FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 30/2000

fastlagt af Rådet den 13. april 2000

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/…/EF om ændring af Rådets direktiv 92/23/EØF om dæk til motorkøretøjer og påhængskøretøjer samt om montering heraf

(2000/C 195/02)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95,

under henvisning til forslag fra Kommissionen [1],

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg [2],

efter proceduren i traktatens artikel 251 [3], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) De foranstaltninger, der er nødvendige for, at det indre marked kan fungere korrekt, bør træffes.

(2) Rådets direktiv 92/23/EØF af 31. marts 1992 om dæk til motorkøretøjer og påhængskøretøjer samt om montering heraf [4] er et af særdirektiverne under den EF-typegodkendelsesprocedure, der er fastlagt ved Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil [5]. Følgelig finder bestemmelserne i direktiv 70/156/EØF om køretøjssystemer, komponenter og separate tekniske enheder også anvendelse i nærværende direktiv.

(3) Med henblik på gennemførelse af særlig artikel 3, stk. 4, og artikel 4, stk. 3, i direktiv 70/156/EØF bør der til hvert særdirektiv i et bilag knyttes et oplysningsskema og en typegodkendelsesattest, som er baseret på bilag VI til direktiv 70/156/EØF, således at typegodkendelser kan edb-registreres; typegodkendelsesattesten i direktiv 92/23/EØF skal ændres i overensstemmelse hermed.

(4) I Rådets direktiv 92/97/EØF af 10. november 1992 om ændring af direktiv 70/157/EØF om tilladt støjniveau og udstødningssystemer for motordrevne køretøjer [6] angives det i artikel 4, stk. 2, at der skal vedtages yderligere foranstaltninger, som navnlig tager sigte på at forene kravene til sikkerhed med behovet for at begrænse støj fremkaldt ved dækkenes kontakt med vejbanen. Det skal ske på grundlag af et forslag fra Kommissionen, hvori der tages hensyn til resultaterne af undersøgelser og forskning vedrørende denne støjkilde.

(5) Der er udviklet en realistisk og reproducerbar metode til måling af støj fra dækkenes kontakt med vejbanen; med udgangspunkt i denne nye målemetode er der foretaget en undersøgelse med henblik på at sætte tal på støjniveauet for rullestøj forårsaget af forskellige dæktyper monteret på forskellige motorkøretøjer.

(6) Direktiv 93/23/EØF bør ændres i overensstemmelse hermed.

(7) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af direktiv 92/23/EØF bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen [7] —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 92/23/EØF ændres således:

1) Udtrykkene »EØF-typegodkendelse« og »EØF-standardtypegodkendelse« ændres overalt til »EF-typegodkendelse«.

([1]) EFT C 30 af 28.1.1998, s. 8.
([2]) EFT C 235 af 27.7.1998, s. 24.
([3]) Europa-Parlamentets udtalelse af 18.2.1998 (EFT C 80 af 16.3.1998, s. 90), Rådets fælles holdning af 13. april 2000 og Europa-Parlamentets afgørelse af … (endnu ikke offentliggjort i EFT).
([4]) EFT L 129 af 14.5.1992, s. 95. Direktivet er ændret ved tiltrædelsesakten af 1994.
([5]) EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1. Direktivet er senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/27/EF (EFT L 233 af 25.8.1997, s. 1).
([6]) EFT L 371 af 19.12.1992, s. 1.
([7]) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

2) Artikel 1, første led, affattes således:

»— »dæk«: ethvert nyt dæk, herunder vinterdæk med huller til pigge, uanset om det er originalmonteret eller er en reservedel, beregnet til montering på køretøjer, der er omfattet af direktiv 70/156/EØF. Denne definition i omfatter ikke pigdæk.«

3) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 1a*

1. Bestemmelserne i bilag V gælder for dæk, som er beregnet til montering på køretøjer, der er taget i brug første gang den 1. oktober 1980 eller derefter.

2. Bestemmelserne i bilag V gælder ikke for:

a) dæk, som kun er beregnet til hastigheder under 80 km/h

b) dæk med en nominal fælgdiameter på højst 254 mm (eller kode 10) eller på mindst 635 mm (kode 25)

c) dæk af T-typen til reservehjul til midlertidig brug som defineret i punkt 2.3.6 i bilag II

d) dæk, som kun er beregnet til montering på køretøjer, der er registreret første gang før den 1. oktober 1980.«

4) Artikel 2 affattes således:

»*Artikel 2*

1. Medlemsstaterne meddeler EF-typegodkendelse i henhold til bestemmelserne i bilag I for alle typer dæk, som opfylder forskrifterne i bilag II, og tildeler dem et EF-typegodkendelsesnummer som angivet i bilag I.

2. Medlemsstaterne meddeler EF-typegodkendelse i henhold til bestemmelserne i bilag I til alle typer dæk, som opfylder forskrifterne i bilag V, og tildeler dem et EF-typegodkendelsesnummer som angivet i bilag I.

3. Medlemsstaterne meddeler EF-typegodkendelse for ethvert køretøj for så vidt angår dæk i henhold til bestemmelserne i bilag III, hvis alle køretøjets dæk (herunder i givet fald reservehjul) opfylder forskrifterne i bilag II samt forskrifterne i bilag IV vedrørende køretøjer, og tildeler disse køretøjer et EF-typegodkendelsesnummer i henhold til bilag III.«

5) Bilagsfortegnelsen og bilagene ændres i overensstemmelse med bilaget til dette direktiv.

6) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 10a*

1. Fra den … (*) må medlemsstaterne ikke længere af grunde, der vedrører dækkene eller deres montering på fabriksnye køretøjer,

a) for så vidt angår en køretøjstype eller dæktype nægte at udstede EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse, eller

b) forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer eller salg eller ibrugtagning eller anvendelse af dæk,

hvis køretøjerne eller dækkene opfylder forskrifterne i dette direktiv, ændret ved direktiv 2000/…/EF ([1]).

2. Fra den … (**) må medlemsstaterne ikke længere udstede EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse for dæktyper, der er omfattet af anvendelsesområdet for dette direktiv, hvis dækkene ikke overholder forskrifterne i dette direktiv, ændret ved direktiv 2000/…/EF.

3. Fra den … (***) må medlemsstaterne ikke længere udstede EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse for en køretøjstype af grunde, der vedrører dækkene eller deres montering, hvis forskrifterne i dette direktiv, ændret ved direktiv 2000/…/EF, ikke er overholdt.

4. Fra den … (****) skal medlemsstaterne:

a) anse typeattester, der ledsager fabriksnye køretøjer som omhandlet i direktiv 70/156/EØF, for ugyldige til det i samme direktivs artikel 7, stk. 1, nævnte formål, hvis forskrifterne i dette direktiv, ændret ved direktiv 2000/…/EF, ikke er overholdt, og

b) nægte registrering eller forbyde salg eller ibrugtagning af fabriksnye køretøjer, som ikke overholder forskrifterne i dette direktiv, ændret ved direktiv 2000/…/EF.

5. Fra den 1. oktober 2005 finder bestemmelserne i dette direktiv, ændret ved direktiv 2000/…/EF, for så vidt angår det i artikel 7, stk. 2, i direktiv 70/156/EØF nævnte formål anvendelse på alle dæk, der er omfattet af anvendelsesområdet for dette direktiv.

(*) 18 måneder efter datoen for dette direktivs ikrafttræden.

(**) 24 måneder efter datoen for dette direktivs ikrafttræden.

(***) 30 måneder efter datoen for dette direktivs ikrafttræden.

(****) 42 måneder efter datoen for dette direktivs ikrafttræden.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/…/EF om ændring af Rådets direktiv 92/23/EØF om dæk til motorkøretøjer og påhængskøretøjer samt om montering heraf (EFT L … af …).«

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den … (*). De underretter straks Kommissionen herom.

Medlemsstaterne anvender disse bestemmelser senest fra den … (**).

2. De i stk. 1 nævnte love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet at dette direktiv.

Artikel 3

1. Senest den … (***) vedtages der efter proceduren i artikel 4, stk. 2, en ændring af direktiv 92/23/EØF med henblik på at indføre vejgrebsprøver for dæk.

2. Senest den … (****) forelægger Kommissionen forslag til foranstaltninger på området forskrifter for motordrevne køretøjer under hensyn til sikkerheds-, miljø- og energibesparelsesaspekterne med henblik på revision af bestemmelserne i direktiv 92/23/EØF.

Artikel 4

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Tilpasning til den Tekniske Udvikling, der er nedsat ved artikel 13 i direktiv 70/156/EØF, i det følgende benævnt »udvalget«.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF sammenholdt med afgørelsens artikel 8.

