GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 30/2000

vom Rat festgelegt am 13. April 2000

im Hinblick auf den Erlaß der Richtlinie 2000/…/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom … zur Änderung der Richtlinie 92/23/EWG des Rates über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage

(2000/C 195/02)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission [1],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses [2],

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags [3],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Es sollten die erforderlichen Maßnahmen getroffen werden, um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts sicherzustellen.

(2) Bei der Richtlinie 92/23/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage [4] handelt es sich um eine der Einzelrichtlinien des durch die Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger [5] eingeführten gemeinschaftlichen Genehmigungsverfahrens. Daher gelten die Bestimmungen der Richtlinie 70/156/EWG über Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten von Kraftfahrzeugen auch für die vorliegende Richtlinie.

(3) Zur Umsetzung insbesondere von Artikel 3 Absatz 4 und Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 70/156/EWG sollte jeder Einzelrichtlinie ein Beschreibungsbogen sowie ein Typgenehmigungsbogen gemäß Anhang VI der Richtlinie 70/156/EWG beigefügt werden, damit das Typgenehmigungsverfahren rechnergestützt durchgeführt werden kann. Der in der Richtlinie 92/23/EWG enthaltene Typgenehmigungsbogen ist daher entsprechend zu ändern.

(4) Gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 92/97/EWG des Rates vom 10. November 1992 zur Änderung der Richtlinie 70/157/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen [6] sind weitere Maßnahmen, die insbesondere die Sicherheitsanforderungen mit der Notwendigkeit einer Begrenzung des Abrollgeräuschs von Luftreifen auf dem Fahrbahnbelag in Einklang bringen sollen, auf der Grundlage eines Vorschlags der Kommission zu treffen, der den Untersuchungs- und Forschungsergebnissen über diese Lärmquelle Rechnung trägt.

(5) Inzwischen wurde ein realistisches und reproduzierbares Verfahren zur Messung des Abrollgeräuschs von Luftreifen auf dem Fahrbahnbelag ausgearbeitet. Auf der Grundlage dieses neuen Meßverfahrens wurde eine Untersuchung durchgeführt, die zur Festlegung eines numerischen Werts für den Geräuschpegel geführt hat, der von den verschiedenen, auf die einzelnen Kraftfahrzeugtypen montierten Reifentypen verursacht wird.

(6) Die Richtlinie 92/23/EWG ist daher entsprechend zu ändern.

(7) Die zur Durchführung der Richtlinie 92/23/EWG erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluß 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse [7] erlassen werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 92/23/EWG wird wie folgt geändert:

1. Die Ausdrücke „EWG-Bauartgenehmigung“ und „EWG-Betriebserlaubnis“ werden überall durch „EG-Typgenehmigung“ ersetzt.

---

[1] ABl. C 30 vom 28.1.1998, S. 8.
[2] ABl. C 235 vom 27.7.1998, S. 24.
[3] Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 18. Februar 1998 (ABl. C 80 vom 16.3.1998, S. 90), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 13. April 2000 und Beschluß des Europäischen Parlaments vom … (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).
[4] ABl. L 129 vom 14.5.1992, S. 95. Richtlinie geändert durch die Beitrittsakte von 1994.
[5] ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 97/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 233 vom 25.8.1997, S. 1).
[6] ABl. L 371 vom 19.12.1992, S. 1.
[7] ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

2. Artikel 1 erster Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— sind ‚Reifen' neue Original- oder Ersatzluftreifen, einschließlich Winterreifen mit Löchern zur Aufnahme von Spikes, die zur Ausrüstung von Fahrzeugen im Sinne der Richtlinie 70/156/EWG bestimmt sind. Diese Begriffsbestimmung schließt Winterreifen mit Spikes nicht mit ein."

3. Folgender Artikel wird eingefügt:

„*Artikel 1a*

(1) Die Anforderungen des Anhangs V gelten für die Reifen, die zur Montage an erstmals am oder nach dem 1. Oktober 1980 benutzten Fahrzeugen bestimmt sind.

(2) Die Anforderungen des Anhangs V gelten nicht für

a) Reifen der Geschwindigkeitskategorien unter 80 km/h;

b) Reifen, deren Felgennenndurchmesser 254 mm (oder Kode 10) nicht überschreiten oder 635 mm (Kode 25) oder mehr beträgt;

c) T-Notradreifen zum vorübergehenden Gebrauch gemäß der Definition in Anhang II Abschnitt 2.3.6;

d) Reifen, die ausschließlich für die Montage an Fahrzeugen ausgelegt sind, deren Erstzulassung vor dem 1. Oktober 1980 erfolgte."

4. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 2*

(1) Die Mitgliedstaaten erteilen die EG-Typgenehmigung nach den Bestimmungen des Anhangs I für jeden Reifentyp, der die Anforderungen des Anhangs II erfüllt, und teilen ihm eine Typgenehmigungsnummer nach Anhang I zu.

(2) Die Mitgliedstaaten erteilen die EG-Typgenehmigung nach den Bestimmungen des Anhangs I für jeden Reifentyp, der die Anforderungen des Anhangs V erfüllt, und teilen ihm eine Typgenehmigungsnummer nach Anhang I zu.

(3) Die Mitgliedstaaten erteilen die EG-Typgenehmigung für ein Fahrzeug in bezug auf die Reifen nach den Bestimmungen des Anhangs III für jedes Fahrzeug, dessen Reifen (gegebenenfalls einschließlich der Ersatzreifen) die Anforderungen des Anhangs II sowie die Anforderungen für Fahrzeuge gemäß Anhang IV erfüllen, und teilen dem Fahrzeug eine Typgenehmigungsnummer gemäß Anhang III zu."

5. Das Verzeichnis der Anhänge und die Anhänge selbst werden entsprechend dem Anhang dieser Richtlinie geändert.

6. Folgender Artikel wird eingefügt:

„*Artikel 10a*

(1) Ab dem … (*) dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Reifen und deren Montage an Neufahrzeugen beziehen,

a) weder für einen Fahrzeugtyp oder einen Reifentyp die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern

b) noch die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme der Fahrzeuge sowie den Verkauf, die Inbetriebnahme oder die Verwendung der Reifen verbieten,

wenn die Fahrzeuge oder die Reifen die Vorschriften dieser Richtlinie in der Fassung der Richtlinie 2000/…/EG [1] erfüllen.

(2) Ab dem … (**) dürfen die Mitgliedstaaten für die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallenden Reifentypen, die die Vorschriften dieser Richtlinie in der Fassung der Richtlinie 2000/…/EG nicht erfüllen, keine EG-Typgenehmigung mehr erteilen und müssen die Erteilung der Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern.

(3) Ab dem … (***) dürfen die Mitgliedstaaten für einen Fahrzeugtyp aus Gründen, die sich auf die Reifen oder deren Montage beziehen, keine EG-Typgenehmigung oder Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung mehr erteilen, wenn die Vorschriften dieser Richtlinie in der Fassung der Richtlinie 2000/…/EG nicht erfüllt sind.

(4) Ab dem … (****) müssen die Mitgliedstaaten

a) die gemäß der Richtlinie 70/156/EWG ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge als nicht mehr gültig im Sinne des Artikels 7 Absatz 1 der genannten Richtlinie betrachten, wenn die Vorschriften dieser Richtlinie in der Fassung der Richtlinie 2000/…/EG nicht erfüllt sind, und

b) bei Neufahrzeugen, die die Vorschriften dieser Richtlinie in der Fassung der Richtlinie 2000/…/EG nicht erfüllen, die Zulassung verweigern oder den Verkauf und die Inbetriebnahme verbieten.

(5) Ab dem 1. Oktober 2005 gelten die Vorschriften dieser Richtlinie in der Fassung der Richtlinie 2000/…/EG für die Zwecke des Artikels 7 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG für alle Reifen, die in den Anwendungsbereich der vorliegenden Richtlinie fallen.

(*) 18 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.
(**) 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.
(***) 30 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.
(****) 42 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.
([1]) Richtlinie 2000/…/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom … 2000 zur Änderung der Richtlinie 92/23/EWG des Rates über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage (ABl. L … vom …)."

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten setzen vor dem … (*) die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen; sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften spätestens ab dem … (**) an.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten die in Absatz 1 genannten Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter dieser Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

(1) Bis zum … (***) wird nach dem in Artikel 4 Absatz 2 genannten Verfahren eine Änderung der Richtlinie 92/23/EWG im Hinblick auf die Einführung von Prüfverfahren für das Haftvermögen von Reifen beschlossen.

(2) Bis zum … (****) legt die Kommission zur Revision der Vorschriften der Richtlinie 92/23/EWG Vorschläge für Maßnahmen auf dem Gebiet der Regelungen für den Automobilsektor unter Berücksichtigung der Sicherheits-, Umwelt- und Energieeinsparungsaspekte vor.

Artikel 4

(1) Die Kommission wird von dem mit Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG eingesetzten Ausschuß für die Anpassung an den technischen Fortschritt (nachstehend „Ausschuß" genannt) unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 5

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu …

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Der Präsident*
…	…

(*) 12 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.
(**) 18 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.
(***) 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.
(***) 48 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

ANHANG

1. Das Verzeichnis der Anhänge erhält folgende Fassung:

„ANHANG I	Verwaltungsvorschriften für die EG-Typgenehmigung von Reifen
Anlage 1	Beschreibungsbogen betreffend die EG-Typgenehmigung für einen Reifentyp
Anlage 2	EG-Typgenehmigungsbogen (Reifen)
Anlage 3	Beschreibungsbogen betreffend die EG-Typgenehmigung für einen Reifentyp in bezug auf das Abrollgeräusch
Anlage 4	EG-Typgenehmigungsbogen (Abrollgeräusch)
ANHANG II ([1])	Anforderungen für Reifen
Anlage 1	Erläuternde Abbildung
Anlage 2	Liste der Tragfähigkeitskennzahlen und der entsprechenden Reifentragfähigkeit
Anlage 3	Anordnung der Reifenaufschriften
Anlage 4	Zuordnung der Kennzahlen für den Prüfluftdruck zu den Druckwerten
Anlage 5	Maulweite der Meßfelge, Außendurchmesser und Reifenbreite bei bestimmten Reifengrößen
Anlage 6	Meßverfahren für Reifenabmessungen
Anlage 7	Verfahren für die Belastungs-/Geschwindigkeitsprüfungen
Anlage 8	Änderung der Tragfähigkeit in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit (Nutzfahrzeugreifen, radial und diagonal)
ANHANG III	Verwaltungsvorschriften für die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge in bezug auf die Montage der Bereifung
Anlage 1	Beschreibungsbogen
Anlage 2	EG-Typgenehmigung
ANHANG IV	Anforderungen für die Montage der Bereifung von Fahrzeugen
ANHANG V	Abrollgeräusch
Anlage 1	Verfahren zur Messung des von Reifen verursachten Abrollgeräuschs (Methode der Vorbeifahrt im Leerlauf)
Anlage 2	Prüfbericht
ANHANG VI	Anforderungen an das Prüfgelände

([1]) Die technischen Anforderungen für Reifen stimmen mit den Regelungen Nr. 30 und Nr. 54 der UN-Wirtschaftskommission für Europa überein.“

2. Anhang I erhält folgende Fassung:

„*ANHANG I*

VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN FÜR DIE EG-TYPGENEHMIGUNG VON REIFEN

1. ANTRAG AUF ERTEILUNG DER EG-TYPEGENEHMIGUNG FÜR EINEN REIFENTYP

1.1. Der Antrag auf Erteilung der EG-Typgenehmigung für einen Reifentyp gemäß Artikel 3 Absatz 4 der Richtlinie 70/156/EWG ist vom Reifenhersteller zu stellen.

