GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 30/2000

door de Raad vastgesteld op 13 april 2000

met het oog op de aanneming van Richtlijn 2000/…/EG van het Europees Parlement en de Raad van … houdende wijziging van Richtlijn 92/23/EEG van de Raad betreffende banden voor motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan alsmede de montage ervan

(2000/C 195/02)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met name op artikel 95,

Gezien het voorstel van de Commissie [1],

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité [2],

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag [3],

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Er dienen maatregelen te worden vastgesteld voor het verzekeren van een goede werking van de interne markt.

(2) Richtlijn 92/23/EEG van de Raad van 31 maart 1992 betreffende banden voor motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan alsmede de montage ervan [4] is één van de bijzondere richtlijnen van de communautaire goedkeuringsprocedure, welke is ingesteld bij Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan [5]; de bepalingen van Richtlijn 70/156/EEG betreffende systemen, onderdelen en technische eenheden van motorvoertuigen zijn derhalve van toepassing op deze richtlijn.

(3) De artikelen 3, lid 4, en 4, lid 3, van Richtlijn 70/156/EEG schrijven voor dat aan elke bijzondere richtlijn een inlichtingenformulier en een op bijlage VI van Richtlijn 70/156/EEG gebaseerd goedkeuringsformulier worden gevoegd met het oog op de computerisering van de goedkeuring; het goedkeuringsformulier bij Richtlijn 92/23/EEG moet derhalve worden gewijzigd.

(4) Artikel 4, lid 2, van Richtlijn 92/97/EEG van de Raad van 10 november 1992 tot wijziging van Richtlijn 70/157/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende het toegestane geluidsniveau en de uitlaatinrichting van motorvoertuigen [6] bepaalt dat verdere maatregelen, die met name ten doel hebben de veiligheidseisen in overeenstemming te brengen met de noodzaak het geluid veroorzaakt door het contact van de luchtbanden met het wegdek te beperken, worden vastgesteld op basis van een voorstel van de Commissie waarin rekening wordt gehouden met uit te voeren studies en onderzoek naar deze geluidsbron.

(5) Er is een realistische en reproduceerbare methode ontwikkeld om het geluid veroorzaakt door het contact van luchtbanden met het wegdek te meten; op basis van deze nieuwe meetmethode is een onderzoek uitgevoerd om een numerieke waarde vast te stellen voor het rolgeluidsniveau veroorzaakt door verschillende typen banden welke zijn gemonteerd op verschillende typen motorvoertuigen.

(6) Richtlijn 92/23/EEG dient derhalve te worden gewijzigd.

(7) De voor de uitvoering van Richtlijn 92/23/EEG vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden [7],

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 92/23/EEG wordt als volgt gewijzigd:

1) de termen „EEG-onderdeelgoedkeuring", „EEG-typegoedkeuring" en „EEG-goedkeuring" worden vervangen door de term „EG-typegoedkeuring";

([1]) PB C 30 van 28.1.1998, blz. 8.
([2]) PB C 235 van 27.7.1998, blz. 24.
([3]) Advies van het Europees Parlement van 18 februari 1998 (PB C 80 van 16.3.1998, blz. 90), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 13 april 2000 en besluit van het Europees Parlement van … (nog niet verschenen in het Publicatieblad).
([4]) PB L 129 van 14.5.1992, blz. 95. Richtlijn gewijzigd bij de Toetredingsakte van 1994.
([5]) PB L 42 van 23.2.1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 97/27/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 233 van 25.8.1997, blz. 1).
([6]) PB L 371 van 19.12.1992, blz. 1.
([7]) PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

2) in artikel 1, eerste streepje, wordt de definitie van „band" als volgt gelezen:

„— elke nieuwe luchtband, als originele of als vervangingsluchtband, met inbegrip van winterbanden met gaten voor spijkers, die is ontworpen voor voertuigen waarop Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van toepassing is. Deze definitie geldt niet voor winterbanden met spijkers;";

3) het volgende artikel wordt toegevoegd:

„*Artikel 1 bis*

1. De voorschriften van bijlage V zijn van toepassing op banden bestemd voor montage op voertuigen die voor het eerst zijn gebruikt op of na 1 oktober 1980.

2. De voorschriften van bijlage V zijn niet van toepassing op:

a) banden van de snelheidscategorie onder 80 km/h;

b) banden met een nominale velgdiameter kleiner of gelijk aan 254 mm (ofwel code 10), of groter of gelijk aan 635 mm (ofwel code 25);

c) reservebanden voor tijdelijk gebruik van het T-type, zoals omschreven in 2.3.6 van bijlage II bij deze richtlijn;

d) banden die uitsluitend zijn ontworpen voor montage op voertuigen die voor de eerste keer werden geregistreerd vóór 1 oktober 1980.";

4) artikel 2 wordt vervangen door:

„*Artikel 2*

1. De lidstaten verlenen de EG-typegoedkeuring onder de in bijlage I vastgestelde voorwaarden voor alle bandtypes die voldoen aan de in bijlage II vermelde voorschriften en kennen hieraan een goedkeuringsnummer toe, als aangegeven in bijlage I.

2. De lidstaten verlenen de EG-typegoedkeuring onder de in bijlage I vastgestelde voorwaarden voor alle bandtypes die voldoen aan de in bijlage V vermelde voorschriften en kennen hieraan een goedkeuringsnummer toe, als aangegeven in bijlage I.

