 30 km/h vähem kui ettenähtud suurim kiirus, kui katsetrummel on läbimõõduga 2 m ±1 %;

2.5.3. kiiruse järjestikune tõstmine: 10 km/h kaupa kuni suurima katsekiiruseni;

2.5.4. katse kestus igal kiirusastmel, välja arvatud viimasel: 10 minutit;

2.5.5. katse kestus viimasel kiirusastmel: 20 minutit;

2.5.6. suurim katsekiirus: 10 km/h vähem kui antud rehvitüübile ettenähtud maksimumkiirus, kui katsetrummel on läbimõõduga 1,70 m ±1 %, või võrdne ettenähtud maksimumkiirusega, kui katsetrummel on läbimõõduga 2 m ±1 %.

3. Samaväärsed katsemeetodid

▼**M1**

Kui kasutatakse muud meetodit kui käesoleva lisa punktis 2 kirjeldatud, tuleb meetodi samaväärsust tõendada.

▼**M1**

8. LISA

Selgitav joonis

Vt käesoleva eeskirja punkt 2