1.1.1. Dem Antrag auf Erteilung der EG-Typgenehmigung gemäß Anhang II ist in dreifacher Ausfertigung eine Beschreibung des Reifentyps entsprechend dem Beschreibungsbogen in Anlage 1 beizufügen.

1.1.1.1. Dem Antrag muß (in dreifacher Ausfertigung) eine Skizze oder ein repräsentatives Foto beiliegen, aus der bzw. dem das Laufflächenprofil ersichtlich ist, sowie eine Skizze des auf die Meßfelge montierten aufgepumpten Reifens, die die einschlägigen Abmessungen des zur Typgenehmigung vorgelegten Typs zeigt (vgl. Anhang II Abschnitte 6.1.1 und 6.1.2).

1.1.1.2. Ferner muß dem Antrag entweder der von dem benannten technischen Dienst ausgestellte Prüfbericht oder eine von der Genehmigungsbehörde festzulegende Anzahl von Mustern beiliegen.

1.1.2. Dem Antrag auf Erteilung der EG-Typgenehmigung gemäß Anhang V ist in dreifacher Ausfertigung eine Beschreibung des Reifentyps entsprechend dem Beschreibungsbogen in Anlage 3 beizufügen.

1.1.2.1. Dem Antrag müssen (in dreifacher Ausfertigung) Skizzen, Zeichnungen oder Fotos beiliegen, auf den das (die) für den Reifentyp repräsentative(n) Laufflächenprofil(e) abgebildet (sind).

1.1.2.2. Ferner muß dem Antrag entweder der von dem benannten technischen Dienst ausgestellte Prüfbericht oder eine von der Genehmigungsbehörde festzulegende Anzahl von Mustern beiliegen.

1.2. Der Hersteller kann eine Erweiterung der EG-Typgenehmigung beantragen,

1.2.1. um geänderte Reifentypen in die EG-Typgenehmigungen nach Anhang II einzubeziehen und/oder

1.2.2. um zusätzliche Reifengrößenbezeichnungen und/oder geänderte Markennamen oder Handelsbezeichnungen des Herstellers und/oder Laufflächenprofile in die EG-Typgenehmigungen nach Anhang V einzubeziehen.

1.3. Bis zum 31. Dezember 2005 kann die Genehmigungsbehörde die Labors des Reifenherstellers als zugelassene Testlabors im Sinne von Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG anerkennen.

2. AUFSCHRIFTEN

2.1. Die Muster eines zur EG-Typgenehmigung vorgelegten Reifentyps müssen deutlich sichtbar und dauerhaft mit der Fabrikmarke oder dem Firmennamen des Herstellers versehen sein und hinreichend Platz für das in Abschnitt 4 dieses Anhangs vorgeschriebene EG-Typgenehmigungszeichen bieten.

3. EG-TYPGENEHMIGUNG

3.1. Für Reifentypen, die nach Abschnitt 1.1.1 vorgelegt wurden und die die Anforderungen des Anhangs II erfüllen, wird die EG-Typgenehmigung nach Artikel 4 der Richtlinie 70/156/EWG erteilt und eine Typgenehmigungsnummer zugeteilt.

3.1.1. Die Benachrichtigung der Mitgliedstaaten über die Erteilung, die Erweiterung, die Verweigerung oder den Entzug der EG-Typgenehmigung für einen Reifentyp oder über die endgültige Einstellung der Produktion eines Reifentyps nach Anhang II erfolgt gemäß Artikel 4 Absatz 6 der Richtlinie 70/156/EWG.

3.1.2. Für Reifentypen, die nach Abschnitt 1.1.2 vorgelegt wurden und die die Anforderungen des Anhangs V erfüllen, wird die EG-Typgenehmigung nach Artikel 4 der Richtlinie 70/156/EWG erteilt und eine EG-Typgenehmigungsnummer zugeteilt.

3.2.1. Die Benachrichtigung der Mitgliedstaaten über die Erteilung, die Erweiterung, die Verweigerung oder den Entzug der EG-Typgenehmigung für einen Reifentyp oder über die endgültige Einstellung der Produktion eines Reifentyps nach Anhang V erfolgt gemäß Artikel 4 Absatz 6 der Richtlinie 70/156/EWG.

3.3. Jedem genehmigten Reifentyp wird eine EG-Typgenehmigungsnummer zugeteilt. Ein und derselbe Mitgliedstaat darf die gleiche Nummer keinem anderen Reifentyp zuteilen. Insbesondere müssen sich EG-Typgenehmigungsnummern, die nach Anhang II zugeteilt wurden, von EG-Typgenehmigungsnummern, die nach Anhang V zugeteilt wurden, unterscheiden.

4. EG-TYPGENEHMIGUNGSZEICHEN

4.1. Jeder Reifen, der einem nach dieser Richtlinie genehmigten Typ entspricht, muß das entsprechende EG-Typgenehmigungszeichen tragen.

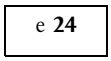
4.2. Das EG-Typgenehmigungszeichen wird von einem Rechteck gebildet, in dem der Kleinbuchstabe ‚e', gefolgt von der Kennziffer des Mitgliedstaats, der die EG-Typgenehmigung nach Anhang VII der Richtlinie 70/156/EWG erteilt hat, angeordnet ist. Die EG-Typgenehmigungsnummer setzt sich zusammen aus der auf dem Typgenehmigungsbogen angegebenen eigentlichen EG-Typgenehmigungsnummer, der zwei Ziffern vorangestellt sind: ‚00' für Nutzfahrzeugreifen, ‚02' für Pkw-Reifen.

4.2.1. Das Rechteck des EG-Typgenehmigungszeichens muß mindestens 12 mm lang und 8 mm hoch sein. Kennbuchstaben und -ziffern müssen mindestens 4 mm hoch sein.

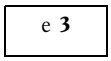
4.3. Die EG-Typgenehmigungszeichen und -nummern sowie zusätzliche, nach Anhang II Abschnitt 3 erforderliche Aufschriften (für die EG-Typgenehmigung nach den Anforderungen des Anhangs II) müssen in der in dem genannten Abschnitt vorgeschriebenen Weise angebracht werden.

4.4. Den EG-Typgenehmigungsnummern, die nach Anhang V zugeteilt wurden, muß der Buchstabe ‚s' als Kürzel für ‚sound' (Geräusch) nachgestellt werden.

4.5. Beispiel für das EG-Typgenehmigungszeichen:



00479



00687-s

Bei einem Reifen, der das vorstehend gezeigte EG-Typgenehmigungszeichen trägt, handelt es sich um einen Nutzfahrzeugreifen (00), der die EG-Vorschriften (e) erfüllt und dem das EG-Typgenehmigungszeichen in Irland (24) unter der Nummer 479 nach Anhang II und in Italien (3) unter der Nummer 687-s nach Anhang V zugeteilt wurde.

Hinweis: Die Nummern ‚479' und ‚687' (Typgenehmigungsnummern des EG-Typgenehmigungszeichens) sowie die Nummern ‚24' und ‚3' (Kennbuchstaben und -ziffern der Mitgliedstaaten, die die EG-Typgenehmigung erteilt haben) werden lediglich als Beispiel genannt.

Die Genehmigungsnummern müssen nahe dem Rechteck, entweder darüber oder darunter oder auch rechts oder links davon angebracht sein. Die Buchstaben und Ziffern der Genehmigungsnummer müssen von dem ‚e' aus betrachtet richtungsgleich auf derselben Seite stehen.

5. ÄNDERUNG EINES REIFENTYPS

5.1. Bei Änderungen eines nach Anhang II oder nach Anhang V genehmigten Reifentyps finden die Vorschriften des Artikels 5 der Richtlinie 70/156/EWG Anwendung.

5.2. Im Fall von EG-Typgenehmigungen nach Anhang II wird bei einer Änderung des Laufflächenprofils eines Reifens davon ausgegangen, daß eine Wiederholung der in Anhang II vorgeschriebenen Prüfungen nicht erforderlich ist.

5.3. In den Fällen, in denen zu einer Reihe von Reifen, die gemäß Anhang V typgenehmigt wurden, weitere Reifengrößenbezeichnungen oder Handelsmarken hinzugefügt werden, werden etwaige Anforderungen für eine erneute Prüfung von der Typgenehmigungsbehörde festgelegt.

5.4. Im Fall einer Änderung des Laufflächenprofils einer Reihe von Reifen, die gemäß Anhang V typgenehmigt wurden, wird ein repräsentativer Satz von Musterreifen einer erneuten Prüfung unterzogen, es sei denn, die Typgenehmigungsbehörde ist davon überzeugt, daß sich die Änderung nicht auf das Abrollgeräusch der Reifen auswirkt.

6. ÜBEREINSTIMMUNG DER PRODUKTION

6.1. Die allgemeinen Maßnahmen zur Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion sind gemäß den Vorschriften des Artikels 10 der Richtlinie 70/156/EWG zu treffen.

6.2. Übersteigt insbesondere bei Überprüfungen der Übereinstimmung der Produktion gemäß Anhang V Anlage 1 der Geräuschpegel des geprüften Reifens die in Anhang V Abschnitt 4.2 vorgeschriebenen Grenzwerte um nicht mehr als 1 dB(A), wird davon ausgegangen, daß die Produktion den Vorschriften des Anhangs V Abschnitt 4 entspricht."