3. De lidstaten verlenen de EG-typegoedkeuring voor voertuigen wat de banden betreft onder de in bijlage III vastgestelde voorwaarden voorzover die banden (eventueel met inbegrip van de reserveband) voldoen aan de in bijlage II vermelde voorschriften alsmede aan de in bijlage IV vermelde voorschriften betreffende voertuigen en kennen hieraan een goedkeuringsnummer toe, als aangegeven in bijlage III.";

5) de lijst van bijlagen en de bijlagen worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage van deze richtlijn;

6) het volgende artikel wordt ingevoegd:

„*Artikel 10 bis*

1. Vanaf … (*) zullen de lidstaten, om redenen die verband houden met de banden en de montage daarvan op nieuwe voertuigen:

a) voor een type motorvoertuig of type band de EG-typegoedkeuring of de nationale goedkeuring niet weigeren,

b) de registratie, de verkoop of de ingebruikneming van voertuigen, dan wel de verkoop, de ingebruikneming of het gebruik van banden niet weigeren,

indien de voertuigen of banden beantwoorden aan de voorschriften van deze richtlijn, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2000/…/EG ([1]).

2. Vanaf … (**) verlenen de lidstaten niet langer de EG-typegoedkeuring of de nationale typegoedkeuring voor onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallende typen band die niet beantwoorden aan de voorschriften van deze richtlijn, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2000/…/EG.

3. Vanaf … (***) verlenen de lidstaten niet langer de EG-typegoedkeuring of de nationale goedkeuring voor een type voertuig, om redenen die verband houden met de banden of de montage daarvan, indien niet is voldaan aan de vereisten van deze richtlijn, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2000/…/EG.

4. Vanaf … (****)

a) beschouwen de lidstaten certificaten van overeenstemming, waarvan nieuwe voertuigen overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG vergezeld gaan, als niet meer geldig in de zin van artikel 7, lid 1, van voornoemde richtlijn, indien niet is voldaan aan de voorschriften van deze richtlijn, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2000/…/EG, en

b) weigeren de lidstaten de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen die niet voldoen aan de voorschriften van deze richtlijn, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2000/…/EG.

5. Met ingang van 1 oktober 2005 zijn de bepalingen van deze richtlijn, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2000/…/EG, ter fine van artikel 7, lid 2, van Richtlijn 70/156/EEG van toepassing op alle banden die binnen het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen.

(*) 18 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

(**) 24 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

(***) 30 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

(****) 42 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

([1]) Richtlijn 2000/…/EG van het Europees Parlement en van de Raad van … tot wijziging van Richtlijn 92/23/EEG van de Raad betreffende banden voor motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan alsmede de montage ervan (PB L … van …)."

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op … (*) aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie hiervan onverwijld in kennis.

Zij passen deze bepalingen uiterlijk vanaf … (**) toe.

2. Wanneer de lidstaten de in lid 1 bedoelde bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

3. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede, die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

1. Uiterlijk op … (***) wordt overeenkomstig de procedure bedoeld in artikel 4, lid 2, een wijziging van Richtlijn 92/23/EEG aangenomen voor het opnemen van griptests voor banden.

2. De Commissie dient vóór … (****) voorstellen in voor maatregelen inzake motorvoertuigverordeningen zodat, met inachtneming van veiligheids-, milieu- en energiebesparingsaspecten, Richtlijn 92/23/EEG kan worden herzien.

Artikel 4

1. De Commissie wordt bijgestaan door het comité voor aanpassing aan de technische vooruitgang, opgericht bij artikel 13 van Richtlijn 70/156/EEG, hierna het „comité" te noemen.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen zijn artikel 5 en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 5

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 6

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te …

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De Voorzitster	*De Voorzitter*
…	…

(*) Twaalf maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.
(**) 18 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.
(***) 24 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.
(***) 48 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

BIJLAGE

1. De lijst van bijlagen wordt als volgt gewijzigd:

„BIJLAGE I	Administratieve bepalingen voor de EG-typegoedkeuring van banden
Aanhangsel 1	Inlichtingenformulier betreffende de EG-typegoedkeuring voor een type band
Aanhangsel 2	EG-typegoedkeuringsformulier (banden)
Aanhangsel 3	Inlichtingenformulier betreffende de EG-tpyegoedkeuring voor een type band wat betreft de rolgeluidemissie
Aanhangsel 4	EG-typegoedkeuringsformulier (rolgeluidemissie)
BIJLAGE II [1]	Eisen voor banden
Aanhangsel 1	Verklarende figuur
Aanhangsel 2	Lijst van belastingsindices
Aanhangsel 3	De opschriften op de band
Aanhangsel 4	Verband tussen de spanningsindex en de eenheden van spanning
Aanhangsel 5	Meetvelg, totale diameter en sectiebreedte van banden van bepaalde maataanduidingen
Aanhangsel 6	Meetmethoden voor bandmaten
Aanhangsel 7	Werkwijze voor belasting-/snelheidsproeven
Aanhangsel 8	Snelheidsafhankelijke variatie in draagvermogen
BIJLAGE III	Administratieve bepalingen voor de goedkeuring van voertuigen wat de banden betreft
Aanhangsel 1	Inlichtingenformulier voor een voertuig
Aanhangsel 2	EG-goedkeuringscertificaat voor een voertuig
BIJLAGE IV	Eisen voor voertuigen met betrekking tot de banden
BIJLAGE V	Rolgeluidemissie
Aanhangsel 1	Testmethoden voor het rolgeluidemissieniveau. Uitloopmethode
Aanhangsel 2	Keuringsrapport
BIJLAGE VI	Specificaties van de proefbaan

[1] De technische vereisten voor banden gelijken sterk op die van de verordeningen nrs. 30 en 54 van de Economische Commissie van de VN voor Europa (VN/ECE).".

2. Bijlage I wordt vervangen door het volgende:

„*BIJLAGE I*

ADMINISTRATIEVE BEPALINGEN VOOR DE EG-TYPEGOEDKEURING VAN BANDEN

1. AANVRAAG OM EG-TYPEGOEDKEURING VOOR EEN TYPE BAND

1.1. De aanvraag om EG-typegoedkeuring voor een band overeenkomstig artikel 3, lid 4, van Richtlijn 70/156/EEG wordt ingediend door de bandenfabrikant.

1.1.1. De aanvraag om EG-typegoedkeuring overeenkomstig bijlage II gaat vergezeld van een beschrijving van het bandtype in drievoud, overeenkomstig het inlichtingenformulier dat in aanhangsel 1 is opgenomen.