Fristen i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 5

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 6

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i …

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
…	…
Formand	*Formand*

(*) *12 måneder efter datoen for dette direktivs ikrafttræden.*
(**) *18 måneder efter datoen for dette direktivs ikrafttræden.*
(***) *24 måneder efter datoen for dette direktivs ikrafttræden.*
(***) *48 måneder efter datoen for dette direktivs ikrafttræden.*

BILAG

1) Bilagsfortegnelsen affattes således:

»BILAG I	Administrative bestemmelser vedrørende EF-typegodkendelse af dæk
Tillæg 1	Oplysningsskema vedrørende EF-typegodkendelse af en dæktype
Tillæg 2	EF-typegodkendelsesattest (dæk)
Tillæg 3	Oplysningsskema vedrørende EF-typegodkendelse af en dæktype for så vidt angår rullestøj
Tillæg 4	EF-typegodkendelesattest (rullestøj)
BILAG II ([1])	Krav til dæk
Tillæg 1	Forklarende tegning
Tillæg 2	Belastningstal
Tillæg 3	Placering af dækpåskrifter
Tillæg 4	Sammenhæng mellem trykindeks (PST) og enheder for tryk
Tillæg 5	Målefælg, udvendig diameter og dækbredder for dæk med visse dimensionsbetegnelser
Tillæg 6	Metode til måling af dækdimensioner
Tillæg 7	Fremgangsmåde ved belastnings-/hastighedsprøvning
Tillæg 8	Belastningsevnens afhængighed af hastigheden – last- og varevognsdæk – radial og diagonal opbygning
BILAG III	Administrative bestemmelser vedrørende standardtypegodkendelse af køretøjer hvad angår montering af dækkene
Tillæg 1	Oplysningsskema
Tillæg 2	EF-standardtypegodkendelsesattest
BILAG IV	Krav til køretøjer med hensyn til dæk
BILAG V	Rullestøj
Tillæg 1	Procedure for måling af rullestøj, friløbsmetoden
Tillæg 2	Prøvningsrapport
BILAG VI	Specifikationer for prøvebanen

([1]) De tekniske krav il dækkene svarer til kravene i regulativ nr. 30 og 54 fra FN's Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE).«

2) Bilag I affattes således:

»*BILAG I*

ADMINISTRATIVE BESTEMMELSER VEDRØRENDE EF-TYPEGODKENDELSE AF DÆK

1. ANSØGNING OM EF-TYPEGODKENDELSE AF EN DÆKTYPE

1.1. Ansøgning om EF-typegodkendelse af en dæktype i henhold til artikel 3, stk. 4, i direktiv 70/156/EØF indgives af dækfabrikanten.

1.1.1. Ansøgning om EF-typegodkendelse i henhold til bilag II skal ledsages af en beskrivelse af dæktypen, som anført i oplysningsskemaet i tillæg 1. Beskrivelsen vedlægges i tre eksemplarer.

1.1.1.1. Ansøgningen skal for hver dæktype ledsages af tegninger eller fotografier (i tre eksemplarer), som viser dækkets slidbanemønster, samt en tegning af det luftfyldte dæk monteret på målefælgen, som viser de relevante mål (jf. punkt 6.1.1 og 6.2.1 i bilag II).

1.1.1.2. Ansøgningen skal ledsages enten af prøvningsrapporten fra vedkommende tekniske tjeneste eller af en række eksemplarer efter den godkendende myndigheds nærmere anvisninger.

1.1.2. Ansøgning om EF-typegodkendelse i henhold til bilag V skal ledsages af en beskrivelse af dæktypen, som anført i oplysningsskemaet i tillæg 3. Beskrivelsen vedlægges i tre eksemplarer.

1.1.2.1. Ansøgningen skal for hver dæktype ledsages af tegninger eller fotografier (i tre eksemplarer), som viser det eller de slidbanemønstre der er repræsentative for dæktypen.

1.1.2.2. Ansøgningen skal endvidere ledsages enten af prøvningsrapporten fra vedkommende tekniske tjeneste eller af en række prøveeksemplarer efter den godkendende myndigheds nærmere anvisninger.

1.2. Fabrikanten kan ansøge om, at EF-typegodkendelse udvises

1.2.1. til at omfatte ændrede dæktyper med henblik på EF-typegodkendelse i henhold til bilag II, og/eller

1.2.2. til at omfatte yderligere dækdimensionsbetegnelser og/eller ændrede mærkenavne eller handelsbetegnelser og/eller slidbanemønstre ændret af fabrikanten med henblik på EF-typegodkendelse i henhold til bilag V.

1.3. Indtil den 31. december 2005 skal den godkendende myndighed acceptere dækfabrikantens laboratorier som godkendte prøvningslaboratorier i henhold til artikel 14, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF.

2. PÅSKRIFTER

2.1. Prøveeksemplarer af den dæktype, for hvilken der ansøges om EF-typegodkendelse, skal klart synligt og uudsletteligt være påført ansøgerens varemærke eller navn, idet der dog skal være tilstrækkelig plads til at anbringe EF-typegodkendelsesmærket, jf. punkt 4 i dette bilag.

3. EF-TYPEGODKENDELSE

3.1. EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4 i direktiv 70/156/EØF meddeles, og EF-typegodkendelse tildeles enhver dæktype, som søges godkendt efter punkt 1.1.1, hvis kravene i bilag II er opfyldt.

3.1.1. Meddelelse af EF-typegodkendelse, udvidelse af EF-typegodkendelse eller afslag på ansøgning om eller inddragelse af EF-typegodkendelse eller om endeligt ophør af produktionen i forbindelse med en dæktype efter bilag II meddeles medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 4, stk. 6, i direktiv 70/156/EØF.

3.1.2. EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4 i direktiv 70/156/EØF meddeles, og EF-typegodkendelse tildeles enhver dæktype, som søges godkendt efter punkt 1.1.2, hvis kravene i bilag V er opfyldt.

3.2.1. Meddelelse af EF-typegodkendelse, udvidelse af EF-typegodkendelse eller afslag på ansøgning om eller inddragelse af EF-typegodkendelse eller om endeligt ophør af produktionen i forbindelse med en dæktype efter bilag V meddeles medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 4, stk. 6, i direktiv 70/156/EØF.

3.3. Hver EF-typegodkendt dæktype tildeles et EF-typegodkendelsesnummer. Samme medlemsstat må ikke tildele en anden dæktype det samme nummer. Navnlig skal EF-typegodkendelsesnumre tildelt i henhold til bilag II og EF-typegodkendelsesnumre tildelt i henhold til bilag V være forskellige.

4. EF-TYPEGODKENDELSESMÆRKNING

4.1. Ethvert dæk, som er i overensstemmelse med en dæktype, der er EF-typegodkendt efter dette direktiv, forsynes med EF-typegodkendelsesmærke.

4.2. EF-typegodkendelsesmærket består af en firkant indeholdende bogstavet lille »e«, efterfulgt af kendingsnummeret på den medlemsstat, der har meddelt typegodkendelsen i overensstemmelse med bilag VII til direktiv 70/156/EØF. EF-typegodkendelsesnummeret består af EF-typegodkendelsesnummeret på godkendelsesattesten, med to cifre foran: »00« for last- og varevognsdæk og »02« for personvognsdæk.

4.2.1. Firkanten med EF-typegodkendelsesmærket skal være mindst 12 mm lang og mindst 8 mm høj. Bogstaver og tal skal være mindst 4 mm høje.

4.3. EF-typegodkendelsesmærke og -nummer samt yderligere mærkning, som efter bilag II, punkt 3, kræves til EF-typegodkendelse i henhold til kravene i bilag II, påføres som foreskrevet i nævnte punkt.

4.4. Godkendelsesnumre, som er tildelt efter bilag V, skal følges af bogstavet lille »s«, hvor »s« er en forkortelse for »støj«.

4.5. Nedenfor er gengivet et eksempel på EF-typegodkendelsesmærket:

e **24**

00479

e **3**

00687-s

Et dæk forsynet med ovenstående EF-typegodkendelsesmærke er et last- eller varevognsdæk (00), som opfylder EF-kravene (e), og er tildelt EF-mærke i Irland (24) under nummeret 479 i henhold til bilag II og i Italien (3) under nummeret 687-s i henhold til bilag V.

Note: Numrene »479« og »687« (EF-mærkets typegodkendelsesnumre) samt tallene »24« og »3« (numre for de medlemsstater, som meddelte EF-typegodkendelsen) er her kun givet som et eksempel.

EF-typegodkendelsesnummeret placeres tæt på firkanten, over, under, til venstre eller til højre for denne. Alle nummerets bogstaver skal stå på samme side af bogstavet »e« og vende samme vej.

5. ÆNDRING AF DÆKTYPE

5.1. Hvis en dæktype, som er EF-typegodkendt efter bilag II eller V, er ændret, anvendes bestemmelserne i artikel 5 i direktiv 70/156/EØF.

5.2. Hvis slidbanemønstret for en dæktype, som er EF-typegodkendt i henhold til bilag II, er ændret, anses det ikke for nødvendigt at gentage de i bilag II beskrevne prøvninger.

5.3. Hvis der er tilføjet dækdimensionsbetegnelser eller handelsbetegnelser for en dækgruppe, som er EF-typegodkendt i henhold til bilag V, træffer den typegodkendende myndighed afgørelse om eventuel fornyet prøvning.