3. Der Titel von Anhang I Anlage 1 erhält folgende Fassung:

„*Anlage 1*

BESCHREIBUNGSBOGEN Nr. … BETREFFEND DIE EG-TYPGENEHMIGUNG FÜR EINEN REIFENTYP

(Anhang II der Richtlinie 92/23/EWG)".

4. Der Titel von Anhang I Anlage 2 erhält folgende Fassung:

„*Anlage 2*

EG-TYPGENEHMIGUNGSBOGEN (REIFEN)

MUSTER

(Größtformat: A4 (210 × 297 mm))".

5. In Anhang I Anlage 2 werden unter dem Punkt „Benachrichtigung über" die folgenden Gedankenstriche hinzugefügt:

„— den Entzug der EG-Typgenehmigung ([1])

— die Einstellung der Produktion ([1])".

6. In Anhang I werden die folgenden Anlagen hinzugefügt:

„*Anlage 3*

BESCHREIBUNGSBOGEN NR. … BETREFFEND DIE EG-TYPGENEHMIGUNG FÜR EINEN REIFENTYP IN BEZUG AUF DAS ABROLLGERÄUSCH

(ANHANG V DER RICHTLINIE 92/23/EWG)

Die nachstehenden Angaben sind, soweit sie in Frage kommen, zusammen mit einem Verzeichnis der beiliegenden Unterlagen in dreifacher Ausfertigung einzureichen. Liegen Zeichnungen bei, so müssen diese das Format A4 haben oder auf das Format A4 gefaltet sein und hinreichende Einzelheiten in geeignetem Maßstab enthalten. Bei mikroprozessorgesteuerten Funktionen sind einschlägige Angaben über ihre Funktionsweise zu machen.

1. ALLGEMEINES

1.1. Name des Herstellers: . . . . . .

1.2. Name und Anschrift des Antragstellers: . . . . . .

1.3. Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n): . . . . . .

1.4. Markenname(n), Handelsbezeichnung(en) oder Handelsmarke(n), die für einen bestimmten Reifentyp verwendet werden sollen, dessen Typgenehmigung beantragt wird: . . . . . .

2. REIFEN

2.1. Reifeneinstufung: (Klasse C1, Klasse C2 oder Klasse C3) ([1])

2.2. Verwendungsart: (normal, M + S, spezial) ([1])

2.3. Einzelheiten der für das Abrollgeräusch relevanten Hauptmerkmale des bzw. der Laufflächenprofile des angegebenen Reifengrößenbereichs. Diese Angaben können mittels Zeichnung, Fotografie oder Beschreibung erfolgen, sie müssen der Typgenehmigungsbehörde oder dem technischen Dienst jedoch eine hinreichende Beurteilung ermöglichen, ob sich künftige Änderungen der Hauptmerkmale auf das Abrollgeräusch nachteilig auswirken werden.

Anmerkung: Die Auswirkungen von Änderungen nachrangiger Merkmale des Laufflächenprofils und der Bauart auf das Abrollgeräusch werden im Rahmen der Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion ermittelt.

2.4. Reifenbauart

2.5. Liste der Reifenbezeichnungen: (für jede Handelsmarke bzw. jeden Markennamen und jede Handelsbezeichnung ist die Liste der Reifenbezeichnungen gemäß Anhang II Abschnitt 2.17 der Richtlinie 92/23/EWG anzugeben und bei Reifen der Klasse C1 gegebenenfalls die Kennzeichnung ‚Reinforced' oder ‚Extra Load'):

(1) Nichtzutreffendes streichen.

Anlage 4

EG TYPGENEHMIGUNGSBOGEN

(Abrollgeräusch)

MUSTER

(Größtformat: A4 (210 × 297 mm))

Stempel der Behörde

Benachrichtigung über

— die Typgenehmigung (1)

— die Erweiterung der Typgenehmigung (1)

— die Verweigerung der Typgenehmigung (1)

— den Entzug der Typgenehmigung (1)

— die Einstellung der Produktion (1)

für einen Reifentyp gemäß Anhang V der Richtlinie 92/23/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie …/…/EG, in bezug auf das Abrollgeräusch.

EG-Typgenehmigungsnummmer: ..... Erweiterungsnummer: .....

ABSCHNITT I

0. **Allgemeines**

0.1. Name des Herstellers: . . . . . .

0.2. Name und Anschrift des Antragstellers: . . . . . .

0.3. Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n): . . . . . .

ABSCHNITT II

1. **Zusätzliche Angaben**

1.1. Markenname(n) und Handelsbezeichnung(en) . . . . . .

1.2. Reifeneinstufung: (Klasse C1, Klasse C2 oder Klasse C3) (1)

1.3. Verwendungsart: (normal, M + S, spezial) (1)

2. Für die Durchführung der Prüfungen zuständiger technischer Dienst: . . . . . .

3. Datum des Prüfprotokols: . . . . . .

4. Nummer des Prüfprotokolls: . . . . . .

5. (Gegebenenfalls) Gründe für die Erweiterung der EG-Typgenehmigung: . . . . . .

6. (Gegebenenfalls) Bemerkungen: . . . . . .

7. Datum und Ort: . . . . . .

8. Unterschrift: . . . . . .

9. Das Inhaltsverzeichnis der bei der Genehmigungsbehörde hinterlegten EG-Typgenehmigungsunterlagen, die auf Antrag erhältlich sind, liegt bei.

([1]) Nichtzutreffendes streichen."

7. Anhang IV Abschnitt 3.1.1 erhält folgenden Wortlaut:

„3.1.1. Alle an einem Fahrzeug montierten Reifen, einschließlich gegebenenfalls der Ersatzreifen, müssen vorbehaltlich der Bestimmungen von Abschnitt 3.7.4 das bzw. die EG-Typgenehmigungszeichen gemäß Anhang I Abschnitt 4 oder das Typgenehmigungszeichen tragen, das die Übereinstimmung mit den UN/ECE-Regelungen Nrn. 30 oder 54 angibt. Die UN/ECE-Typgenehmigungszeichen gelten als gleichwertig nur mit den nach Anhang II erteilten EG-Typgenehmigungszeichen."

8. Folgender Anhang und die dazugehörigen Anlagen werden hinzugefügt:

„*ANHANG V*

ABROLLGERÄUSCH

1. GELTUNGSBEREICH

Dieser Anhang gilt für die EG-Typgenehmigung von Reifen als Bauteile in bezug auf das Abrollgeräusch.

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Im Sinne dieses Anhangs gelten die Begriffsbestimmungen des Anhangs II, mit Ausnahme der Begriffsbestimmung in Abschnitt 2.1, die folgenden Wortlaut erhält:

2.1. ‚Reifentyp'

in bezug auf die Typgenehmigung gemäß diesem Anhang (Abrollgeräusch) eine Reifenreihe, bestehend aus einer Liste von Reifengrößenbezeichnungen (siehe Anhang II Abschnitt 2.17), Markennamen, Handelsmarken und Handelsbezeichnungen, die sich in folgenden wesentlichen Merkmalen nicht unterscheiden:

— Name des Herstellers,

— Reifeneinstufung (siehe Abschnitt 2.4 dieses Anhangs),

— Reifenbauart (siehe Anhang II Abschnitt 2.1.4),

— Verwendungsart (siehe Anhang II Abschnitt 2.1.3),

— ‚Reinforced' oder ‚Extra Load' bei Reifen der Klasse C1:

Laufflächenprofil (siehe Abschnitt 2.3 des Beschreibungsbogens in Anhang I Anlage 3).

Anmerkung: Die Auswirkungen von Änderungen nachrangiger Merkmale des Laufflächenprofils und der Bauart auf das Abrollgeräusch werden im Rahmen der Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion ermittelt.

Ferner gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

2.2. ‚Markenname oder Handelsbezeichnung'

bedeutet die Herstellerbezeichnung für den Reifen. Der Markenname kann mit dem Herstellernamen identisch sein, und die Handelsbezeichnung kann mit der Handelsmarke identisch sein.

2.3. ‚Abrollgeräusch'

bedeutet das Geräusch, das durch den Kontakt der auf dem Fahrbahnbelag rollenden Reifen verursacht wird.

2.4. Im Sinne dieses Anhangs gilt folgende Reifeneinstufung:

Klasse C1: Reifen für Personenkraftwagen (siehe Anhang II Abschnitt 2.32);

Klasse C2: Reifen für Nutzfahrzeuge (siehe Anhang II Abschnitt 2.33) mit einer Tragfähigkeitskennzahl für Einzelanordung ≤ 121 und einem Symbol für die Geschwindigskeitskategorie ≥ ‚N' (siehe Anhang II Abschnitt 2.29.3);

Klasse C3: Reifen für Nutzfahrzeuge (siehe Anhang II Abschnitt 2.33) mit einer Tragfähigkeitskennzahl für Einzelanordnung ≤ 121 und einem Symbol für die Geschwindigskeitskategorie ≤ ‚M' (siehe Anhang II Abschnitt 2.29.3) und Reifen für Nutzfahrzeuge (siehe Anhang II Abschnitt 2.33) mit einer Tragfähigkeitskennzahl für Einzelanordnung ≥ 122.

3. AUFSCHRIFTEN

3.1. Die Reifen müssen zusätzlich zu den in Anhang I Abschnitt 4 und Anhang II Abschnitt 3 vorgeschriebenen Kennzeichnungen folgende Aufschriften tragen:

3.1.1. den Herstellernamen oder die Handelsmarke; den Markennamen, die Handelsbezeichnung oder die Handelsmarke;

4. VORSCHRIFTEN FÜR DAS ABROLLGERÄUSCH

4.1. *Allgemeine Vorschriften*

Ein für die Reifenreihe repräsentativer Satz von vier Reifen mit der gleichen Reifengrößenbezeichnung und dem gleichen Laufflächenprofil wird einer Prüfung des Abrollgeräuschepegels gemäß Anlage 1 unterzogen.

4.2. Die gemäß Anlage 1 Abschnitt 4.5 ermittelten Geräuschpegel dürfen die folgenden Grenzwerte nicht überschreiten:

4.2.1. Reifen der Klasse C1 mit Bezug auf die Nennbreite (siehe Anhang II Abschnitt 2.17.1.1) des geprüften Reifens:

Reifenklasse	Nennbreite in mm	Grenzwert in dB(A)
C1a	≤ 145	72
C1b	> 145 ≤ 165	73
C1c	> 165 ≤ 185	74
C1d	> 185 ≤ 215	75
C1e	> 215	76

4.2.1.1. Bei verstärkten Reifen (oder Extra-Load-Reifen) (siehe Anhang II Abschnitt 3.1.8) werden die Grenzwerte nach Abschnitt 4.2.1 um 1 dB(A) erhöht.