1.1.1.1. De aanvraag gaat vergezeld (alle in drievoud) van een schets of een representatieve foto van het loopvlakpatroon en een schets van de opgepompte band op de meetvelg, waarbij de belangrijkste maten van het voor goedkeuring ter beschikking gestelde type zijn vermeld (zie de punten 6.1.1 en 6.1.2 van bijlage II).

1.1.1.2. De aanvraag gaat vergezeld van het keuringsrapport, afgegeven door de aangewezen technische dienst, of van een door de goedkeuringsinstantie te bepalen aantal monsters.

1.1.2. De aanvraag om EG-typegoedkeuring overeenkomstig bijlage V gaat vergezeld van een beschrijving van het bandtype in drievoud, overeenkomstig het inlichtingenformulier dat in aanhangsel 3 is opgenomen.

1.1.2.1. De aanvraag gaat vergezeld (alle in drievoud) van schetsen, tekeningen of foto's van het loopvlakpatroon, de loopvlakpatronen dat/die representatief is/zijn voor het bandentype.

1.1.2.2. De aanvraag gaat eveneens vergezeld van hetzij het keuringsrapport, afgegeven door de aangewezen technische dienst, of van een door de goedkeuringsinstantie te bepalen aantal monsters.

1.2. De fabrikant kan uitbreiding van de EG-typegoedkeuring aanvragen.

1.2.1. zodat ook gewijzigde bandtypen onder de EG-typegoedkeuring vallen overeenkomstig bijlage II en/of

1.2.2. zodat ook aanvullende aanduidingen van de bandenmaat en/of gewijzigde merknamen of handelsaanduidingen van de fabrikant en/of loopvlakken onder de EG-typegoedkeuring overeenkomstig bijlage V vallen.

1.3. Tot en met 31 december 2005 kan de goedkeuringsinstantie de laboratoria van de bandenfabrikant erkennen als goedgekeurde testlaboratoria als bedoeld in artikel 14, lid 1, van Richtlijn 70/156/EG.

2. OPSCHRIFTEN

2.1. Op de monsters van een type band die voor EG-typegoedkeuring worden verstrekt, moet het handelsmerk of de handelsnaam van de aanvrager duidelijk leesbaar en onuitwisbaar zijn aangebracht en moet voldoende ruimte zijn om het EG-goedkeuringsmerk, als voorgeschreven in deel 4 van deze bijlage, aan te brengen.

3. EG-TYPEGOEDKEURING

3.1. Aan alle overeenkomstig punt 1.1.1 ter beschikking gestelde bandtypen die aan de voorschriften van bijlage II voldoen, wordt EG-typegoedkeuring overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 70/156/EEG verleend en een goedkeuringsnummer toegekend.

3.1.1. De lidstaten worden overeenkomstig artikel 4, lid 6 van Richtlijn 70/156/EEG in kennis gesteld van een goedkeuring, een uitbreiding, een weigering of een intrekking van de goedkeuring, dan wel van stopzetting van de productie van een bandtype overeenkomstig bijlage II.

3.1.2. Aan alle overeenkomstig punt 1.1.2 ter beschikking gestelde bandtypen die aan de voorschriften van bijlage V voldoen, wordt EG-typegoedkeuring overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 70/156/EEG verleend en een goedkeuringsnummer toegekend.

3.2.1. De lidstaten worden overeenkomstig artikel 4, lid 6, van Richtlijn 70/156/EEG in kennis gesteld van een goedkeuring, een uitbreiding of een weigering of een intrekking van een goedkeuring, dan wel van stopzetting van de productie van een bandtype overeenkomstig bijlage V.

3.3. Er wordt een EG-typegoedkeuringsnummer toegekend aan ieder goedgekeurd bandtype. Dezelfde lidstaat mag niet hetzelfde goedkeuringsnummer aan een ander bandtype toekennen. Met name moeten goedkeuringsnummers, toegekend overeenkomstig bijlage II, verschillen van goedkeuringsnummers, toegekend overeenkomstig bijlage V.

4. EG-TYPEGOEDKEURINGSMERK

4.1. Elke band die overeenstemt met een bandtype waarvoor EG-typegoedkeuring overeenkomstig deze richtlijn is verleend, moet worden voorzien van het desbetreffende EG-typegoedkeuringsmerk.

4.2. Het EG-typegoedkeuringsmerk bestaat uit een rechthoek met daarin de kleine letter „e", gevolgd door het kengetal van de lidstaat die de goedkeuring overeenkomstig bijlage VII van Richtlijn 70/156/EEG heeft verleend. Het EG-typegoedkeuringsnummer bestaat uit het op het goedkeuringsformulier voor het type vermelde nummer, voorafgegaan door twee cijfers: „00" voor banden voor bedrijfsvoertuigen, „02" voor banden voor personenwagens.

4.2.1. De rechthoek die het EG-typegoedkeuringsmerkteken vormt moet minimaal 12 mm lang zijn en minimaal 8 mm hoog. Letter(s) en cijfer(s) moeten minimaal 4 mm hoog zijn.

4.3. De EG-typegoedkeuringsmerken en -nummers, alsmede de aanvullende merktekens, als bedoeld in punt 3 van bijlage II — laatstgenoemde voor de typegoedkeuring overeenkomstig de voorschriften van bijlage II —, moeten worden aangebracht overeenkomstig dat punt.

4.4. Goedkeuringsnummers, toegekend overeenkomstig bijlage V moeten worden gevolgd door het achtervoegsel „s", dat staat voor „sound".

4.5. In het onderstaande wordt een voorbeeld gegeven van het EG-typegoedkeuringsmerk:

e **24**
00479

e **3**
00687-s

De band waarop bovenstaand EG-typegoedkeuringsmerk is aangebracht, is een band voor een bedrijfsvoertuig (00) die voldoet aan de EG-voorschriften (e) en waarvoor het EG-typegoedkeuringsmerk is verleend in Ierland (24) onder nummer 479 overeenkomstig bijlage II en in Italië (3) onder nummer 687-s overeenkomstig bijlage V.