5.4. Hvis slidbanemønstret for en dækgruppe, som er EF-typegodkendt i henhold til bilag V, ændres, afprøves at repræsentativt sæt prøveeksemplarer, medmindre den typegodkendende myndighed skønner, at ændringen ikke har nogen indvirkning på rullestøjen.

6. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

6.1. De generelle regler til sikring af produktionens overensstemmelse fastsættes i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 10 i direktiv 70/156/EØF.

6.2. Hvis det navnlig ved kontrol af produktionens overensstemmelse jf. tillæg 1 til bilag V, viser sig, at støjniveauet for det afprøvede dæk ikke overstiger de grænseværdier, som er anført i punkt 4.1 i bilag V, med mere end 1 dB(A), anses produktionen for at være i overensstemmelse med kravene i punkt 4 i bilag V.«

3) Titlen på tillæg 1 til bilag I affattes således:

»*Tillæg 1*

OPLYSNINGSSKEMA Nr. … VEDRØRENDE EF-TYPEGODKENDELSE AF EN DÆKTYPE

(bilag II i direktiv 92/23/EØF)«.

4) Titlen på tillæg 2 til bilag I affattes således:

»*Tillæg 2*

EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

(dæk)

MODEL

(største format: A4 (210 × 297 mm))«.

5) I tillæg 2 til bilag I under punktet »Meddelelse om« tilføjes følgende led:

»— inddragelse af typegodkendelse ([1])

— ophør af produktionen ([1])«.

6) Følgende tillæg indsættes i bilag I:

»*Tillæg 3*

OPLYSNINGSSKEMA Nr. … VEDRØRENDE EF-TYPEGODKENDELSE AF EN DÆKTYPE FOR SÅ VIDT ANGÅR RULLESTØJ

(BILAG V I DIREKTIV 92/23/EØF)

Følgende oplysninger skal i givet gald forelægges i tre eksemplarer og omfatte en indholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal forelægges i den relevante målestok på A4–ark eller foldet til dette format og være tilstrækkelig detaljerede. For funktioner, som er mikroprocessor-styrede, forelægges relevant information om funktion/ydelse.

1. ALMINDELIGE OPLYSNINGER

1.1. Fabrikantens navn: . . . . . .

1.2. Ansøgerens navn og adresse: . . . . . .

1.3. Adresse(r) på fabrikationsvirksomhed(er): . . . . . .

1.4. Mærkenavn(e), handelsbetegnelse(r) eller varemærke(r), der skal anvendes for den særlige dæktype, som søges godkendt: . . . . . .

2. DÆK

2.1. Dækkategori: (kategori C1, C2 eller C3) ([1])

2.2. Anvendelse: (normal-, vinter- eller specialdæk) ([1])

2.3. Udførlig beskrivelse, for så vidt angår indvirkningen på rullestøjen, af de væsentligste kendetegn ved det eller de slidbanemønstre, som skal anvendes på den angivne række dækdimensioner. Dette kan ske i form af skitse, fotografi eller beskrivelse, men skal give den typegodkendende myndighed eller tekniske tjeneste tilstrækkeligt grundlag for at afgøre, om senere ændringer af de væsentligste kendetegn vil påvirke rullestøjen væsentligt.

Note: Virkningen af mindre ændringer af dækslidbaner og -konstruktion for så vidt angår rullestøjen bestemmes i forbindelse med kontrollen af produktionens overensstemmelse.

2.4. Dækopbygning

2.5. Oversigt over slidbanemønsterbetegnelser (for hvert varemærke eller mærkenavn og handelsbetegnelse angives en fortegnelse over dækbetegnelser, jf. punkt 2.17 i bilag II til direktiv 92/23/EØF; for dæk i kategori C1 angives »Reinforced« eller »Extra Load« alt efter, hvad der er relevant): . . . . . .

(1) Det ikke gældende overstreges.

Tillæg 4

EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

(rullestøj)

MODEL

(største format: A4 (210 × 297 mm))

Myndighedens stempel

Meddelelse om:

— EF-typegodkendelse (1)

— udvidelse af EF-typegodkendelse

— afslag på ansøgning om EF-typegodkendelse (1)

— inddragelse af EF-typegodkendelse (1)

— ophør af produktionen (1)

af en dæktype, jf. bilag V til direktiv 92/23/EØF, senest ændret ved direktiv …/…/EF, for så vidt angår rullestøj.

EF-typegodkendelse nr.: ..... Udvidelse nr.: .....

AFSNIT I

0. **Almindelige oplysninger**

0.1. Fabrikantens navn: . . . . . .

0.2. Ansøgerens navn og adresse: . . . . . .

0.3. Adresse(r) på fabrikationsvirksomhed(er): . . . . . .

AFSNIT II

1. **Supplerende oplysninger**

1.1. Mærkenavn(e) og handelsbetegnelse(r): . . . . . .

1.2. Dækkategori: (kategori C1, C2 eller C3) (1)

1.3. Anvendelse: (normal-, vinter- eller specialdæk) (1)

2. Teknisk tjeneste ansvarlig for udførelsen af prøvningerne: . . . . . .

3. Prøvningsrapportens datering: . . . . . .

4. Prøvningsrapportens nummer: .....

5. Grundlag for udvidelse af EF-typegodkendelsen (hvis relevant): .....

6. Eventuelle bemærkninger: .....

7. Dato og sted: .....

8. Underskrift: .....

9. En fortegnelse over dokumenter, som indgår i ansøgningens dokumentation, vedlægges; dokumentationen opbevares af den myndighed, som har meddelt EF-typegodkendelsen, og udleveres på anmodning.

([1]) Det ikke gældende overstreges.«

7) Punkt 3.1.1 i bilag IV affattes således:

»3.1.1. Med forbehold af bestemmelserne i punkt 3.7.4 skal ethvert dæk, som er monteret på køretøjet, herunder i givet fald reservehjulsdæk, være forsynet med EF-typegodkendelsesmærke(r) som angivet i punkt 4 i bilag I eller med et typegodkendelsesmærke, som viser, at dækket er i overensstemmelse med FN/ECE-regulativ nr. 30 eller 54. FN/ECE-typegodkendelsesmærker betragtes kun som ækvivalente med EF-typegodkendelsesmærker i henhold til bilag II.«

8) Følgende bilag og tillæg indsættes:

»*BILAG V*

RULLESTØJ

1. ANVENDELSESOMRÅDE

Dette bilag gælder for EF-typegodkendelse af dæk som komponenter for så vidt angår rullestøj.

2. DEFINITIONER

I dette bilag gælder definitionerne i bilag II, undtagen definitionen i punkt 2.1, som affattes således:

2.1. »Dæktype« betyder for EF-typegodkendelse efter dette bilag (rullestøj) en dækgruppe, som omfatter en fortegnelse over dækdimensionsbetegnelser (jf. punkt 2.17 i bilag II), mærkenavne, varmærker og handelsbetegnelser, for så vidt dækgruppen ikke udviser forskelle på følgende væsentlige punkter:

— fabrikantens navn

— dækkategori (jf. punkt 2.4 i dette bilag)

— dækkets opbygning (jf. punkt 2.1.4 i bilag II)

— anvendelseskategori (jf. punkt 2.1.3 i bilag II)

— for dækkategori C1, Reinforced eller Extra Load:

slidbanemønstret (jf. punkt 2.3 i oplysningsskemaets bilag I, tillæg 3).

Note: Virkningen af mindre ændringer af dækslidbaner og -konstruktion for rullestøjen bestemmes i forbindelse med kontrollen af produktionens overensstemmelse.

Derudover gælder følgende definitioner:

2.2. »Mærkenavn eller handelsbetegnelse« betyder den af fabrikanten angivne betegnelse til identifikation af dækket. Mærkenavnet kan være fabrikantens navn, og handelsbetegnelser kan være sammenfaldende med varemærket.

2.3. »Rullestøj«: den støj, der opstår ved kontakten mellem de rullende dæk og vejbanen.

2.4. Der gælder følgende inddeling for så vidt angår dette bilag:

Dæk af kategori C1 Dæk til personbiler (jf. punkt 2.32 i bilag II)

Dæk af kategori C2 Dæk til vare- og lastbiler (jf. punkt 2.33 i bilag II) med belastningstal som enkeltdæk ≤ 121 og hastighedskategori ≥ »N« (jf. punkt 2.29.3 i bilag II)

Dæk af kategori C3 Dæk til vare- og lastbiler (jf. punkt 2.33 i bilag II) med belastningstal som enkeltdæk ≤ 121 og hastighedskategori ≥ »M« (jf. punkt 2.29.3 i bilag II) samt dæk til vare- og lastbiler (jf. punkt 2.33 i bilag II) med belastningstal som enkeltdæk ≥ 122.

3. KRAV TIL MÆRKNING

3.1. Ud over de mærkningskrav, der er opført under punkt 4 i bilag I og punkt 3 i bilag II, skal dækket mærkes med:

3.1.1. fabrikantens navn eller varemærke; mærkenavnet, handelsbetegnelsen eller varemærket.