4.2.1.2. Bei Reifen der Verwendungsart ‚spezial' (siehe Anhang II Abschnitt 2.1.3) werden die Grenzwerte nach Abschnitt 4.2.1 und 2 dB(A) erhöht.

4.2.2. Reifen der Klasse C2 mit Bezug auf die Verwendungsart (siehe Anhang II Abschnitt 2.1.3) der Reifenreihe:

Verwendungsart	Grenzwert in dB(A)
Normal	75
M + S	77
Spezial	78

4.2.3. Reifen der Klasse C3 mit Bezug auf die Verwendungsart (siehe Anhang II Abschnitt 2.1.3) der Reifenreihe:

Verwendungsart	Grenzwert in dB(A)
Normal	76
M + S	78
Spezial	79

Anlage 1

VERFAHREN ZUR MESSUNG DES VON REIFEN VERURSACHTEN ABROLLGERÄUSCHS

Methode der Vorbeifahrt im Leerlauf

0. EINLEITUNG

Dieses Verfahren umfaßt Spezifikationen für die Meßinstrumente, die Meßbedingungen und das Meßverfahren zur Ermittlung des Geräuschpegels eines Reifensatzes, der an einem Prüffahrzeug montiert ist, das mit hoher Geschwindigkeit auf einer Straße mit besonderer Oberflächenbeschaffenheit rollt. Der höchste Schalldruckpegel wird bei im Leerlauf fahrendem Prüffahrzeug von auf dem Prüffeld aufgestellten Mikrophonen aufgezeichnet; das endgültige Ergebnis für eine Bezugsgeschwindigkeit wird durch lineare Regressionsanalyse ermittelt. Diese Prüfergebnisse können nicht in Beziehung zu dem beim Beschleunigen oder Abbremsen gemessenen Abrollgeräusch gesetzt werden.

1. MESSGERÄTE

1.1. *Akustische Messung*

Das Schallmeßgerät bzw. das gleichwertige Meßsystem einschließlich des vom Hersteller empfohlenen Windschutzes muß mindestens den Anforderungen an Geräte des Typs 1 gemäß der IEC-Veröffentlichung 60651 (2. Auflage) genügen.

Die Messungen sind unter Verwendung des Merkmals A der Häufigkeitskurve und des Merkmals F der Zeitkurve durchzuführen.

Bei der Verwendung eines Systems mit regelmäßiger Überprüfung des Merkmals A der Häufigkeitskurve sollten die Messungen in Abständen von nicht mehr als 30 ms erfolgen.

1.1.1. Kalibrierung

Vor und nach jeder Meßreihe ist die gesamte Meßanlage mit einem Schallkalibrierungsgerät zu überprüfen, das mindestens den Anforderungen an Schallkalibrierungsgeräte der Klasse 1 nach der IEC-Veröffentlichung 942:1988 entspricht. Die Differenz zwischen den Ergebnissen zweier aufeinanderfolgender Prüfungen muß ohne weitere Anpassungen kleiner als oder gleich 0,5 dB sein. Wird dieser Wert überschritten, so sind die seit der letzten zufriedenstellenden Prüfung erhaltenen Ergebnisse als ungültig zu betrachten.

1.1.2. Einhaltung der Anforderungen

In jährlichen Abständen wird überprüft, ob das Schallkalibierungsgerät den Anforderungen der IEC-Veröffentlichung 60942:1988 entspricht; mindestens alle zwei Jahre ist von einem zur Durchführung von Kalibrierungen gemäß den einschlägigen Normen berechtigten Labor zu überprüfen, ob die Meßanlage den Anforderungen der IEC-Veröffentlichung 60651:1979/A1:1993 (2. Auflage) entspricht.

1.1.3. Anordnung des Mikrophons

Die Aufstellung des Mikrophons bzw. der Mikrophone hat in einem Abstand von 7,5 ± 0,05 m von der Bezugslinie CC' der Fahrbahn (Abbildung 1) und in einer Höhe von 1,2 ± 0,02 m über dem Boden zu erfolgen. Die Achse seiner größten Empfindlichkeit ist waagerecht anzuordnen; sie muß senkrecht zur Bahn des Fahrzeugs verlaufen (Linie CC').

1.2. *Geschwindigkeitsmessung*

Die Fahrzeuggeschwindigkeit wird mit Geräten mit einer Genauigkeit von ± 1 km/h oder besser bestimmt, wenn die Frontpartie des Fahrzeugs die Linie PP' erreicht (siehe Abbildung 1).

1.3. *Temperaturmessung*

Es sind Messungen der Lufttemperatur sowie der Temperatur der Prüfoberfläche durchzuführen. Die Meßgeräte müssen die Temperatur mit einer Genauigkeit von ± 1 °C

1.3.1. Lufttemperatur

Der Temperaturfühler ist so an einer nicht abgeschirmten Stelle in der Nähe des Mikrophons anzubringen, daß er dem Luftstrom ausgesetzt und vor direkter Sonneneinstrahlung geschützt ist. Dieser Schutz kann durch einen Sonnenschutz oder eine ähnliche Vorrichtung erzielt werden. Der Fühler sollte in einer Höhe von 1,2 ± 0,1 m über der Prüfoberfläche angebracht werden, um bei geringer Luftströmung eine Beeinflussung durch die Wärmestrahlung der Prüfoberfläche zu vermeiden.

1.3.2. Temperatur der Prüfoberfläche

Der Temperaturfühler ist an einer Stelle anzubringen, an der die gemessene Temperatur repräsentativ für die Temperatur auf der Fahrbahn ist; es darf nicht zu einer Beeinflussung der Geräuschmessung kommen.

Wird ein Meßgerät mit Kontaktfühler für die Temperaturmessung verwendet, so ist zwischen der Oberfläche und dem Fühler wärmeleitende Paste aufzutragen, damit eine angemessene thermische Verbindung gewährleistet ist.

Bei Verwendung eines Strahlungsthermometers (Pyrometer) sollte die Höhe so gewählt werden, daß eine Meßstelle mit einem Durchmesser von ≥ 0,1 m abgedeckt wird.

1.4. *Windmessungen*

Das Gerät muß die Windgeschwindigkeit mit einer Genauigkeit von ± 1 m/s messen können. Die Messung erfolgt in Höhe des Mikrophons. Die Windrichtung — in bezug auf die Fahrtrichtung — wird aufgezeichnet.

2. MESSBEDINGUNGEN

2.1. *Prüfgelände*

Das Prüfgelände muß aus einer zentral angeordneten Strecke bestehen, die von einem im wesentlichen ebenen Prüfgelände umgeben ist. Die Meßstrecke muß eben und die Fahrbahnoberfläche für alle Messungen trocken und sauber sein. Die Fahrbahnoberfläche darf vor und während der Prüfung nicht künstlich gekühlt werden.

Die Prüfstrecke muß so beschaffen sein, daß die Bestimmungen eines freien Schallfelds zwischen der Schallquelle und dem Mikrophon auf ± 1 dB(A) genau eingehalten werden. Diese Bedingung gilt als erfüllt, wenn im Abstand von 50 m um den Mittelpunkt der Prüfstrecke keine großen schallreflektierenden Gegenstände wie Zäune, Felsen, Brücken oder Gebäude vorhanden sind. Die Oberfläche der Prüfstrecke und die Abmessungen des Prüfgeländes müssen Anlage 2 dieses Anhangs entsprechen.

Die Prüfstrecke muß einen mittleren Teil mit einem Radius von mindestens 10 m aufweisen, der frei von Pulverschnee, hohem Gras, lockerem Boden, Schlacken und ähnlichem ist. In der Umgebung des Mikrophons darf sich kein Hindernis befinden, das das Schallfeld beeinflussen könnte, und zwischen dem Mikrophon und der Schallquelle darf sich niemand aufhalten. Die die Messungen durchführende Person und etwaige den Messungen beiwohnende Beobachter müssen sich so aufstellen, daß eine Beeinflussung der Anzeige der Meßinstrumente ausgeschlossen ist.

2.2. *Witterungsbedingungen*

Die Messungen dürfen nicht bei ungünstigem Wetter vorgenommen werden. Der Einfluß von Windböen ist auszuschließen. Bei Windgeschwindigkeiten von über 5 m/s in Höhe des Mikrophons dürfen keine Prüfungen durchgeführt werden.

Die Messungen dürfen nicht durchgeführt werden, wenn entweder die Lufttemperatur unter 5 °C oder über 40 °C liegt oder wenn die Temperatur der Prüfstreckenoberfläche unter 5 °C oder über 50 °C liegt.

2.3. *Umgebungsgeräusch*

Der Hintergrundschallpegel (einschließlich eventueller Windgeräusche) muß mindestens 10 dB(A) unter dem gemessenen Abrollgeräusch des Reifens auf der Straße liegen. Am Mikrophon darf ein geeigneter Windschutz angebracht sein, sofern dessen Einfluß auf die Empfindlichkeit und die Richtcharakteristik des Mikrophons berücksichtigt wird.

Messungen, die durch einen Schallspitzenwert beeinflußt werden, der offenbar nicht mit den Merkmalen des allgemeinen Schallpegels der Reifen im Zusammenhang steht, werden nicht berücksichtigt.

2.4. *Vorschriften für das Prüffahrzeug*

2.4.1. Allgemeines

Das Prüffahrzeug ist ein Kraftfahrzeug mit vier Reifen in Einzelanordnung an zwei Achsen.

2.4.2. Beladung des Fahrzeugs

Das Fahrzeug muß so beladen sein, daß die Belastungen der Prüfreifen Abschnitt 2.5.2 entsprechen.

2.4.3. Radstand

Der Radstand zwischen den beiden mit den Prüfreifen ausgerüsteten Achsen muß bei Reifen der Klasse C1 weniger als 3,50 m und bei Reifen der Klassen C2 und C3 weniger als 5 m betragen.

2.4.4. Maßnahmen zur Verringerung des Einflusses des Fahrzeugs auf die Geräuschmessung

Die nachstehenden Anforderungen und Empfehlungen sollen sicherstellen, daß das Reifengeräusch durch die Auslegung des bei der Prüfung verwendeten Fahrzeugs nicht nennenswert beeinflußt wird.