N.B.: De nummers „479" en „687" (goedkeuringsnummers bij het EG-merk) en het nummer „24" en het cijfer „3" (de letters en het nummer van de lidstaten die de EG-typegoedkeuring hebben toegekend) zijn slechts als voorbeeld gebruikt.

Het goedkeuringsnummer moet dichtbij de rechthoek en mag erboven, eronder, links of rechts ervan worden geplaatst. De cijfers van het goedkeuringsnummer moeten zich aan dezelfde zijde van de „e" bevinden en op dezelfde wijze zijn gericht.

5. WIJZIGING VAN EEN BANDTYPE

5.1. In geval van wijziging van een bandtype dat overeenkomstig bijlage II of bijlage V is goedgekeurd, zijn de bepalingen van artikel 5 van Richtlijn 70/156/EEG van toepassing.

5.2. Een wijziging van het loopvlakpatroon van een band in geval van een goedkeuring overeenkomstig bijlage II hoeft niet te leiden tot een herhaling van de in bijlage II voorgeschreven proeven.

5.3. In geval van toevoeging van bandenmaataanduidingen of handelsmerken aan een bandenfamilie, goedgekeurd overeenkomstig bijlage V, bepaalt de goedkeuringsinstantie of een nieuwe test noodzakelijk is.

5.4. In geval van wijziging van de loopvlakbeschrijving van een bandenfamilie, goedgekeurd overeenkomstig bijlage V, wordt een representatieve set banden opnieuw beproefd, tenzij de goedkeuringsinstantie ervan overtuigd is dat de wijziging geen gevolgen heeft voor de rolgeluidemissies.

6. OVEREENSTEMMING VAN DE PRODUCTIE

6.1. De algemene voorschriften om te zorgen voor de overeenstemming van de productie worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel 10 van Richtlijn 70/156/EEG.

6.2. Met name wanneer controles worden uitgevoerd overeenkomstig aaanhangsel 1 van bijlage V om na te gaan of de productie overeenstemt wordt, indien het geluidsniveau van de beproefde band niet meer dan 1 Db(A) hoger ligt dan de in punt 4.2 van bijlage V voorgeschreven grenswaarden, de productie geacht overeen te stemmen met de voorschriften van punt 4 van voornoemde bijlage V.".

3. De titel van aanhangsel 1 van bijlage I komt als volgt te luiden:

„*Aanhangsel 1*

INLICHTINGENFORMULIER Nr. … BETREFFENDE DE EG-TYPEGOEDKEURING VOOR EEN TYPE BAND

(bijlage II van Richtlijn 92/23/EEG)".

4. Aanhangsel 2 van bijlage I komt als volgt te luiden:

„*Aanhangsel 2*

EG-TYPEGOEDKEURINGSFORMULIER

(banden)

MODEL

(maximumformaat: A4 (210 × 297 mm))".

5. In aanhangsel 2 van bijlage I wordt onder punt „Mededeling betreffende de" het volgende toegevoegd:

„— intrekking van goedkeuring ([1])

— stopzetting van productie ([1])".

6. De volgende aanhangsels worden toegevoegd aan bijlage I:

„*Aanhangsel 3*

INLICHTINGENFORMULIER Nr. … BETREFFENDE DE EG-TYPEGOEDKEURING VOOR EEN TYPE BAND WAT BETREFT DE ROLGELUIDEMISSIE

(BIJLAGE V VAN RICHTLIJN 92/23/EEG)

De onderstaande gegevens moeten in voorkomend geval in drievoud worden verstrekt en vergezeld gaan van een inhoudsopgave. Eventuele tekeningen worden op een passende schaal met voldoende details in formaat A4, of tot dat formaat gevouwen, verstrekt. Op eventuele foto's moeten voldoende details te zien zijn. Indien de systemen, onderdelen of afzonderlijke technische eenheden elektronisch gestuurde functies hebben, worden gegevens over de prestaties verstrekt.

1. ALGEMENE GEGEVENS

1.1. Naam van de fabrikant: . . . . . .

1.2. Naam en adres van de aanvrager: . . . . . .

1.3. Adres(sen) van de fabriek(en): . . . . . .

1.4. Merkna(a)m(en), handelsaanduiding(en) of handelsmerk(en) te gebruiken voor een bepaalde aangevraagde bandentypegoedkeuring: . . . . . .

2. BANDEN

2.1. Bandencategorie: (klasse C1, C2 of C3) ([1])

2.2. Gebruikscategorie: (normaal, winter of speciaal) ([1])

2.3. Details van de belangrijkste kenmerken, met betrekking tot de effecten op de rolgeluidemissie, van het loopvlakpatroon of de patronen te gebruiken op de aangeduide bandenmaten. Dit kan in de vorm van een tekening, foto of beschrijving, voorzover de goedkeuringsinstantie of de technische dienst op die manier kan vaststellen of bepaalde wijzigingen van de belangrijkste kenmerken een negatieve invloed hebben op de rolgeluidemissie.

N.B. Het effect van kleine wijzigingen in het loopvlak en de constructie op de rolgeluidemissie wordt vastgesteld tijdens de controle van de overeenstemming van de productie.

2.4. Bandenstructuur

2.5. Lijst van loopvlakpatronen (voor elk handelsmerk of iedere merknaam en handelsaanduiding de lijst van aanduidingen van de bandenmaat overeenkomstig punt 2.17 van bijlage II van Richtlijn 92/23/EEG, aangeven en bij banden van klasse C 1 in voorkomend geval het opschrift „Reinforced" of „Extra Load" toevoegen): . . . . . .

(1) Doorhalen wat niet van toepassing is.