4. KRAV VEDRØRENDE RULLESTØJ

4.1. *Generelle krav*

Et sæt på fire dæk med samme dækdimensions- og dækmønsterbetegnelse, som er repræsentativ for denne dækkategori, prøves i henhold til tillæg 1 med henblik på at bestemme støjniveauet for rullestøjen.

4.2. Støjniveauerne, bestemt i overensstemmelse med punkt 4.5 i tillæg 1, må ikke overstige følgende grænser:

4.2.1. dæk i kategori C1 for så vidt angår det afprøvede dæks nominelle dækbredde (se bilag II, punkt 2.17.1.1):

Dækkategori	Nominel dækbredde (mm)	Grænseværdi i dB(A)
C1a	≤ 145	72
C1b	> 145 ≤ 165	73
C1c	> 165 ≤ 185	74
C1d	> 185 ≤ 215	75
C1e	> 215	76

4.2.1.1. for forstærkede (eller Extra Load) dæk (jf. bilag II, punkt 3.1.8) forhøjes de i punkt 4.2.1 angivne grænseværdier med 1 dB(A)

4.2.1.2. for dæk i kategorien »Specialdæk« (jf. bilag II, punkt 2.1.3) forhøjes de i punkt 4.2.1 angivne grænseværdier med 2 dB(A)

4.2.2. dæk i kategori C2 for så vidt angår anvendelsen (se bilag II, punkt 2.1.3) af dæktypen:

Anvendelse	Grænseværdi i dB(A)
Normale dæk	75
Snedæk	77
Specialdæk	78

4.2.3. dæk i kategori C3 hvad angår anvendelsen (se bilag II, punkt 2.1.3) af dæktypen:

Anvendelse	Grænseværdi i dB(A)
Normale dæk	76
Snedæk	78
Specialdæk	79

Tillæg 1

PROCEDURE FOR MÅLING AF RULLESTØJ

Friløbsmetoden

0. INDLEDNING

I denne procedure angives måleinstrumenter, målebetingelser og fremgangsmåde til måling af støjniveau fra et sæt dæk, monteret på et prøvekøretøj, som ruller med høj fart på en nærmere angivet kørebaneoverflade. Det maksimale lydtryk registreres ved hjælp af mikrofoner placeret i fjernfelt, når køretøjet befinder sig i friløb; det endelige resultat bestemmes for en standardhastighed ved lineær regression. Resultatet kan ikke anvendes på dækstøj, som måles under acceleration ved motorkraft eller deceleration ved bremsning.

1. MÅLEINSTRUMENTER

1.1. *Akustiske målinger*

Lydtryksmåleren eller det tilsvarende målesystem, herunder den af fabrikanten anbefalede vindskærm, skal mindst opfylde kravene til type 1-instrumenter, jf. IEC 60651, anden udgave.

Målinger udføres med frekvensvægtning A og tidsvægtning F.

Hvis der benyttes et system, som omfatter periodisk overvågning af det A-vægtede lydtryk, bør der foretages aflæsning med et tidsinterval på højst 30 ms.

1.1.1. Kalibrering

Ved begyndelsen og afslutningen af hvert sæt målinger skal hele målesystemet kontrolleres ved hjælp af en lydkalibreringsanordning, som opfylder kravene til lydkalibreringsanordninger med en præcision af mindst klasse 1 i overensstemmelse med IEC 942:1988. Uden at der foretages yderligere justeringer, må forskellen mellem aflæsningen ved to på hinanden følgende kontroller ikke overstige 0,5 dB. Hvis denne værdi overskrides, skal der ses bort fra de måleresultater, som er opnået efter den sidste tilfredsstillende kontrol.

1.1.2. Opfyldelse af kravene

Et laboratorium, som er godkendt til at foretage kalibreringer i relation til de relevante standarder, skal en gang om året kontrollere, at lydkalibreringsanordningen opfylder kravene i IEC 60942:1988, og mindst hvert andet år kontrollere, at instrumenteringssystemet opfylder kravene i IEC 60651:1979/A1:1993, anden udgave.

1.1.3. Placering af mikrofonen

Mikrofonen (eller mikrofonerne) placeres i en afstand af 7,5 m ± 0,05 m fra referencelinjen CC' (figur 1) på prøvebanen og 1,2 m ± 0,02 m over jorden. Dens akse for maksimal følsomhed skal være vandret og vinkelret på køretøjets kørselsretning (linjen CC').

1.2. *Hastighedsmåling*

Køretøjets hastighed måles med instrumenter med en præcision på ± 1 km/h eller bedre, når køretøjets forende har nået linjen PP' (figur 1).

1.3. *Temperaturmålinger*

Måling af lufttemperaturen og prøvebanens overfladetemperatur er obligatorisk. Temperaturmålingsanordningerne skal sikre en nøjagtighed på ± 1 °C.

1.3.1. Lufttemperatur

Temperaturføleren placeres på et uhindret sted tæt ved mikrofonen på en sådan måde, at den påvirkes af luftstrømmen og er beskyttet mod direkte sol. Denne beskyttelse kan opnås ved hjælp af en skærm eller tilsvarende anordning. Føleren bør placeres i en højde af 1,2 m ± 0,1 m over prøvebanen for at mindske virkningen af varmestrålingen fra prøvebanen ved lave luftstrømme.

1.3.2. Prøvebanens overfladetemperatur

Temperaturføleren placeres på et sted, hvor temperaturen er repræsentativ for temperaturen i hjulsporene, uden at den påvirker lydmålingen.

Benyttes der instrumenter med kontakttemperaturføler, skal der påføres varmeledende pasta mellem overfladen og føleren for at sikre korrekt varmekontakt.

Hvis der benyttes et strålingstermometer (pyrometer), bør der vælges en højde, som sikrer, at et målingssted med en diameter på ≥ 0,1 m er dækket.

1.4. *Vindmåling*

Anordningen skal kunne måle vindhastigheden med en nøjagtighed på ± 1 m/s. Vinden måles i højde med mikrofonen. Vindretningen registreres med reference til kørselsretningen.

2. MÅLEBETINGELSER

2.1. *Prøvebane*

Prøvebanen skal bestå af et midterafsnit omgivet af et tilnærmelsesvis fladt prøveareal. Måleafsnittet skal være plant; måleoverfladen skal være tør og ren ved alle målinger. Måleoverfladen må ikke køles kunstigt under og inden prøvningen.

Prøvebanen skal være udlagt således, at der er frit lydfelt mellem lydkilde og mikrofon for måling med en nøjagtighed på ± 1 dB(A). Disse betingelser anses for opfyldt, hvis der ikke er store, lydreflekterende genstande som hegn, klipper, broer eller bygninger inden for 50 m fra midten af måleafsnittet. Prøvebanens overflade og dimensioner skal være i overensstemmelse med tillæg 2 til dette bilag.

En midterste del med en radius på mindst 10 m skal være fri for løs sne, højt græs, løs jord, aske eller lignende. Der må ikke være hindringer, som kan påvirke lydfeltet i nærheden af mikrofonen, og der må ikke befinde sig personer mellem mikrofonen og lydkilden. Operatøren, som foretager målingerne, samt eventuelle tilskuere skal være placeret således, at måleinstrumenternes visning ikke påvirkes.

2.2. *Meteorologiske forhold*

Måling må ikke finde sted under ugunstige vejrforhold. Det skal være sikret, at resultaterne ikke påvirkes af vindstød. Prøvning må ikke finde sted, hvis vindhastigheden i mikrofonens højde er større end 5 m/s.

Måling må ikke finde sted, hvis lufttemperaturen er lavere end 5 °C eller højere end 40 °C, eller prøvebanens temperatur er lavere end 5 °C eller højere end 50 °C.

2.3. *Omgivende støj*

Baggrundsstøjniveauet (herunder vindstøj) skal være mindst 10 dB(A) under den målte rullestøj. Der kan monteres en egnet vindskærm på mikrofonen, men der skal i så fald tages hensyn til dens påvirkning af mikrofonens følsomhed og retningskarakteristik.

Der skal ses bort fra eventuelle målinger, som er foretaget under indvirkning af en lydtop, der synes at være uden forbindelse med dækkenes almindelige lydkarakteristik.

2.4. *Krav til prøvekøretøjet*

2.4.1. Generelt

Prøvekøretøjet er et motorkøretøj med fire hjul på to aksler.

2.4.2. Køretøjets belastning

Køretøjet skal være lastet således, at de i punkt 2.5.2 angivne belastninger af dækkene er overholdt.

2.4.3. Akselafstand

Akselafstanden mellem de to aksler, der er monteret med prøvedæk, skal være mindre end 3,5 m for dæk i kategori C1 og mindre end 5 m for dæk i kategori C2 og C3.