Anforderungen:

a) Es dürfen keine Schmutzfänger oder andere Spritzschutzeinrichtungen angebracht sein.

b) Es ist nicht zulässig, Teile in unmittelbarer Nähe der Felgen und der Reifen anzubringen oder beizubehalten, die die entstehenden Geräusche abschirmen könnten.

c) Die Fahrwerksgeometrie (Vorspur, Sturz und Nachlauf) muß ohne Einschränkungen mit den Empfehlungen des Fahrzeugherstellers übereinstimmen.

d) In den Radkästen und am Unterboden dürfen keine zusätzlichen schalldämpfenden Teile angebracht werden.

e) Die Federung muß in einem so guten Zustand sein, daß es nicht zu einer außergewöhnlichen Verringerung der Bodenfreiheit kommt, wenn das Fahrzeug im Einklang mit den Prüfanforderungen beladen ist. Falls das Fahrzeug mit einer Niveauregulierung ausgerüstet ist, so ist diese so einzustellen, daß sie während der Prüfung eine dem unbeladenen Zustand entsprechende Bodenfreiheit gewährleistet.

Empfehlungen zur Vermeidung von Störgeräuschen:

a) Fahrzeugteile, die zum Hintergrundgeräusch des Fahrzeugs beitragen, sollten entfernt oder geändert werden. Die Entfernungen bzw. Änderungen sind im Prüfbericht zu vermerken.

b) Bei den Prüfungen sollte sichergestellt werden, daß die Bremsen vollständig gelöst sind, so daß keine Bremsgeräusche entstehen.

c) Es sollte sichergestellt werden, daß elektrisch betriebene Ventilatoren nicht arbeiten.

d) Die Fenster und das Schiebedach des Fahrzeugs sind während der Prüfungen geschlossen zu halten.

2.5. *Reifen*

2.5.1. Allgemeines

An dem Prüffahrzeug werden vier identische Reifen des gleichen Typs und der gleichen Reihe angebracht. Bei Reifen mit einer Tragfähigkeitskennzahl > 121 und ohne eine Angabe betreffend Doppelbereifung sind zwei dieser Reifen des gleichen Typs und der gleichen Reihe an der Hinterachse des Prüffahrzeugs anzubringen; an der Vorderachse sind Reifen mit einer für die Achslast geeigneten Größe anzubringen, deren Profil auf die Mindestprofiltiefe abgetragen wurde, damit unter Wahrung eines ausreichenden Sicherheitsniveaus eine Beeinflussung des Abrollgeräuschs soweit wie möglich ausgeschlossen wird. Winterreifen, die in einigen Mitgliedstaaten zwecks Verbesserung der Bodenhaftung mit Spikes versehen werden dürfen, werden ohne Spikes geprüft. Reifen mit besonderen Montageanforderungen (z. B. Laufrichtung) sind entsprechend diesen Anforderungen zu messen. An den Reifen muß vor dem Einfahren die volle Profiltiefe vorhanden sein.

Die Reifen sind auf vom Reifenhersteller zugelassenen Felgen zu prüfen.

2.5.2. Lasten

Die Prüflast Q_t muß für jeden Reifen am Prüffahrzeug 50 % bis 90 % der Bezugslast Q_r betragen; die durchschnittliche Prüflast $Q_{t,avr}$ für alle Reifen beträgt 75 % ± 5 % der Bezugslast Q_r.

Die Bezugslast Q_r entspricht für alle Reifen der Höchstmasse in Verbindung mit der Tragfähigkeitskennzahl des Reifens. Besteht die Tragfähigkeitskennzahl aus zwei durch einen Schrägstrich getrennten Ziffern, so wird auf die erste Ziffer Bezug genommen.

2.5.3. Reifendruck

Jeder an dem Prüffahrzeug angebrachte Reifen muß einen Prüfdruck P_t aufweisen, der höchstens dem Bezugsdruck P_r entspricht und innerhalb der folgenden Grenzen liegt:

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

Hierbei ist P_r der Druck, der der an der Seitenwand des Reifens angegebenen Druckkennzahl entspricht.

Bei Reifen der Klasse C1 beträgt der Bezugsdruck P_r für Standardreifen 250 kPA und für verstärkte Reifen 290 kPa; der Mindestprüfdruck P_t beträgt 150 kPa.

2.5.4. Vorbereitung der Prüfung

Die Reifen sollten vor der Prüfung „eingefahren" sein, um Materialansammlungen oder Prägereste an der Lauffläche zu entfernen. Dafür sind normalerweise etwa 100 km bei normaler Benutzung auf der Straße erforderlich.

Die Reifen sind an dem Prüffahrzeug in der gleichen Laufrichtung zu montieren wie beim Einfahren der Reifen.

Die Reifen müssen vor der Prüfung durch Fahren unter Prüfbedingungen auf Betriebstemperatur gebracht werden.

3. PRÜFVERFAHREN

3.1. *Allgemeine Bedingungen*

Bei allen Messungen ist das Fahrzeug auf der Meßstrecke (AA' bis BB') so geradeaus zu lenken, daß die Längsmittelebene des Fahrzeugs möglichst nahe an der Linie CC' liegt.

Wenn die Vorderseite des Prüffahrzeugs die Linie AA' erreicht hat, muß der Fahrer den Gangwahlhebel in Leerlaufstellung gebracht und den Motor abgeschaltet haben. Werden von dem Prüffahrzeug während der Messung ungewöhnliche Geräusche (z. B. Ventilator, ‚Selbstzündung' verursacht, ist die Prüfung zu wiederholen.

3.2. *Art und Anzahl der Messungen*

Der A-bewertete maximale Schallpegel wird eine Dezimalstelle genau in Dezibel (dB(A)) gemessen, während das Fahrzeug im Leerlauf zwischen den Linien AA' und BB' (Abbildung 1 — Vorderseite des Fahrzeugs auf der Linie AA', Rückseite des Fahrzeugs auf der Linie BB') fährt. Dieser Wert bildet das Meßergebnis.

An jeder Seite des Prüffahrzeugs sind mindestens vier Messungen bei einer Prüfgeschwindigkeit unter der Bezugsgeschwindigkeit gemäß Abschnitt 4.1 und mindestens vier Messungen mit einer Prüfgeschwindigkeit über der Bezugsgeschwindigkeit durchzuführen. Die Geschwindigkeiten müssen etwa gleichmäßig über den Geschwindigkeitsbereich nach Abschnitt 3.3 verteilt sein.

3.3. *Prüfgeschwindigkeit*

Die Geschwindigkeit des Prüffahrzeugs muß in dem folgenden Bereich liegen:

i) zwischen 70 und 90 km/h bei Reifen der Klasse C1 und der Klasse C2,

ii) zwischen 60 und 80 km/h bei Reifen der Klasse C3.

4. AUSWERTUNG DER ERGEBNISSE

Die Messung ist ungültig, wenn zwischen dem Höchstwert und den übrigen Werten eine abnormale Abweichung aufgezeichnet wird.

4.1. *Ermittlung des Prüfergebnisses*

Die Bezugsgeschwindigkeit V_{ref} zur Ermittlung des endgültigen Ergebnisses beträgt:

i) 80 km/h bei Reifen der Klasse C1 und der Klasse C2,

ii) 70 km/h bei Reifen der Klasse C3.

4.2. *Regressionsanalyse der Schallmessungen*

Der (nicht temperaturkorrigierte) Geräuschpegel der Reifen L_R in dB(A) wird duch eine Regressionsanalyse nach folgender Formel ermittelt:

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

dabei ist:

$\overline{L}$= der mittlere Wert der gemessenen Schallpegel L_i in dB(A):

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

n = Die Anzahl der Messungen (n ≥ 16)

$\overline{v}$ = der mittlere Wert der logarithmischen Geschwindigkeiten v_i:

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

mit

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

α = die Steigerung der Regressionsgeraden in 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. *Temperaturkorrektur*

Für Reifen der Klasse C2 ist das Endergebnis zu korrigieren, indem ein Temperaturausgleich auf die Bezugstemperatur θ_{ref} der Straßenoberfläche nach der folgenden Formel angewandt wird:

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

dabei ist θ die gemessene Temperatur der Prüfoberfläche

θ_{ref} = 20 °C

Reifen der Klasse C1: K = −0,03 dB(A)/°C, wenn $\theta > \theta_{ref}$

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

Reifen der Klasse C2: K = −0,02 dB(A)/°C

Weist die gemessene Temperatur der Prüfoberfläche bei allen für die Bestimmung des Schallpegels eines Reifensatzes erforderlichen Messungen keine Schwankungen von mehr als 5 °C auf, so kann die Temperaturkorrektur gemäß dem vorstehend beschriebenen Verfahren auf den zuletzt erfaßten Geräuschpegel beschränkt werden, wobei das arithmetische Mittel der gemessenen Temperaturen zu verwenden ist. Andernfalls wird jeder gemessene Schallpegel L_i unter Verwendung der Temperatur zur Zeit der Geräuschmessung korrigiert.