Aanhangsel 4

EG-TYPEGOEDKEURINGSFORMULIER

(rolgeluidemissie)

MODEL

(maximumformaat A4 (210 × 297 mm))

Dienststempel

Mededeling betreffende:

— EG-typegoedkeuring (1)

— uitbreiding van de EG-typegoedkeuring (1)

— weigering van de EG-typegoedkeuring (1)

— intrekking van de EG-typegoedkeuring (1)

— stopzetting van de productie (1)

van een type band met betrekking tot bijlage V van Richtlijn 92/23/EEG, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn …/…/EG betreffende de rolgeluidemissie.

EG-typegoedkeuringsnummer: ..... Uitbreiding nr.: .....

DEEL I

0. **Algemene gegevens**

0.1. Naam van de fabrikant: . . . . . .

0.2. Naam en adres van de aanvrager: . . . . . .

0.3. Adres(sen) van fabriek(en): . . . . . .

DEEL II

1. **Aanvullende gegevens**

1.1. Merkna(a)m(en) en handelsaanduiding(en): . . . . . .

1.2. Bandencategorie: (klasse C1, C2 of C3) (1)

1.3. Gebruikscategorie: (normaal, winter of speciaal) (1)

2. Technische dienst die met de uitvoering van de proeven is belast: . . . . . .

3. Datum van het keuringsrapport: . . . . . .

4. Nummer van het keuringsrapport: . . . . . .

5. Reden(en) voor uitbreiding van de EG-typegoedkeuring (indien van toepassing): . . . . . .

6. Opmerkingen (eventueel): . . . . . .

7. Datum en plaats: . . . . . .

8. Handtekening: . . . . . .

9. Hierbij is een lijst gevoegd van documenten die het goedkeuringsdossier vormen dat is ingediend bij de goedkeuringsinstantie die de goedkeuring heeft verleend; deze documenten zijn op verzoek verkrijgbaar.

([1]) Doorhalen wat niet van toepassing is.".

7. Punt 3.1.1 van bijlage IV wordt als volgt gelezen:

„3.1.1. Onverminderd de bepalingen van punt 3.7.4 moet op elke op een voertuig gemonteerde band, met inbegrip van eventuele reservebanden, indien van toepassing, het (de) EG-typegoedkeuringsmerk(en) voorkomen, als bedoeld in punt 4 van bijlage I of het goedkeuringsmerk waaruit blijkt dat zij voldoen aan de desbetreffende reglementen (30) of (54) van de ECE. ECE-goedkeuringsmerken worden geacht uitsluitend gelijkwaardig te zijn aan de overeenkomstig bijlage II verleende EG-typegoedkeuringsmerken.".

8. De volgende bijlage en de bijbehorende aanhangsels worden toegevoegd:

„*BIJLAGE V*

ROLGELUIDEMISSIE

1. TOEPASSINGSGEBIED

Deze bijlage is van toepassing op de EG-typegoedkeuring van banden, als onderdeel, met betrekking tot de rolgeluidemissie.

2. DEFINITIES

De definities van bijlage II zijn in deze bijlage van toepassing, behalve de definitie van punt 2.1, die als volgt moet luiden:

2.1. Onder „bandentype" wordt, met betrekking tot de goedkeuring overeenkomstig deze bijlage (rolgeluidemissie), verstaan een bandenfamilie, bestaande uit een lijst van aanduidingen van de bandenmaat (zie punt 2.17 van bijlage II), merknamen, handelsmerken en handelsaanduidingen die niet verschillen voor wat betreft essentiële eigenschappen zoals:

— naam van de fabrikant;

— bandencategorie (zie punt 2.4 van deze bijlage);

— bandstructuur (zie punt 2.1.4 van bijlage II);

— gebruikscategorie (zie punt 2.1.3 van bijlage II);

— voor banden van klasse C1, Reinforced of Extra Load:

het loopvlakpatroon (zie 2.3 van Inlichtingenformulier, bijlage I, aanhangsel 3).

N.B. Het effect van kleine wijzigingen in het loopvlak en de constructie op de rolgeluidemissie worden vastgesteld tijdens de controle op de overeenstemming van de productie.

Bovendien zijn de volgende definities ook van toepassing:

2.2. Onder „merknaam of handelsaanduiding" wordt verstaan de door de bandenfabrikant aangegeven aanduiding van de band. De merknaam mag de naam zijn van de fabrikant en de handelsaanduiding mag overeenkomen met het handelsmerk.

2.3. Onder „rolgeluidemissie" wordt verstaan het geluid afkomstig van het contact tussen bewegende banden en het wegoppervlak.

2.4. In deze bijlage is de volgende indeling van toepassing:

banden van klasse C1: Banden voor personenwagens (zie punt 2.32 van bijlage II);

banden van klasse C2: Banden voor bedrijfsvoertuigen (zie punt 2.33 van bijlage II) met een belastingsindex bij enkele banden ≤ 121 en een snelheidcategoriesymbool ≥ „N" (zie punt 2.29.3 van bijlage II);

banden van klasse C3: Banden voor bedrijfsvoertuigen (zie punt 2.33 van bijlage II) met een belastingsindex bij enkele banden ≤ 121 en een snelheidcategoriesymbool ≤ M (zie punt 2.29.3 van bijlage II) of bedrijfsvoertuigen (zie punt 2.33 van bijlage II) met een belastingsindex bij enkele banden ≥ 122.

3. EISEN VOOR DE OPSCHRIFTEN

3.1. Naast de opschriften conform punt 4 van bijlage I en punt 3 van bijlage II, moeten op de band de volgende opschriften staan:

3.1.1. de naam van de fabrikant of het handelsmerk; de handelsnaam, de handelsaanduiding of het handelsmerk.

4. VOORSCHRIFTEN TEN AANZIEN VAN DE ROLGELUIDEMISSIE

4.1. *Algemene voorschriften*

Er dient een set van vier banden met dezelfde bandenmaataanduiding en een loopvlakpatroon dat representatief is voor de bandenfamilie ter beschikking te worden gesteld voor beproeving van het rolgeluidemissieniveau overeenkomstig aanhangsel 1.