2.4.4. Foranstaltninger med henblik på at mindske køretøjets indvirkning på lydtryksmålingerne

For at sikre, at dækstøjen ikke påvirkes nævneværdigt af prøvekøretøjets konstruktion, gælder følgende krav og henstillinger:

Krav:

a) Der må ikke være monteret stænklapper eller andet ekstra stænkafskærmningsudstyr.

b) Der må ikke være dele umiddelbart omkring fælge og dæk, som kan skærme for dækstøjen.

c) Hjulenes sporing (spidsning, hældning udefter, styreboltens bagudhældning) skal være i fuld overensstemmelse med køretøjsfabrikantens henstillinger.

d) Der må ikke anbringes supplerende lyddæmpende materiale i hjulkasserne eller under undervognen.

e) Hjulophænget skal være i så god stand, at det ikke resulterer i en unormal nedsættelse af frihøjden, når køretøjet er lastet i overensstemmelse med prøvningskravene. Anordninger til regulering af karosseriets højde skal, hvis de forefindes, justeres, så der bliver en frihøjde under prøvningen, som er normal for et køretøj i ulastet tilstand.

Henstillinger med henblik på at undgå parasitstøj:

a) Det anbefales at fjerne eller ændre komponenter på køretøjet, hvis disse kan bidrage til køretøjets baggrundsstøj. Hvis noget fjernes eller ændres, skal det anføres i prøvningsrapporten.

b) Under prøvningen bør det sikres, at bremserne er fuldt løsnet, så der ikke opstår bremsestøj.

c) Det bør sikres, at ingen elektriske ventilatorer er i gang.

d) Køretøjets vinduer og eventuelt soltag skal være lukkede under prøvningen.

2.5. *Dæk*

2.5.1. Generelt

Prøvekøretøjet skal være monteret med fire ens dæk af samme type og fra samme gruppe. For så vidt angår Super single-dæk med en belastningskapacitet over 121, skal to af disse dæk af samme type og samme gruppe monteres på prøvekøretøjets bagaksel; forakslen monteres med dæk, hvis bæreevne passer til akselbelastningen, og som er slidt ned til minimumsdybden for at mindske virkningen af rullestøj, dog under overholdelse af et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau. Vinterdæk, som i nogle medlemsstater må forsynes med pigge til forøgelse af friktionen, afprøves uden pigge. Dæk, som stiller specielle krav til monteringen, afprøves i overensstemmelse med sådanne krav (f.eks. omdrejningsretning). Dækkene skal have fuld mønsterdybde før tilkørsel.

Dækkene skal afprøves på fælge, der er tilladt ifølge dækfabrikanten.

2.5.2. Dækkenes belastning

Prøvningsbelastningen Q_t på hvert dæk på prøvekøretøjet skal være 50 til 90 % af referencebelastningen Q_r, men den gennemsnitlige prøvningsbelastning $Q_{t,avr}$ på alle dæk skal være 70 % ± 5 % af referencebelastningen Q_r.

For alle dæk skal referencebelastningen Q_r svare til den maksimale masse, der er knyttet til dækkets belastningstal. Består belastningstallet af to tal, som er adskilt af en skråstreg (/), skal det første af disse benyttes.

2.5.3. Dæktryk

Hvert af de på prøvekøretøjet monterede dæk justeres til et dæktryk på P_t, som ikke er større end referencetrykket P_r og ligger i intervallet:

$$P_r(Q_t/Q_r)^{1,25} \leq P_t \leq 1,1\ P_r(Q_t/Q_r)^{1,25}$$

hvor P_r er det dæktryk, der er angivet på trykindekset på dæksiden.

For kategori C1 er referencetrykket P_r = 250 kPA for »standarddæk« og 290 kPa for »Reinforced« dæk. Minimumsprøvetrykket skal være P_r = 150 kPA.

2.5.4. Forberedelser inden prøvningen

Dækkene tilkøres inden prøvningen for at fjerne kompoundnoduler eller andre dækmønsteregenskaber hidrørende fra vulkaniseringen. Dette kræver sædvanligvis ca. 100 km normal kørsel på vej.

Dækkene monteres på prøvekøretøjet med samme rotationsretning, som benyttedes ved tilkørsel af dækkene.

Dækkene varmes op før prøvningen ved kørsel under prøvningsbetingelser.

3. PRØVNINGSMETODE

3.1. *Generelle prøvningsbetingelser*

Ved alle målinger køres køretøjet i lige linje gennem måleafsnittet (AA' til BB'), så køretøjets midterplan i længderetningen er så tæt som muligt ved linjen CC'.

Når prøvekøretøjets forende har nået linjen AA', skal køretøjets fører have stillet gearvælgeren i neutralstilling og standset motoren. Afgiver køretøjet under målingen unormal støj (f.eks. støj fra ventilatoren eller fra selvtænding), må prøvningen gentages.

3.2. *Art og antal målinger*

Det maksimale lydtryk i A-vægtede decibel (dB(A)) måles med én decimal, når køretøjet kører i friløb mellem linjerne AA' og BB' (figur 1 — køretøjets forende på linje AA' og køretøjets bagende på linje BB'). Denne værdi regnes for måleresultatet.

Der foretages mindst fire målinger på hver side af prøvekøretøjet ved prøvningshastigheder under referencehastigheden, jf. punkt 4.1, og mindst fire målinger ved prøvningshastigheder over referencehastigheden. Hastighederne skal være tilnærmelsesvis ligeligt fordelt i det i punkt 3.3 angivne hastighedsområde.

3.3. *Prøvningshastigheder*

Prøvekøretøjets hastigheder skal ligge i området:

i) fra 70 til 90 km/h for dæk af kategori C1 og C2

ii) fra 60 til 80 km/h for dæk af kategori C3.

4. VURDERING AF RESULTATERNE

Målingerne betragtes som ugyldige, hvis der registreres unormal afvigelse mellem maksimalværdien og de øvrige værdier.

4.1. *Bestemmelse af prøvningsresultatet*

Referencehastigheden V_{ref} til bestemmelse af det endelige måleresultat skal være:

i) 80 km/h for dæk af kategori C 1 og C2

ii) 70 km/h for dæk af kategori C3.

4.2. *Regressionsanalyse på støjmålinger*

Den (ikke-temperaturkompenserede) rullestøj L_R i dB(A) bestemmes ved regressionsanalyse på grundlag af udtrykket:

$$L_R = \overline{L} - \alpha \cdot \overline{v}$$

hvor:

$\overline{L}$ er gennemsnittet af de målte lydtryksniveauer L_i i dB(A):

$$\overline{L} = \frac{1}{n}\sum_{i=1}^{n} L_i$$

n er antal målinger (n ≥ 16),

$\overline{v}$ er gennemsnittet af den logaritmiske hastighed v_i:

$$\overline{v} = \frac{1}{n}\sum_{i=1}^{n} v_i$$

idet

$$v_i = lg(v_i/v_{ref})$$

α er regressionslinjens hældning i dB(A):

$$\alpha = \frac{\sum_{i=1}^{n}(v_i - \overline{v})(L_i - \overline{L})}{\sum_{i=1}^{n}(v_i - \overline{v})^2}$$

4.3. *Temperaturkorrektion*

For dæk i kategori C2 skal det endelige resultat omregnes til en referenceprøvningsoverfladetemperatur, θ_{ref}, ved hjælp af temperaturkorrektion i overensstemmelse med følgende:

$$L_R(\theta_{ref}) = L_R(\theta) + K(\theta_{ref} - \theta)$$

hvor θ er den målte temperatur af prøveoverfladen

θ_{ref} = 20 °C.

For dæk i kategori C1 er koefficienten K −0,03 dB(A)/°C, når $\theta > \theta_{ref}$, og

K er −0,06 dB(A)/°C, når $\theta < \theta_{ref}$.

For dæk af kategori C2 er koefficienten K −0,02 dB(A)/°C.

Hvis den målte prøveoverfladetemperatur ikke ændrer sig mere end 5 °C ved alle de målinger, som er nødvendige for at bestemme lydtrykket af et sæt dæk, er det tilstrækkeligt at foretage temperaturkorrektion af det endelige rullestøjniveau ved hjælp af det aritmetiske gennemsnit af de målte temperaturer. I andre tilfælde skal hvert målt støjniveau L_i korrigeres ved hjælp af temperaturen på det tidspunkt, hvor støjen blev registreret.