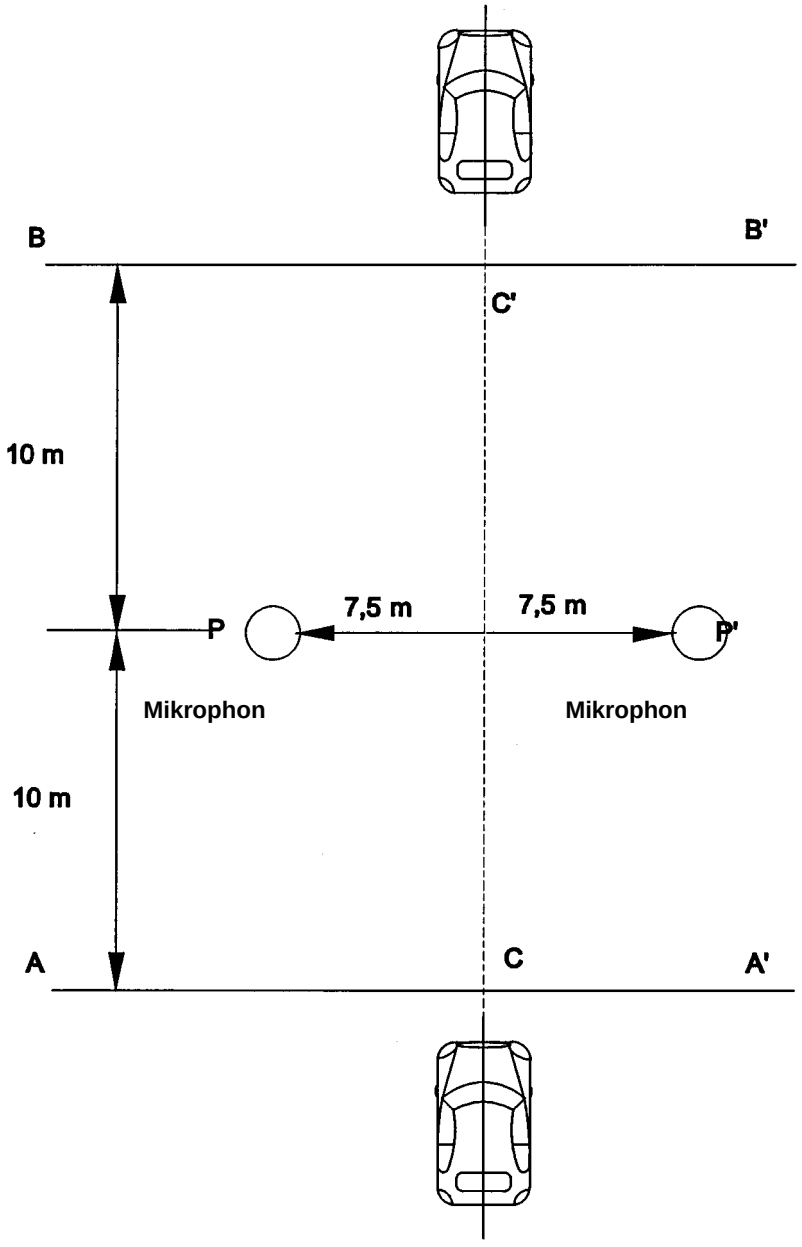
Bei Reifen der Klasse C3 erfolgt keine Temperaturkorrektur.

4.4. Zur Berücksichtigung von Ungenauigkeiten der Meßinstrumente werden die nach Abschnitt 4.3 ermittelten Ergebnisse um 1 dB(A) verringert.

4.5. Der temperaturkorrigierte Geräuschpegel der Reifen L_R (θ_{ref}) in dB(A), der das endgültige Ergebnis darstellt, wird auf die nächstniedrigere ganze Zahl abgerundet.

Abbildung 1:

Anordnung der Mikrophone für die Messung



Anlage 2

PRÜFBERICHT

Der Prüfbericht muß die folgenden Angaben enthalten:

a) Witterungsbedingungen einschließlich der Lufttemperatur und der Temperatur der Prüfoberfläche für jede Prüffahrt;

b) Zeitpunt und Verfahren der Überprüfung der Übereinstimmung der Prüfoberfläche mit ISO 10844:1994;

c) bei der Prüfung benutzte Felgenbreite;

d) Hersteller, Markenname, Handelsname, Größe, Tragfähigkeitskennzahl und Bezugsdruck der Reifen;

e) Beschreibung des Prüffahrzeugs und Radstand;

f) Prüflast Q_t in N und in % der Bezugslast Q_r für jeden geprüften Reifen; durchschnittliche Prüflast $Q_{t,avr}$ in N und in % der Bezugslast Q_r;

g) Reifendruck (kalt) in kPa für jeden geprüften Reifen;

h) Prüfgeschwindigkeiten bei Überschreitung der Linie PP' durch das Fahrzeug;

i) unter Verwendung des Merkmals A gewichtete maximale Geräuschpegel für jede Prüffahrt und jedes Mikrophon;

j) Prüfergebnis L_R: gegebenenfalls temperaturkorrigierter und unter Verwendung des Merkmals A gewichteter Geräuschpegel in Dezibel bei der Bezugsgeschwindigkeit mit einer Genauigkeit von einer Dezimalstelle, abgerundet auf die nächstniedrigere ganze Zahl;

k) Steigerung der Regressionsgeraden."

9. Nach Anhang V wird folgender Anhang hinzugefügt:

„*ANHANG VI*

ANFORDERUNGEN AN DAS PRÜFGELÄNDE

1. EINLEITUNG

Dieser Anhang enthält die Anforderungen an die physikalischen Eigenschaften sowie die Ausführung des Fahrbahnbelags der Prüfstrecke. In diesen Anforderungen, die sich auf eine spezielle Norm stützen ([1]), werden die geforderten physikalischen Eigenschaften sowie die Verfahren zur Prüfung dieser Eigenschaften beschrieben.

2. GEFORDERTE EIGENSCHAFTEN DER DECKSCHICHT

Eine Deckschicht wird dann als mit dieser Norm übereinstimmend betrachtet, wenn die ermittelten Meßwerte für Textur und Hohlraumgehalt oder Schallabsorptionsgrad allen Anforderungen der Abschnitte 2.1 bis 2.4 entsprechen und die Ausführungsanforderungen (Abschnitt 3.2) erfüllt werden.

2.1. *Hohlraumgehalt*

Der Hohlraumgehalt *(VC)* der Prüfdeckschicht darf 8 % nicht überschreiten (zum Meßverfahren siehe Abschnitt 4.1).

2.2. *Schallabsorptionsgrad*

Wenn die Deckschicht die Anforderung ‚Hohlraumgehalt' nicht erfüllt, so ist sie nur dann annehmbar, wenn der Schallabsorptionsgrad $\alpha \leq 0{,}10$ ist (zum Meßverfahren siehe Abschnitt 4.2). Die Anforderungen der Abschnitte 2.1 und 2.2 gelten auch dann als erfüllt, wenn nur der Schallabsorptionsgrad bestimmt und hierbei ein Wert $\alpha \leq 0{,}10$ ermittelt wurde.

Anmerkung: Der wichtigste Parameter ist die Schallabsorption, obwohl der Hohlraumgehalt unter Straßenbauern bekannter ist. Die Schallabsorption muß jedoch nur dann ermittelt werden, wenn die Deckschicht die Anforderung ‚Hohlraumgehalt' nicht erfüllt. Dies ist dadurch begründet, daß der Hohlraumgehalt sowohl hinsichtlich der Messungen als auch der Relevanz mit relativ großen Unsicherheiten behaftet ist und einige Deckschichten daher irrtümlicherweise nicht zugelassen werden könnten, wenn nur die Hohlraumgehaltsmessung zugrunde gelegt würde.

2.3. *Texturtiefe*

Für die nach dem volumetrischen Verfahren (siehe Abschnitt 4.3) gemessene Texturtiefe (TD) muß gelten:

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

2.4. *Gleichmäßigkeit der Deckschicht*

Es ist mit allen Mitteln sicherzustellen, daß die Deckschicht innerhalb des Prüfbereichs so gleichmäßig wie möglich ausfällt. Dies schließt auch die Textur und den Hohlraumgehalt ein; es ist jedoch auch zu beachten, daß die Textur bei stellenweise intensiverer Verdichtung unterschiedlich ausfallen kann und daß auch Unebenheiten vorhanden sein können, die Stöße verursachen.

2.5. *Häufigkeit der Überprüfungen*

Um zu überprüfen, ob die Deckschicht noch den Anforderungen dieses Anhangs hinsichtlich der Textur und des Hohlraumgehalts oder der Schallabsorption entspricht, sind in folgenden Zeitabständen regelmäßige Überprüfungen der Deckschicht durchzuführen:

a) hinsichtlich des Hohlraumgehalts *(VC)* oder der Schallabsorption (α):

— im Neuzustand.

— Wenn die Deckschicht im Neuzustand den Anforderungen entspricht, sind keine weiteren regelmäßigen Überprüfungen erforderlich. Wenn sie den Anforderungen im Neuzustand nicht entspricht, ist es möglich, daß die Anforderungen zu einem späteren Zeitpunkt erfüllt werden, da die Deckschichten mit der Zeit üblicherweise nachverdichten;

b) hinsichtlich der Texturtiefe (TD):

— im Neuzustand;

— wenn die Geräuschmessungen aufgenommen werden (*NB*: frühestens vier Wochen nach dem Bau);

— danach alle zwölf Monate.

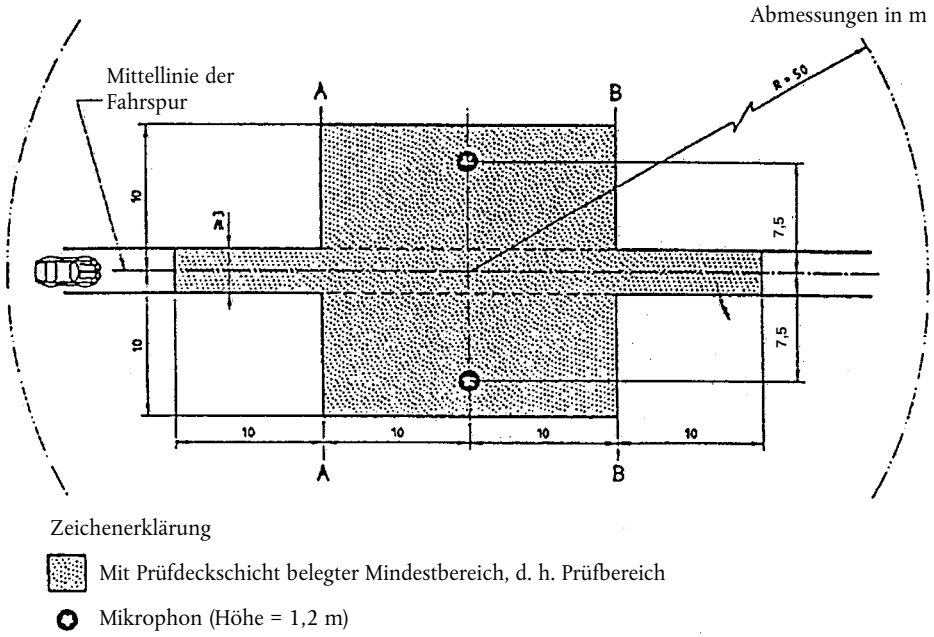
3. AUSFÜHRUNG DER PRÜFDECKSCHICHT

3.1. *Prüfgelände*

Bei der Planung der Prüfstrecke ist als Mindestanforderung sicherzustellen, daß der von den Fahrzeugen beim Durchfahren des Prüfstreifens durchquerte Bereich mit der festgelegten Prüfdeckschicht versehen ist und ausreichende Randbereiche für einen sicheren und praxisgerechten Fahrbetrieb aufweist. Dies erfordert eine Spurbreite von mindestens 3 m und eine Spurlänge an beiden Enden von mindestens 10 m über die Linien AA und BB hinaus. Abbildung 1 zeigt eine schematische Darstellung eines geeigneten Prüfgeländes unter Angabe der Mindestfläche, auf der das festgelegte Mischgut maschinell eingebaut und maschinell verdichtet werden muß. Nach Anhang V Anlage 1 Abschnitt 3.2 sind Messungen auf beiden Seiten des Fahrzeugs vorzunehmen. Hierzu können die Messungen an zwei Mikrophonpositionen (eine auf jeder Seite der Strecke) erfolgen, wobei das Fahrzeug nur in eine Richtung gefahren wird, oder aber mit nur einem Mikrophon, wobei das Fahrzeug in beide Richtungen gefahren wird. Wenn das zweite Verfahren angewandt wird, gibt es für die Seite der Strecke, auf der sich kein Mikrophon befindet, keine Anforderungen hinsichtlich der Deckschicht.