4.2. De geluidsniveaus, bepaald overeenkomstig punt 4.5 van aanhangsel 1, mogen de volgende grenswaarden niet overschrijden:

4.2.1. Banden van klasse C1, op basis van de nominale sectiebreedte (zie bijlage II, punt 2.17.1.1) van de band die wordt beproefd:

Klasse van de band	Nominale sectiebreedte in mm	Grenswaarde uitgedrukt 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. Bij reinforced (of Extra Load) banden (zie bijlage II, punt 3.1.8), mogen de grenswaarden met 1 dB(A) worden verhoogd.

4.2.1.2. Bij in de categorie speciale banden ingedeelde banden (zie bijlage II, punt 2.1.3), mogen de grenswaarden van punt 4.2.1 met 2 dB(A) worden verhoogd.

4.2.2. Banden van klasse C2, op basis van de gebruikscategorie (zie bijlage II, punt 2.1.3) van de bandenfamilie:

Gebruikscategorie	Grenswaarde uitgedrukt in dB(A)
Normaal	75
Winter	77
Speciaal	78

4.2.3. Banden van klasse C3, op basis van de gebruikscategorie (zie bijlage II, punt 2.1.3) van de bandenfamilie:

Gebruikscategorie	Grenswaarde uitgedrukt in dB(A)
Normaal	76
Winter	78
Speciaal	79

Aanhangsel 1

TESTMETHODE VOOR HET ROLGELUIDEMISSIENIVEAU

Uitloopmethode

0. INLEIDING

De onderhavige methode omvat specificaties betreffende de meetinstrumenten, meetvoorwaarden en de meetmethode om het geluidsniveau bij hoge snelheid van een set op een testvoertuig gemonteerde banden op een bepaald wegoppervlak vast te stellen. Het maximumgeluidsdrukniveau wordt vastgesteld bij een uitlopend voertuig met behulp van microfoons die in het veld zijn geplaatst; het eindresultaat voor een referentiesnelheid wordt vastgesteld met behulp van lineaire regressieanalyse. Dergelijke testresultaten kunnen niet worden gerelateerd aan rolgeluid dat is gemeten bij acceleratie met draaiende motor of bij vertraging tijdens het remmen.

1. MEETINSTRUMENTEN

1.1. *Akoestische meting*

De geluidsniveaumeter of soortgelijk meetinstrument, evenals het door de fabrikant aanbevolen windscherm, moeten op zijn minst voldoen aan de vereisten voor instrumenten van type 1 overeenkomstig de tweede uitgave van IEC 60651.

De metingen worden uitgevoerd met gebruikmaking van de frequentie-gewogen A-kromme en de tijd-gewogen F-kromme.

Indien een systeem wordt gebruikt met een periodieke controle van het A-gewogen geluidsniveau, moet een en ander om de maximaal 30 ms worden afgelezen.

1.1.1. Kalibratie

Aan het begin en aan het eind van elke meting wordt het gehele meetsysteem gecontroleerd middels een geluidskalibrator waarvan de nauwkeurigheid op zijn minst voldoet aan klasse 1 van de vereisten voor geluidskalibratoren volgens IEC 942:1988. Zonder verdere bijstelling moet het verschil tussen de resultaten van twee opeenvolgende controles minder dan of gelijk aan 0,5 dB zijn. Indien deze waarde wordt overschreden, tellen de resultaten van de metingen na de voorgaande bevredigende controle niet mee.

1.1.2. Overeenstemming met de vereisten

Eens per jaar wordt geverifieerd of de geluidskalibrator voldoet aan de vereisten van 60942:1988 en minstens eenmaal in de twee jaar verifieert een laboratorium dat kalibraties ten opzichte van de normen mag uitvoeren, of het instrumentarium voldoet aan de vereisten in de tweede uitgave van IEC 60651:1979/A1:1993.

1.1.3. Plaatsing van de microfoon

De microfoon(s) moet(en) op een afstand van 7,5 m ± 0,05 m van de referentielijn CC' (zie figuur 1) van de baan en 1,2 m±0,02 m boven de grond worden geplaatst. De as van de maximale gevoeligheid moet in een horizontaal vlak liggen en loodrecht op de baan van het voertuig (lijn CC') staan.

1.2. *Snelheidsmetingen*

De voertuigsnelheid wordt gemeten met instrumenten met een nauwkeurigheid van ±1 km/h of minder, op het moment dat de voorzijde van het voertuig de lijn PP' heeft bereikt (zie figuur 1).

1.3. *Temperatuurmetingen*

Zowel de temperatuur van de lucht als van de testbaan moeten worden gemeten. De apparatuur voor de temperatuurmeting moet een nauwkeurigheid van ±1 °C hebben.

1.3.1. Luchttemperatuur

De temperatuursensor moet in een onbelemmerde positie dichtbij de microfoon worden geplaatst en wel zodanig dat hij is blootgesteld aan de luchtstroming en de zon er niet rechtstreeks op schijnt. Dit laatste kan worden bereikt met behulp van een zonnescherm of iets dergelijks. De sensor moet op 1,2 m ± 0,1 m boven de testbaan worden geplaatst, teneinde de invloed van warmtestraling vanaf de testbaan in de lage luchtstromen zo gering mogelijk te houden.

1.3.2. Temperatuur van de testbaan

De temperatuursensor moet daar worden geplaatst waar de temperatuur representatief is voor de temperatuur in de wielsporen, zonder dat de geluidsmeting wordt gehinderd.

Indien er gebruik wordt gemaakt van een instrument met een contactsensor voor de temperatuur, wordt er tussen het oppervlak en de sensor een warmtegeleidende pasta aangebracht voor een zo goed mogelijk thermisch contact.

Indien er een thermometer (pyrometer) wordt gebruikt, moet een zodanige hoogte worden gekozen dat er een meetpunt met een diameter van ≥ 0,1 m wordt bestreken.