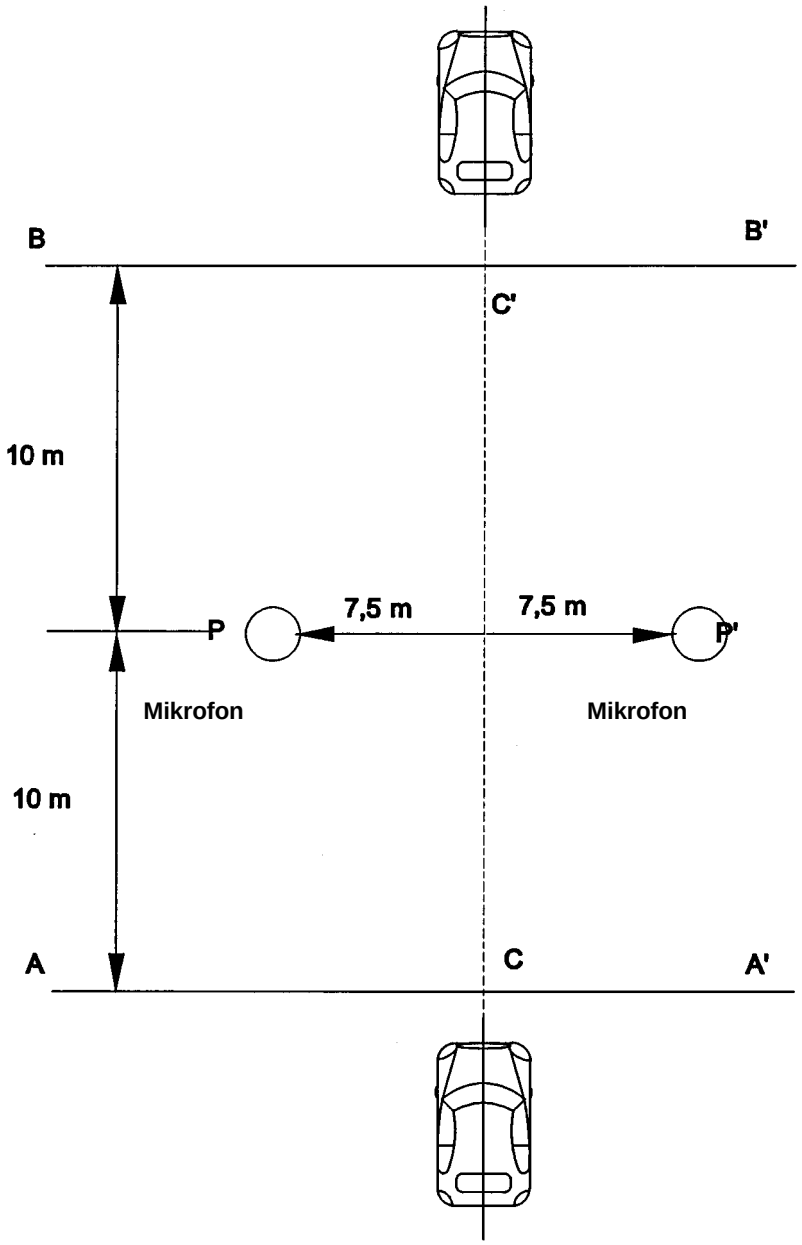
Ved dæk af kategori C3 foretages ikke temperaturkorrektion.

4.4. For at tage hensyn til eventuelle unøjagtigheder i måleinstrumenterne skal resultaterne i henhold til punkt 4.3 reduceres med 1 dB(A).

4.5. Det endelige resultat, den temperaturkompenserede rullestøj L_R (θ_{ref}) i db(A), afrundes nedad til nærmeste hele tal.

Figur 1

Mikrofonplaceringer ved måling



Tillæg 2

PRØVNINGSRAPPORT

Prøvningsrapporten skal indeholde følgende oplysninger:

a) de meteorologiske forhold, herunder lufttemperaturen og måleoverfladens temperatur for hver prøvekørsel

b) dato og metode for kontrol af måleoverfladens overensstemmelse med ISO 10844:1994

c) prøvefælgens bredde

d) data vedrørende dækket: fabrikant, mærkenavn, varemærke, dimension, belastningstal eller -evne, referencetryk

e) prøvekøretøjets type og fabrikat samt akselafstand

f) prøvningsbelastning Q_t i N og i % af referencebelastningen Q_r for hvert prøvedæk, gennemsnitlig prøvningsbelastning $Q_{t,avr}$ i N og i % af referencebelastningen Q_r

g) dæktryk i kold tilstand anført i kPa for hvert prøvedæk

h) prøvningshastigheder, når køretøjet passerer linjen PP'

i) det maksimale A-vægtede lydtryk, for hver prøvekørsel og for hver mikrofon

j) prøvningsresultatet L_R: det A-vægtede og (i givet fald) temperaturkorrigerede lydtryk i decibel ved referencehastigheden afrundet nedad til nærmeste hele tal

k) regressionslinjens hældning.«

9) Følgende bilag indsættes:

»*BILAG VI*

SPECIFIKATIONER FOR PRØVEBANEN

1. INDLEDNING

Dette bilag beskriver specifikationerne for prøvestrækningens fysiske beskaffenhed og anlæggelse. Disse specifikationer er baseret på en særlig standard ([1]) og beskriver den nødvendige fysiske beskaffenhed samt prøvningsmetoderne for disse karakteristika.

2. KRAV TIL OVERFLADENS FYSISKE BESKAFFENHED

En overflade anses for at opfylde kravene i denne standard, hvis det ved måling konstateres, at dens tekstur og porevolumen samt lydabsorptionskoefficient opfylder kravene i punkt 2.1 til 2.4, og hvis kravene til dens udformning (punkt 3.2) er opfyldt.

2.1. *Residualporevolumen*

Residualporevolumen (VC) for prøvestrækningens belægningsblanding må ikke være større end 8 %. Jf. punkt 4.1 for så vidt angår fremgangsmåden ved måling heraf.

2.2. *Lydabsorptionskoefficient*

Opfylder overfladen ikke kravet til residualporevolumen, kan den kun godkendes, hvis lydabsorptionskoefficienten $\alpha \leq 0{,}10$. Jf. punkt 4.2 for så vidt angår fremgangsmåden ved måling heraf. Kravene i punkt 2.1 og 2.2 er også opfyldt, hvis kun lydabsorptionen er blevet målt, og det har vist sig, at $\alpha \leq 0{,}10$.

Note: Den mest relevante særlige faktor er lydabsoptionen, selv om vejbyggere bedst kender residualporevolumen. Lydabsoptionen skal imidlertid kun måles, hvis overfladen ikke opfylder porekravet. Dette er berettiget, da residualporevolumen er forbundet med relativt stor usikkerhed med hensyn til både målinger og relevans, og visse overflader kan derfor fejlagtigt afvises, hvis vurderingen alene baseres på måling af porerne.

2.3. *Teksturdybde*

Teksturdybden (TD) målt efter den volumetriske metode (se punkt 4.3 nedenfor) skal være:

$$TD \geq 0{,}4 \text{ mm}$$

2.4. *Overfladens ensartethed*

Der bør udvises al mulig omhu for at sikre, at prøveområdets overflade bliver så ensartet som muligt. Dette omfatter tekstur og porevolumen, men tillige bemærkes, at hvis tromling viser sig mere effektiv nogle steder end andre, kan teksturen være anderledes, og der kan også forekomme ujævnheder, som kan forårsage stød.

2.5. *Prøvningsperiode*

For at sikre, at overfladen fortsat opfylder kravene i dette bilag til tekstur og porevolumen eller til lydabsorption, skal den regelmæssigt kontrolleres med følgende intervaller:

a) Kontrol af residualporevolumen (VC) eller lydabsorption (α)

— når overfladen er ny.

— Opfylder en ny overflade kravene, er ingen yderligere periodisk kontrol nødvendig. Opfylder en overflade ikke kravene, når den er ny, vil den kunne gøre det senere, da overflader typisk bliver fyldt op og komprimeret med tiden.

b) Kontrol af teksturdybden (TD):

— når overfladen er ny

— når støjprøven indledes (*NB*: tidligst fire uger efter anlæggelsen)

— derefter en gang årligt.

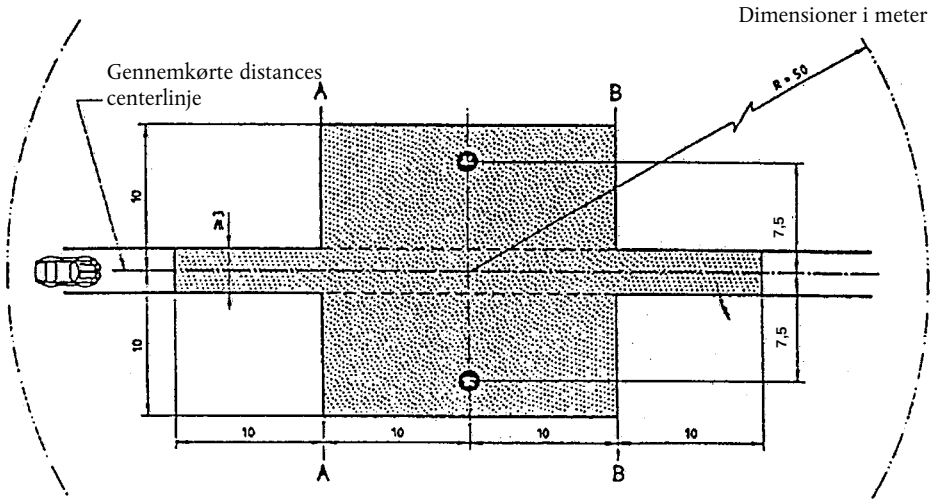
3. PRØVEANLÆGGETS UDFORMNING

3.1. *Området*

Det er vigtigt, at prøveanlægget udformes således, at det sikres, at det område, som køretøjerne gennemkører på prøvestrækningen, som et mindstekrav er belagt med det foreskrevne prøvningsmateriale med en passende margen for sikker og praktisk kørsel. Dette indebærer, at kørebanen skal være mindst tre meter bred, og at dens længde skal være mindst ti meter ud over linjerne AA og BB i hver ende. I figur 1 er vist en plan over et passende prøveområde samt det mindsteområde, der skal være maskinlagt og -komprimeret med det foreskrevne overflademateriale. I henhold til bilag V, tillæg 1, punkt 3.2, foretages der målinger på hver side af køretøjet. Dette kan gøres enten ved at måle med to mikrofonsteder (et på hver side af anlægget) og ved at køre i en retning, eller ved at måle med kun én mikrofon på én side af anlægget, men ved at køre køretøjet i to retninger. Såfremt sidstnævnte metode anvendes, er der ingen overfladekrav på den side af anlægget, hvor der ikke er nogen mikrofon.