Abbildung 1

Mindestanforderungen an den Prüfstreckenbereich



Zeichenerklärung

Mit Prüfdeckschicht belegter Mindestbereich, d. h. Prüfbereich

Mikrophon (Höhe = 1,2 m)

Anmerkung: Innerhalb dieses Umkreises dürfen sich keine großen schallreflektierenden Objekte befinden.

3.2. *Ausführung und Vorbereitung der Deckschicht*

3.2.1. Grundlegende Anforderungen an die Ausführung

Die Prüfdeckschicht muß vier Anforderungen an die Ausführung erfüllen:

3.2.1.1. Sie muß aus dichtem Asphaltbeton bestehen.

3.2.1.2. Die maximale Splittgröße muß 8 mm betragen (mit einem Toleranzbereich von 6,3 mm bis 10 mm).

3.2.1.3. Die Dicke der Deckschicht muß ≥ 30 mm sein.

3.2.1.4. Das Bindemittel muß reines Heißbitumen ohne Modifikation sein.

3.2.2. Leitlinien für die Ausführung

Abbildung 2 zeigt als Richtschnur für den Hersteller der Deckschicht eine Sieblinie der Mineralstoffe, die die gewünschten Eigenschaften ergibt. Tabelle 1 enthält darüber hinaus verschiedene Leitwerte, mit denen sich die gewünschte Textur und Haltbarkeit erreichen läßt. Die Sieblinie entspricht folgender Gleichung:

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

Dabei ist:

d = die Sieblochweite in mm (quadratische Löcher)

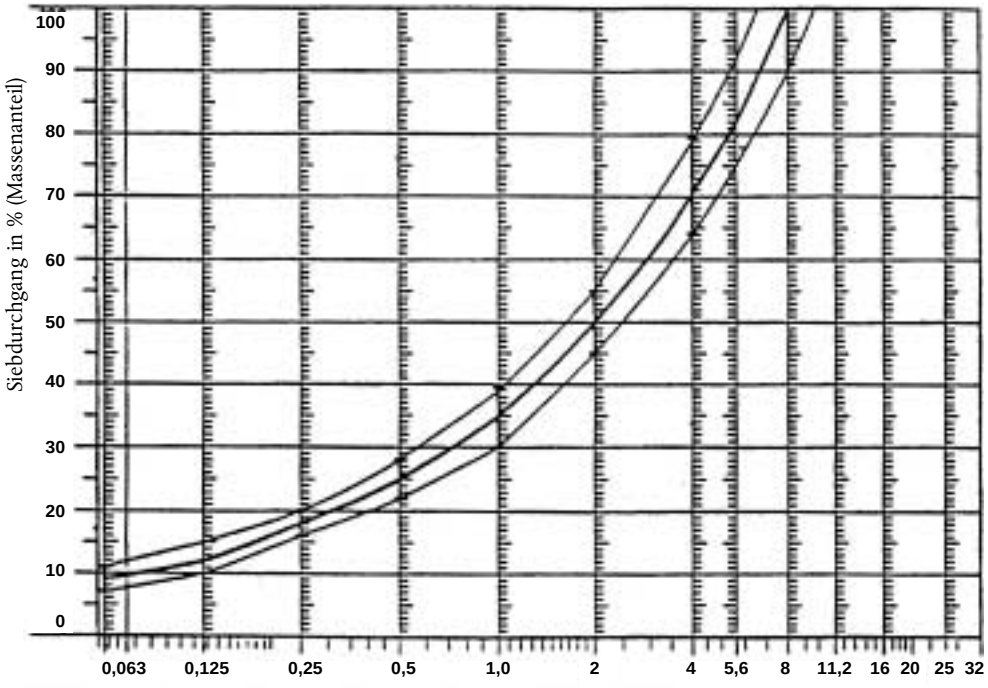
d_{max} = 8 mm für die Mittelwertkurve

= 10 mm für die Mindestwertkurve

= 6,3 mm für die Höchstwertkurve

Abbildung 2

Sieblinie der Mineralstoffe in der Asphaltmischung (mit Toleranzbereich)



Darüber hinaus werden folgende Empfehlungen gegeben:

a) Der Sandteil (0,063 mm < Sieblochweite < 2 mm) sollte nicht mehr als 55 % Natursand und mindestens 45 % Brechsand enthalten.

b) Die Unterlage (obere und untere Tragschicht) sollte gute Stabilität und Ebenheit nach guter Straßenbaupraxis sicherstellen.

c) Der Splitt sollte gebrochen sein (100 % Bruchoberfläche) und aus schwer brechbarem Material bestehen.

d) Der in der Mischung verwendete Split sollte gewaschen sein.

e) Auf der Deckschicht sollte kein zusätzlicher (loser) Splitt aufgebracht werden.

f) Die als PEN-Wert ausgedrückte Bindemittelhärte sollte je nach den klimatischen Bedingungen des betreffenden Landes 40-60, 60-80 oder 80-100 betragen. Als Regel sollte das verwendete Bindemittel so hart wie möglich sein, sofern dies der üblichen Praxis entspricht.

g) Die Temperatur der Mischung vor dem Walzen sollte so gewählt werden, daß durch das Walzen der erforderliche Hohlraumgehalt erzielt wird. Um die Wahrscheinlichkeit zu erhöhen, daß die Anforderungen der Abschnitte 2.1 bis 2.4 erfüllt werden, sollte die Verdichtung nicht nur durch die Wahl der geeigneten Mischungstemperatur, sondern auch durch eine geeignete Anzahl von Walzübergängen und durch die Wahl der Walze beeinflußt werden.

TABELLE 1

Leitlinien für die Ausführung

	Sollwerte		Toleranzbereich
	bezogen auf die Gesamtmasse der Mischung	bezogen auf die Masse der Mineralstoffe	
Steinanteil, Sieblochweite (SM) > 2 mm	47,6 %	50,5 %	± 5
Sandanteil 0,063 < SM < 2 mm	38,0 %	40,2 %	± 5
Füllstoffanteil SM < 0,063 mm	8,8 %	9,3 %	± 2
Bindemittelanteil (Bitumen)	5,8 %	entfällt	± 0,5
Maximale Splittgröße	8 mm		6,3 — 10
Bindemittelhärte	(siehe Abschnitt 3.2.2. f))		
Polierwert (PSV)	> 50		
Verdichtungsgrad, relativ zum Marshall-Verdichtungsgrad	98 %		

4. PRÜFVERFAHREN

4.1. *Messung des Hohlraumgehalts*

An mindestens vier verschiedenen Stellen, die im Prüfbereich zwischen den Linien AA und BB (siehe Abbildung 1) gleichmäßig verteilt liegen, sind Bohrkerne zu entnehmen. Um Ungleichmäßigkeiten und Unebenheiten in den Radspuren zu vermeiden, sind die Bohrkerne nicht in den eigentlichen Radspuren, sondern in ihrer Nähe zu entnehmen. Mindestens zwei Bohrkerne sind nahe an den Radspuren und mindestens ein Bohrkern ist ungefähr in der Mitte zwischen den Radspuren und jeder einzelnen Mikrophonposition zu entnehmen.

Wenn der Verdacht besteht, daß die Bedingung der Gleichmäßigkeit nicht erfüllt ist (siehe Abschnitt 2.4), sind Bohrkerne an weiteren Stellen innerhalb des Prüfbereichs zu entnehmen.

Für jeden Bohrkern ist der Hohlraumgehalt zu bestimmen. Dann ist der Mittelwert aus allen Bohrkernen zu berechnen und mit der Anforderung gemäß Abschnitt 2.1 zu vergleichen. Darüber hinaus darf kein einzelner Bohrkern einen Hohlraumgehalt von mehr als 10 % aufweisen.

Der Hersteller der Prüfstrecke wird darauf aufmerksam gemacht, daß ein Problem auftreten kann, wenn der Prüfbereich mit Rohrleitungen oder elektrischen Leitungen beheizt wird und aus diesen Bereichen Bohrkerne zu entnehmen sind. Einrichtungen diese Art sind im Hinblick auf die Stellen, an denen später Kernbohrungen vorgenommen werden sollen, mit Bedacht zu planen. Es wird empfohlen, einige Stellen mit einer Größe von ca. 200 mm × 300 mm ohne Kabel bzw. Rohre zu belassen oder diese so tief zu verlegen, daß sie bei der Entnahme der Bohrkerne aus der Deckschicht nicht beschädigt werden.

4.2. *Schallabsorptionsgrad*

Der Schallabsorptionsgrad (senkrechter Einfall) ist nach dem Impedanzrohrverfahren gemäß ISO 10534-1: ‚Akustik — Bestimmung des Schallabsorptionsgrades und der Impedanz in Impedanzrohren' [2] zu messen.

Für die Proben gelten dieselben Anforderungen wie hinsichtlich des Hohlraumgehalts (siehe Abschnitt 4.1). Die Schallabsorption ist zwischen 400 Hz und 800 Hz und zwischen 800 Hz und 1 600 Hz zu messen (mindestens bei allen Mittenfrequenzen der Terzbänder), und für beide Frequenzbereiche sind die Maximalwerte zu bestimmen. Dann ist aus diesen Werten für alle Bohrkerne der Mittelwert als Endergebnis zu berechnen.

4.3. *Volumetrische Makrotexturmessung*

An mindestens 10 gleichmäßig entlang der Radspuren des Prüfstreifens verteilten Stellen sind Texturtiefenmessungen vorzunehmen, und der daraus berechnete Mittelwert ist mit der festgelegten Mindesttexturtiefe zu vergleichen. Zur Beschreibung des Meßverfahrens siehe ISO-Norm 10844:1994.