1.4. *Windmetingen*

Het toestel moet de wind met een nauwkeurigheid van ± 1 m/s kunnen meten. De wind wordt gemeten ter hoogte van de microfoon. De windrichting ten opzichte van de rijrichting moet worden vastgelegd.

2. MEETVOORWAARDEN

2.1. *Testbaan*

De testbaan moet bestaan uit een centraal gedeelte omgeven door een overwegend vlak testgebied. Het gedeelte waar wordt gemeten moet vlak zijn; het testoppervlak moet bij alle metingen droog en schoon zijn. Het mag tijdens of voorafgaande aan de test niet kunstmatig worden gekoeld.

De testbaan moet zodanig zijn dat het veld tussen de geluidsbron en de microfoon geluidvrij is met een marge van 1 dB(A). Aan deze voorwaarden wordt geacht te zijn voldaan indien er zich geen grote geluidreflecterende objecten zoals hekken, rotsen, bruggen en gebouwen binnen 50 m van het middelpunt van het meetgedeelte bevinden. Het oppervlak van de testbaan en de afmetingen van het terrein van de test moeten voldoen aan aanhangsel 2 van deze bijlage.

Het middengedeelte met een straal van ten minste 10 m moet vrij zijn van poedersneeuw, hoog gras, losse grond, sintels en dergelijke. Er mogen zich in de buurt van de microfoon geen objecten bevinden die het geluidveld zouden kunnen beïnvloeden en er mogen geen personen tussen de microfoon en de geluidsbron staan. De persoon die de metingen uitvoert en waarnemers die de metingen bijwonen, moeten zich op een zodanige plaats bevinden dat zij de aflezingen van de meetinstrumenten niet beïnvloeden.

2.2. *Weersomstandigheden*

De metingen mogen niet worden verricht onder slechte atmosferische omstandigheden. Men moet zich ervan vergewissen dat de resultaten niet worden beïnvloed door windstoten. De test kan niet worden uitgevoerd wanneer de windsnelheid ter hoogte van de microfoon meer dan 5 m/s bedraagt.

De metingen mogen evenmin worden verricht wanneer de luchttemperatuur meer dan 5 °C bedraagt of meer dan 40 °C of indien de temperatuur van het oppervlak van de testbaan minder dan 5 °C of meer dan 50 °C bedraagt.

2.3. *Omgevingsgeluid*

Het achtergrondgeluidsniveau (met inbegrip van eventueel windgeluid) moet minimaal 10 dB(A) minder bedragen dan het gemeten rolgeluidemissieniveau. Er mag een geschikt windscherm om de microfoon worden aangebracht mits rekening wordt gehouden met het effect daarvan op de gevoeligheid en de richtingseigenschappen van de microfoon.

Alle metingen die zijn beïnvloed door een geluidpiek de geen verband lijkt te houden met de karakteristieken van het algemene geluidsniveau van de banden, moeten buiten beschouwing worden gelaten.

2.4. *Voorschriften voor het te testen voertuig*

2.4.1. Algemeen

Het te testen voertuig is een motorvoertuig met vier banden op twee assen.

2.4.2. Belasting van het voertuig

Het voertuig moet zodanig worden belast dat aan de in punt 2.5.2 aangegeven bandbelasting voor de test wordt voldaan.

2.4.3. Wielbasis

De wielbasis tussen de twee assen waarop de te testen banden zijn gemonteerd, moet minder dan 3,50 m bedragen bij banden van klasse C1 en minder dan 5 m bij banden van klasse C2 en C3.

2.4.4. Maatregelen ter beperking van de invloed van het voertuig op de geluidsniveaumeting

Om ervoor te zorgen dat het bandgeluid niet significant wordt beïnvloed door het testvoertuigontwerp, gelden de hiernavolgende vereisten en aanbevelingen.

Vereisten:

a) Spatlappen of andere hulpstukken om opspatten tegen te gaan mogen niet worden gemonteerd.

b) Het is niet toegestaan om rond de velgen en de banden onderdelen toe te voegen of te laten zitten die het voortgebrachte geluid zouden kunnen dempen.

c) Het uitlijnen van de wielen (toespoor, camber en caster) moet gebeuren in volledige overeenstemming met de aanbevelingen van de autofabrikant.

d) In de wielkasten of onder de bodem mag geen extra geluidabsorberend materiaal worden aangebracht.

e) De ophanging dient in een dermate goede staat te zijn dat het voertuig, wanneer het overeenkomstig de testvoorschriften is beladen, niet abnormaal laag bij de grond hangt. Eventuele hoogteregelaars worden tijdens de test zodanig ingesteld dat het voertuig op de in onbeladen toestand normale hoogte staat.

Aanbevelingen om bijgeluiden te voorkomen:

a) Aanbevolen wordt onderdelen van het voertuig die bijgeluiden kunnen maken te verwijderen of te wijzigen. Hiervan dient in het testverslag melding te worden gemaakt.

b) Tijdens de test dient ervoor te worden gezorgd dat de remmen volledig los zijn, ter vermijding van remgeluiden.

c) Er moet op worden gelet dat er geen elektrische ventilatoren aan staan.

d) Ramen en schuifdaken moeten tijdens de test gesloten zijn.

2.5. *Banden*

2.5.1. Algemeen

Er dienen vier identieke banden van hetzelfde type en van dezelfde familie op het testvoertuig te worden gemonteerd. In het geval van banden met een belastingsindex van meer dan 121 en zonder aanduiding voor dubbele montage, moeten aan de achteras van het voertuig twee van deze banden van hetzelfde type en dezelfde familie worden gemonteerd; aan de vooras moeten banden worden gemonteerd van een maat die past bij de belasting van de as en deze moeten tot de minimumdiepte worden afgevlakt teneinde de invloed van het rolgeluid te minimaliseren met handhaving van een voldoende veiligheidsniveau. Winterbanden die in sommige lidstaten voorzien kunnen zijn van spijkers ter bevordering van de wrijving, worden zonder deze spijkers getest. Banden met speciale montagevoorschriften worden getest overeenkomstig deze speciale voorwaarden (bv. draairichting). De banden moeten, alvorens te worden ingelopen, de maximale profieldiepte hebben.