Figur 1

Mindstekrav til prøveanlæg.



Signaturforklaring:

Minimumsoverflade dækket af prøvebaneoverflade, dvs. prøvebanen.

Mikrofon (højde: 1,2 m).

Note: Der må ikke være nogen akustik reflekterende objekter inden for denne radius.

3.2. *Udformning og forberedelse af belægningen*

3.2.1. Grundlæggende krav til udformningen

Prøveoverfladen skal opfylde følgende fire krav:

3.2.1.1. den skal være af tæt asfaltbeton

3.2.1.2. småskærverne må ikke være større end 8 mm (dog tolereres størrelser mellem 6,3 og 10 mm)

3.2.1.3. slidlagets tykkelse skal være ≥ 30 mm

3.2.1.4. bindemidlet skal være umodificeret penetrationsasfalt.

3.2.2. Retningslinjer for udformningen

En sigtekurve, som opfylder de stillede krav, er vist i figur 2. Den kan anvendes som vejledning ved udformningen af prøveanlægget. Endvidere er der i tabel 1 opstillet retningslinjer med henblik på opnåelse af ønsket tekstur og holdbarhed. Sigtekurven er en funktion af formlen:

$$P \text{ (gennemfaldsprocent)} = 100 \cdot (d/d_{max})\ ½$$

hvor:

d = sigtemaskernes kvadratmål i mm

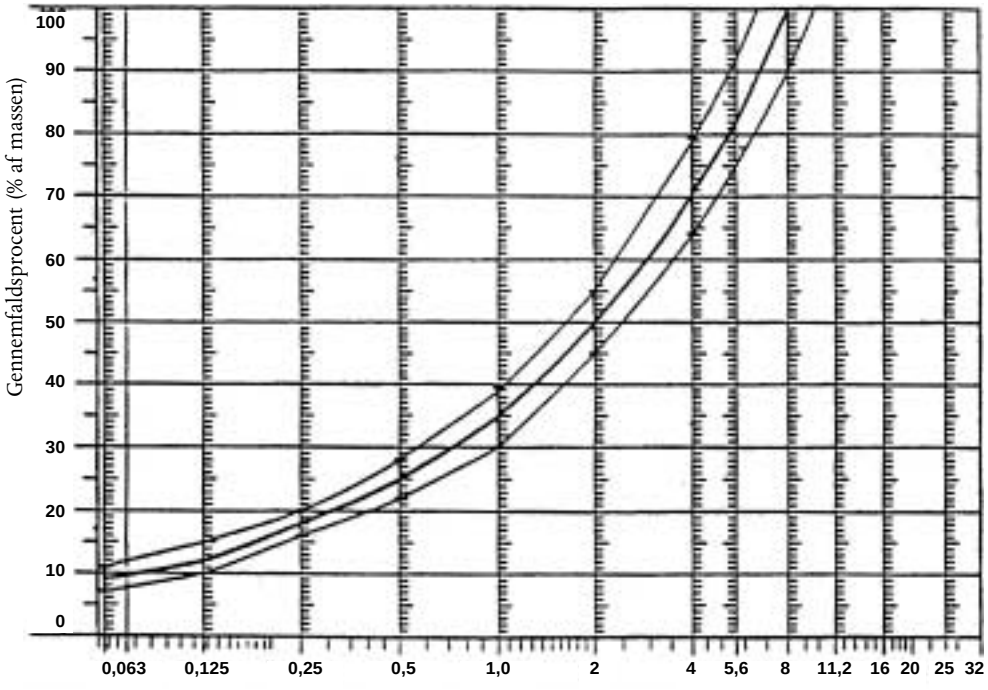
d_{max} = 8 mm for middelkurven

= 10 mm for mindstetolerancekurven

= 6,3 mm for størstetolerancekurven.

Figur 2

Sigtekurve for materialet i asfaltblandingen, med tolerancer



Herudover anbefales følgende:

a) Sandfraktionen (0,063 mm < sigtemaskernes kvadratmål < 2 mm) må ikke omfatte mere end 55 % natursand og skal omfatte mindst 45 % knust sand.

b) Bærelag og bundsikringslag skal sikre god stabilitet og god ensartethed i overensstemmelse med korrekt vejbygningspraksis.

c) Småskærverne skal være knust (100 % brudflader), og de skal være af vanskeligt knusbart materiale.

d) Småskærverne i blandingen skal være udvaskede.

e) Der må ikke fyldes ekstra småskærver på overfladen.

f) Bindemidlets hårdhed, udtrykt som penetrationsværdi, skal være 40-60, 60-80 eller endog 80-100 alt efter klimaforholdene i landet; generelt gælder, at der skal anvendes det efter sædvanlig praksis hårdest mulige bindemiddel.

g) Blandingens temperatur inden tromling skal vælges således, at det krævede porevolumen fremkommer ved den efterfølgende tromling; for at øge sandsynligheden for, at specifikationerne i punkt 2.1 til 2.4 bliver opfyldt, skal lejringstætheden findes ikke blot ved det rette valg af blandingstemperatur, men også ved et passende antal tromlinger og valget af tromletype.

TABEL 1

Retningslinjer for udformningen

	Målværdier		Tolerancer
	Af den samlede blandingsmasse	Af kornblandingsmassen	
Skærvemasse, sigtemaskernes kvadratmål (SM) > 2 mm	47,6 %	50,5 %	± 5
Sandmasse 0,063 < SM < 2 mm	38,0 %	40,2 %	± 5
Fillermasse SM < 0,063 mm	8,8 %	9,3 %	± 2
Bindemiddelmasse (asfalt)	5,8 %	Ikke anført	± 0,5
Største skærvemål	8 mm		6,3-10
Bindemiddelhårdhed	(Se punkt 3.2.2, litra f))		
Glatstensværdi (PSV)	> 50		
Lejringstæthed i forhold til Marshall-lejringstæthed	98 %		

4. PRØVNINGSMETODER

4.1. *Måling af residualporevolumen*

Til gennemførelse af denne måling skal der udtages borekerner mindst fire steder, som er jævnt fordelt på prøveområdet mellem linjerne AA og BB (jf. figur 1). For at undgå uensartethed og ujævnheder i hjulsporene bør der ikke udtages borekerner i selve hjulsporene, men kun tæt ved disse. Mindst to borekerner bør udtages tæt ved hjulsporene, og mindst en borekerne bør udtages ca. midtvejs mellem hjulsporene og hver mikrofonpost.

Er der grund til at antage, at kravet om ensartethed ikke er opfyldt (jf. punkt 2.4), udtages der borekerner flere steder på prøveområdet.

Residualporevolumen skal bestemmes for hver borekerne. Derefter beregnes gennemsnitsværdien for alle borekernerne, og den sammenholdes med kravet i punkt 2.1. I øvrigt må ingen borekerne have en poreværdi på over 10 %.

Ved anlæg af prøveområdet skal det tages i betragtning, at der kan opstå problemer, når der udtages borekerner, såfremt området opvarmes ved hjælp af rør eller el-kabler. Varmeanlæggene må planlægges omhyggeligt under hensyn til udtagning af borekerner. Det anbefales at lade nogle få pletter på ca. 200 × 300 mm stå, hvor der ikke er rør og kabler, eller at lægge disse så dybt, at udtagning af borekerner fra slidlaget ikke vil beskadige dem.

4.2. *Lydabsorptionskoefficient*

Lydabsorptionskoefficienten (vinkelret indfald) måles ved hjælp af impedansrørmetoden under anvendelsen af fremgangsmåden i ISO 10534-1: »Acoustics — Determination of sound absorption coefficient and impedance by a tube method« ([2]).

For prøvelegemer gælder samme krav som med hensyn til residualporevolumen (jf. punkt 4.1). Lydabsorptionen måles i frekvensområderne 400-800 Hz og 800-1 600 Hz (i hvert fald i centerfrekvenserne af $^1/_3$-oktavbånd), og maksimumsværdierne fastlægges for begge disse frekvensbånd. Derefter beregnes gennemsnitsværdien for alle borekerner, og denne udgør det endelige resultat.

4.3. *Måling af teksturdybden*

Som led i denne standard foretages der måling af teksturdybden mindst ti steder med lige store mellemrum langs prøvestrækningens hjulspor, og gennemsnitsværdien sammenlignes med den foreskrevne mindste teksturdybde. Jf. ISO-standard 10844:1994 for så vidt angår fremgangsmåden.