5. LANGZEITSTABILITÄT UND WARTUNG

5.1. *Einfluß der Alterung*

Wie bei vielen anderen Deckschichten ist zu erwarten, daß der auf der Prüfdeckschicht gemessene Geräuschpegel des Abrollgeräuschs während der ersten 6 bis 12 Monate möglicherweise leicht ansteigt.

Die Deckschicht erreicht ihre geforderten Eigenschaften frühestens vier Wochen nach dem Bau. Der Einfluß der Alterung auf das Geräusch von Lastkraftwagen ist im allgemeinen geringer als auf das Geräusch von Personenkraftwagen.

Die Langzeitstabilität wird hauptsächlich durch das Glattfahren und die Nachverdichtung durch über die Deckschicht fahrende Fahrzeuge bestimmt. Sie ist gemäß Abschnitt 2.5 regelmäßig zu überprüfen.

5.2. *Wartung der Deckschicht*

Loser Splitt oder Staub, der die effektive Texturtiefe signifikant verringern könnte, muß von der Oberfläche entfernt werden. In Ländern mit winterlichem Klima wird manchmal Streusalz verwendet. Salz kann die Deckschicht zeitweilig oder sogar auf Dauer derart verändern, daß der Geräuschpegel ansteigt; die Verwendung von Salz wird daher nicht empfohlen.

5.3. *Neuasphaltieren des Prüfbereichs*

Wenn die Prüfstrecke neu asphaltiert werden muß, braucht üblicherweise nur der Prüfstreifen (mit einer Breite von 3 m, siehe Abbildung 1), auf dem die Fahrzeuge fahren, asphaltiert werden, sofern der Prüfbereich außerhalb des Streifens bei der Messung den erforderlichen Hohlraumgehalt oder die erforderliche Schallabsorption aufweist.

6. BESCHREIBUNG DER PRÜFDECKSCHICHT UND DER DARAUF DURCHGEFÜHRTEN MESSUNGEN

6.1. *Beschreibung der Prüfdeckschicht*

In einem Dokument zur Beschreibung der Prüfdeckschicht sind folgende Angaben zu machen:

6.1.1. Lage der Prüfstrecke;

6.1.2. Art und Härte des Bindemittels, Art der Mineralstoffe, größte Nenndichte des Betons (DR), Dicke der Deckschicht und anhand der Bohrkerne der Prüfstrecke ermittelte Sieblinie;

6.1.3. Verdichtungsverfahren (z. B. Art der Walze, Walzenmasse, Anzahl der Walzübergänge);

6.1.4. Temperatur der Mischung, Lufttemperatur und Windgeschwindigkeit während des Einbaus der Deckschicht;

6.1.5. Datum des Einbaus der Deckschicht und Baufirma;

6.1.6. alle oder zumindest die neuesten Meßergebnisse einschließlich folgender Angaben:

6.1.6.1. Hohlraumgehalt jedes Bohrkerns,

6.1.6.2. Stellen im Prüfbereich, an denen die Bohrkerne für die Messung des Hohlraumgehalts entnommen wurden,

6.1.6.3. Schallabsorptionsgrad jedes Bohrkerns (falls gemessen). Die Ergebnisse sind sowohl für jeden einzelnen Bohrkern und Frequenzbereich als auch als Gesamtmittelwerte anzugeben,

6.1.6.4. Stellen im Prüfbereich, an denen die Bohrkerne für die Messung der Schallabsorption entnommen wurden,

6.1.6.5. Texturtiefe einschließlich Anzahl der Messungen und Standardabweichungen,

6.1.6.6. für die Messungen nach den Abschnitten 6.1.6.1 und 6.1.6.2 verantwortliche Stelle und Art der verwendeten Geräte,

6.1.6.7. Datum der Messung(en) und Datum der Bohrkernentnahme aus der Prüfstrecke.

6.2. *Beschreibung der auf der Deckschicht durchgeführten Fahrzeuggeräuschmessungen*

Im Dokument zur Beschreibung der Fahrzeuggeräuschmessung(en) ist anzugeben, ob alle Anforderungen dieser Norm erfüllt wurden. Hierbei ist auf ein Dokument nach Abschnitt 6.1 zu verweisen, das die entsprechenden Ergebnisse enthält.

([1]) ISO 10844:1994. Falls künftig eine andere Prüfdeckschicht durch ISO festgelegt wird, wird die Bezugsnorm entsprechend geändert

([2]) Noch nicht veröffentlicht.“

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Rat am 11. Dezember 1997 einen auf Artikel 95 des EG-Vertrags gestützten Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 92/23/EWG des Rates über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und ihre Montage übermittelt ([1]).

2. Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme in erster Lesung am 18. Februar 1998 abgegeben ([2]) und hierbei den Vorschlag ohne Änderung gebilligt.

   Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat seine Stellungnahme am 27. Mai 1998 abgegeben ([3]).

3. Der Rat hat seinen Gemeinsamen Standpunkt gemäß Artikel 251 des Vertrags am 13. April 2000 einstimmig festgelegt.

II. ZIEL

4. Der Vorschlag bezweckt eine Senkung des Abrollgeräuschs von Reifen auf der Fahrbahn. Zusammen mit den bereits ergriffenen Maßnahmen zur Verminderung der Geräuschemissionen der Fahrzeugmechanik werden die neuen vorgeschlagenen Maßnahmen zur Senkung des verkehrsbedingten Lärms beitragen, ohne daß hierdurch die Straßenverkehrssicherheit geschmälert oder eine Störung des Reifenmarkts bewirkt wird. Bei dem Vorschlag handelt es sich um eine Folgemaßnahme aufgrund von Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 92/97/EWG des Rates vom 10. November 1992 zur Änderung der Richtlinie 70/157/EWG über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen ([4]).

III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

5. Der Rat hat sich seit 1998 mit dem Vorschlag befaßt. Der Gemeinsame Standpunkt entspricht im wesentlichen dem Kommissionsvorschlag. Mit Zustimmung der Kommission hat der Rat verschiedene technische Änderungen vorgenommen und den Vorschlag auch an anderer Stelle überarbeitet, um das Geräuschmeßverfahren strenger zu gestalten. Die wichtigsten Änderungen gegenüber dem Kommissionsvorschlag werden nachstehend erläutert:

   Artikel 1

6. Da die Klimaverhältnisse in einigen Mitgliedstaaten eine Bestückung der Winterreifen mit Spikes erforderlich machen, hat der Rat beschlossen, die vorgeschlagene Definition der „Reifen" so zu ändern, daß Winterreifen mit Spikes von den Bestimmungen ausgenommen sind. (Artikel 1 Absatz 2)

7. Der Geltungsbereich wurde deutlicher abgegrenzt: Hierzu wurde vorgesehen, daß die Anforderungen des Anhangs V für Reifen gelten, die zur Montage an Fahrzeugen bestimmt sind, die ab dem 1. Oktober 1980 erstmals benutzt werden. Es wurde ebenfalls beschlossen, daß Reifen mit sehr großen Abmessungen (Felgennenndurchmesser 635 mm oder mehr) von den Lärmschutzvorschriften des Anhangs V freigestellt sind. (Artikel 1 Absatz 3)

   Artikel 1 Absatz 6 und Artikel 2

8. Die Termine für die Umsetzung und Anwendung der Richtlinie wurden geringfügig geändert, damit für die erforderlichen verwaltungs- und produktionstechnischen Maßnahmen genügend Zeit zur Verfügung steht.

   Artikel 3

9. Im Interesse einer kontinuierlichen Verbesserung der Reifensicherung fordert der Rat die Kommission auf, eine Änderung der Richtlinie 92/23/EWG zu erlassen, um Prüfverfahren für das Haftvermögen von Reifen aufzunehmen. (Artikel 3 Absatz 1)

([1]) ABl. C 30 vom 28.1.1998, S. 8.
([2]) ABl. C 80 vom 16.3.1998, S. 90.
([3]) ABl. C 235 vom 27.7.1998, S. 24.
([4]) ABl. L 371 vom 19.12.1992, S. 1.

10. Die Kommission wird ferner aufgefordert, weitere Vorschläge für Maßnahmen auf dem Gebiet der Regelungen für den Automobilsektor unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Sicherheits-, der Umwelt- und der Energieeinsparungsaspekte zur Revision der Vorschriften der Richtlinie 92/23/EWG zu unterbreiten. (Artikel 3 Absatz 2)

Anhang I

11. In der Erwägung, daß nicht alle Typgenehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten derzeit über die erforderlichen Prüfeinrichtungen verfügen, hat der Rat beschlossen, daß Prüflabors der Hersteller bis zum 31. Dezember 2005 als zugelassene Prüfstellen gemäß Artikel 14 Absatz 1 Ziffer i) der Richtlinie 70/156/EWG akzeptiert werden können. Ab 1. Januar 2006 gilt dann Artikel 14 Absatz 1 Ziffer ii) der Richtlinie 70/156/EWG. (Anhang I Abschnitt 1.3)

12. Der Rat hat darüber hinaus verschiedene Änderungen vorgenommen, um die technischen Vorschriften zu präzisieren und die spezielle Zuständigkeit der Typgenehmigungsbehörde genauer abzugrenzen.

Anhang V

13. Zur weiteren Verbesserung des Prüfverfahrens für das Abrollgeräusch von Reifen hat der Rat verschiedene technische Änderungen vorgenommen, die eine Präzisierung der Prüfvorschriften und somit zuverlässigere Ergebnisse bewirken (Anlage 1)

14. In einer neu hinzugefügten Anlage ist aufgeführt, welche Angaben der Prüfbericht enthalten muß. (Anlage 2)

Anhang VI

15. Ein neu hinzugefügter Anhang enthält die Anforderungen an die physikalischen Eigenschaften sowie die Ausführung des Fahrbahnbelags der Prüfstrecke; die Grundlage hierfür bildet eine ISO-Norm ([1]).

IV. **SCHLUSSFOLGERUNGEN**

16. Der Rat hat sich unter Beibehaltung des eingangs genannten Ziels bemüht, die vorgeschlagenen Bestimmungen zu übernehmen bzw. genauer zu formulieren und strenger zu fassen, um so insbesondere eine größtmögliche Detailliertheit und technische Präzision dieser Bestimmungen und somit eine Senkung des verkehrsbedingten Lärms zu erzielen.

([1]) ISO 10844:1994.