5. TIDSMÆSSIG STABILITET OG VEDLIGEHOLDELSE

5.1. *Tidsfaktorens betydning*

Som tilfældet er med mange andre overflader, kan det påregnes, at de rullestøjsniveauer, som måles på prøveoverfladen, vil stige svagt i løbet af de første 6 til 12 måneder efter anlæggelsen.

Overfladen vil tidligst erhverve de krævede karakteristika fire uger efter anlæggelsen. Tidsfaktorens betydning er sædvanligvis mindre i forbindelse med lastbilstøj end i forbindelse med personbilstøj.

Den tidsmæssige stabilitet bestemmes hovedsagelig af den tilslibning og komprimering, som sker ved kørsel på overfladen. Den kontrolleres med mellemrum som anført i punkt 2.5.

5.2. *Vedligeholdelse af overfladen*

Affaldsmateriale og støv, som i væsentlig grad kan formindske teksturdybden, fjernes fra overfladen. I lande med vinterklima anvendes der undertiden salt til afisning. Salt kan ændre overfladen midlertidigt eller endog vedvarende på en sådan måde, at støjniveauet stiger, og anvendelse af salt kan derfor ikke anbefales.

5.3. *Nyasfaltering af prøveområdet*

Bliver det nødvendigt at reparere prøveanlægget, er det sædvanligvis tilstrækkeligt at nyasfaltere prøvestrækningen (med en bredde på tre meter, jf. figur 1) under forudsætning af, at det øvrige prøveområde opfyldte kravene til residualporevolumen eller lydabsorption, da måling fandt sted.

6. DOKUMENTER VEDRØRENDE ANLÆGGET OG DE UDFØRTE PRØVNINGER

6.1. *Dokument vedrørende prøveanlægget*

Følgende oplysninger anføres i en skriftlig beskrivelse af prøveanlægget:

6.1.1. prøveanlæggets placering

6.1.2. bindemiddeltype og -hårdhed, kornblandingstype, betonblandingens største teoretiske tæthed (DR), slidlagets tykkelse og sigtekurven som fastlagt ud fra de borekerner, der er udtaget af prøvestrækningen

6.1.3. komprimeringsmetode (f.eks. tromletype og -masse, antal tromlinger)

6.1.4. blandingens temperatur, den omgivende lufts temperatur og vindhastigheden under anlæggelse af overfladen

6.1.5. dato for anlæggelse af overfladen og entreprenørens navn

6.1.6. alle prøvningsresultater eller i det mindste det seneste af disse, herunder:

6.1.6.1. residualporevolumen af hver borekerne

6.1.6.2. de steder inden for prøveområdet, hvor borekerner til måling af porevolumen er udtaget

6.1.6.3. lydabsorptionskoefficient for hver borekerne (hvis målt); resultaterne for hver borekerne og hvert frekvensområde samt det samlede gennemsnit anføres

6.1.6.4. de steder inden for prøveområdet, hvor borekerner til måling af absorptionen er udtaget

6.1.6.5. teksturdybden, herunder antallet af prøvninger samt standardafvigelse

6.1.6.6. den institution, som er ansvarlig for prøvningerne i henhold til punkt 6.1.6.1 og 6.1.6.2, og den type materiel, der er anvendt

6.1.6.7. datoen for foretagelse af prøvning(er) og datoen for udtagelse af borekerner af forsøgsstrækningen.

6.2. *Dokument vedrørende prøvninger med hensyn til overfladestøj fra køretøjer*

I det dokument, som beskriver støjprøvningen/prøvningerne, anføres det, om alle krav er opfyldt. Der henvises til det i punkt 6.1 omhandlede dokument, som beskriver, hvilke resultater der viser dette.

([1]) ISO 10844:1994. Hvis ISO senere ændrer en prøveoverflades specifikationer, skal referencestandarden ændres i overensstemmelse hermed.

([2]) Skal offentliggøres.«

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

1. Kommissionen sendte den 11. december 1997 Rådet et forslag, baseret på EF-traktatens artikel 95, om ændring af Rådets direktiv 92/23/EØF [1] om dæk til motorkøretøjer og påhængskøretøjer samt om montering heraf.

2. Europa-Parlamentet afgav førstebehandlingsudtalelse den 18. februar 1998 [2] og godkendte forslaget uden ændringer.

   Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 27. maj 1998 [3].

3. Den 13. april 2000 fastlagde Rådet med enstimmighed sin fælles holdning i overensstemmelse med traktatens artikel 251.

II. FORMÅL

4. Formålet med forslaget er at begrænse rullestøj fremkaldt ved dækkenes kontakt med vejbanen. Sammen med de foranstaltninger, der allerede er gennemført for at begrænse støjemissionerne fra køretøjers mekaniske dele, vil de foreslåede nye foranstaltninger medvirke til at bekæmpe støj fra vejtrafik, uden derved at forringe trafiksikkerheden og uden at gribe forstyrrende ind på dækmarkedet. Forslaget er en opfølgning af bestemmelserne i artikel 4, stk. 2, i Rådets direktiv 92/97/EØF af 10. november 1992 om ændring af direktiv 70/157/EØF vedrørende tilladt støjniveau og udstødningssystemer for motorkøretøjer [4].

III. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

5. Rådet har haft forslaget til behandling siden 1998. Den fælles holdning svarer i det store og hele til Kommissionens forslag. Rådet har med Kommissionens tilslutning foretaget en række tekniske ændringer samt andre ændringer for at skærpe støjprøveproceduren. De væsentligste ændringer i forhold til Kommissionens forslag er beskrevet nedenfor.

   Artikel 1

6. I betragtning af klimaforholdene i flere medlemsstater, der gør det nødvendigt at udstyre vinterdæk med pigge, har Rådet besluttet at ændre den foreslåede definition af dæk, således at pigdæk undtages fra bestemmelserne (artikel 1, nr. 2).

7. Anvendelsesområdet er blevet præciseret, således at det fremgår, at kravene i bilag V finder anvendelse på dæk beregnet til montering på køretøjer, der er taget i brug første gang den 1. oktober 1980 eller derefter. Det er også besluttet, at meget store dæk (nominal fælgdiameter på mindst 635 mm) bør undtages fra kravene vedrørende rullestøj i bilag V (artikel 1, nr. 3).

   Artikel 1, nr. 6, og artikel 2

8. Gennemførelses- og anvendelsestidspunkterne er blevet ændret ganske lidt, således at der bliver tid til at gennemføre administrative og tekniske procedurer.

   Artikel 3

9. Med henblik på stadig bedre dæksikkerhed anmoder Rådet Kommissionen om at ændre direktiv 92/23/EØF for at indføre vejgrebsprøver for dæk (artikel 3, stk. 1).

---

[1] EFT C 30 af 28.1.1998, s. 8.
[2] EFT C 80 af 16.3.1998, s. 90.
[3] EFT C 235 af 27.7.1998, s. 24.
[4] EFT L 371 af 19.12.1992, s. 1.

10. Kommissionen anmodes ligeledes om at forelægge yderligere forslag til foranstaltninger vedrørende forskrifter for motordrevne køretøjer med henblik på revision af bestemmelserne i direktiv 92/23/EØF med det formål at opnå bedre sikkerhed, miljøbeskyttelse og energibesparelser (artikel 3, stk. 2).

Bilag I

11. Rådet er klar over, at ikke alle typegodkendelsesmyndigheder i medlemsstaterne har de fornødne prøvefaciliteter til rådighed på nuværende tidspunkt, og har besluttet at anerkende dækfabrikantens laboratorier som godkendte prøvningslaboratorier indtil den 31. december 2005 i henhold til artikel 14, stk. 1, nr. i), i direktiv 70/156/EØF. Fra 1. januar 2006 gælder artikel 14, stk. 1, nr. ii), i direktiv 70/156/EØF (bilag I, punkt 1.3).

12. Rådet har også foretaget ændringer, hvorved de tekniske bestemmelser er blevet mere præcise, og typegodkendelsesmyndighedens særlige kompetence er blevet defineret mere tydeligt.

Bilag V

13. For yderligere at forbedre proceduren for måling af dæk/kørebanestøj har Rådet foretaget nogle tekniske ændringer, der gør prøvespecifikationerne mere præcise med mere pålidelige resultater til følge (tillæg 1).

14. Der er tilføjet et nyt tillæg med de oplysninger, som prøverapporten skal indeholde (tillæg 2).

Bilag VI

15. Der er tilføjet et nyt bilag med beskrivelse af prøvestrækningens fysiske beskaffenhed og anlæggelse, baseret på ISO-standarder [1].

IV. **KONKLUSIONER**

16. Rådet har under hensyntagen til ovennævnte formål bestræbt sig på at underbygge, præcisere og styrke bestemmelserne, navnlig for at gøre dem så stringente og teknisk præcise som muligt, for herved at bekæmpe støj fra vejtrafik.

---

[1] ISO 10844:1994.