De banden worden getest op door de bandenfabrikant goedgekeurde velgen.

2.5.2. Belasting van de banden

Voor alle banden op het testvoertuig moet de testbelasting Q_t 50 % tot 90 % van de referentiebelasting Q_r bedragen, maar de gemiddelde testbelasting $Q_{t,avr}$ van alle banden moet 70 % ± 5 % van de referentiebelasting Q_r bedragen.

Voor alle banden moet de referentiebelasting Q_r overeenkomen met de in de belastingcapaciteitindex van de band vermelde maximummassa. Wanneer de belastingindex uit twee door een schuine streep (/) gescheiden cijfers bestaat, wordt het eerste cijfer vermeld.

2.5.3. Bandenspanning

Elke band die op het testvoertuig is gemonteerd moet een testspanning P_t hebben die maximaal de referentiespanning P_r bedraagt en ligt binnen het interval:

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

waarin: P_r = de druk die overeenkomt met de op de zijkant aangegeven spanningsindex.

Voor klasse C1 is de referentiespanning P_r = 250 kPa voor „standaard"-banden en 290 kPa voor „versterkte" banden. De minimale druk tijdens de test is P_t = 150 kPa.

2.5.4. Voorbereidingen voor de test

De banden moeten worden ingelopen alvorens te worden getest om fabricageresten te verwijderen of andere loopvlakkarakteristieken die het gevolg zijn van het fabricageproces, te elimineren. Normaliter is hiervoor het equivalent van ongeveer 100 km normaal gebruik op de weg nodig.

De banden moeten op het testvoertuig worden gemonteerd in dezelfde draairichting als werd gebruikt bij het inlopen van de banden.

Alvorens de test wordt uitgevoerd moeten de banden in testomstandigheden worden opgewarmd.

3. TESTMETHODE

3.1. *Algemene voorwaarden*

Voor alle metingen moet het voertuig op zodanige wijze in een rechte baan over het meetgedeelte (AA' tot BB') worden gereden dat het middenlangsvlak van het voertuig zo dicht mogelijk bij de lijn CC' ligt.

Wanneer de voorkant van het testvoertuig de lijn AA' heeft bereikt moet de bestuurder van het voertuig de versnellingshendel in de vrijstand plaatsen en de motor uitschakelen. Indien tijdens de meting het testvoertuig een abnormaal geluid (bv. ventilator, „zelfontsteking") voortbrengt, moet de test worden herhaald.

3.2. *Aard en aantal van de metingen*

Het maximumgeluidsniveau uitgedrukt in A-gewogen decibels (dB(A)) moet tot op één cijfer achter de komma worden gemeten wanneer het voertuig uitrijdt tussen de lijnen AA' en BB' (figuur 1 — voorzijde van het voertuig op lijn AA', achterzijde van het voertuig op lijn BB'). Een dergelijke waarde is het resultaat van de meting.

Er moeten ten minste vier metingen worden verricht aan elke kant van het testvoertuig met een testsnelheid die lager ligt dan de in punt 4.1 genoemde referentiesnelheid en ten minste vier metingen waarbij de testsnelheid hoger ligt dan de referentiesnelheid. De snelheden moeten daarbij enigszins gelijkmatig worden verdeeld over het in punt 3.3 aangegeven snelheidsgebied.

3.3. *Testsnelheid*

De snelheid van het testvoertuig moet in het volgende gebied liggen:

i) van 70 tot 90 km/h voor banden van klasse C1 en C2;

ii) van 60 tot 80 km/h voor banden van klasse C3.

4. INTERPRETATIE VAN DE RESULTATEN

De metingen zijn ongeldig indien een abnormale discrepantie tussen de maximumwaarde en de overige waarden wordt vastgesteld.

4.1. *Bepaling van de testresultaten*

De referentiesnelheid V_{ref} voor de bepaling van het eindresultaat moet de volgende waarde bedragen:

i) 80 km/h voor banden van klasse C1 en C2,

ii) 70 km/h voor banden van klasse C3.

4.2. *Regressieanalyse van geluidsmetingen*

Het (niet voor temperatuur gecorrigeerde) rolgeluidsniveau L_R in dB(A) wordt bepaald aan de hand van een regressieanalyse met:

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

waarin:

$\overline{L}$= de gemiddelde waarde van het gemeten geluidsniveau L_i in dB(A):

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

n = het aantal metingen (n ≥ 16),

$\overline{v}$ = de gemiddelde waarde van de logaritmische snelheid v_i:

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

met

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

α = de helling van de regressielijn 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. *Temperatuurcorrectie*

Voor banden van klasse C2 wordt het eindresultaat genormaliseerd naar een testbaanreferentietemperatuur θ_{ref} door invoering van een temperatuurcorrectie volgens de volgende formule:

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

waarin θ = de gemeten testbaantemperatuur

θ_{ref} = 20 °C.

Voor banden van klasse C1 is de coëfficiënt K = −0,03 dB(A)/°C, wanneer $\theta > \theta_{ref}$ en K = −0,06 dB(A)/°C, wanneer $\theta < \theta_{ref}$.

Voor banden van klasse C2 is coëfficiënt K = −0,02 dB(A)/°C.

Indien de gemeten temperatuur van de testbaan niet meer dan 5 °C varieert tijdens alle metingen die nodig zijn om het rolgeluid van een set banden te bepalen, kan worden volstaan met een temperatuurcorrectie op het laatst vermelde rolgeluid zoals hierboven aangegeven, met gebruikmaking van de gemiddelde waarde van de gemeten temperaturen. Anders wordt ieder gemeten geluidsniveau L_i gecorrigeerd, met gebruikmaking van de temperatuur op het tijdstip van de geluidsregistratie.

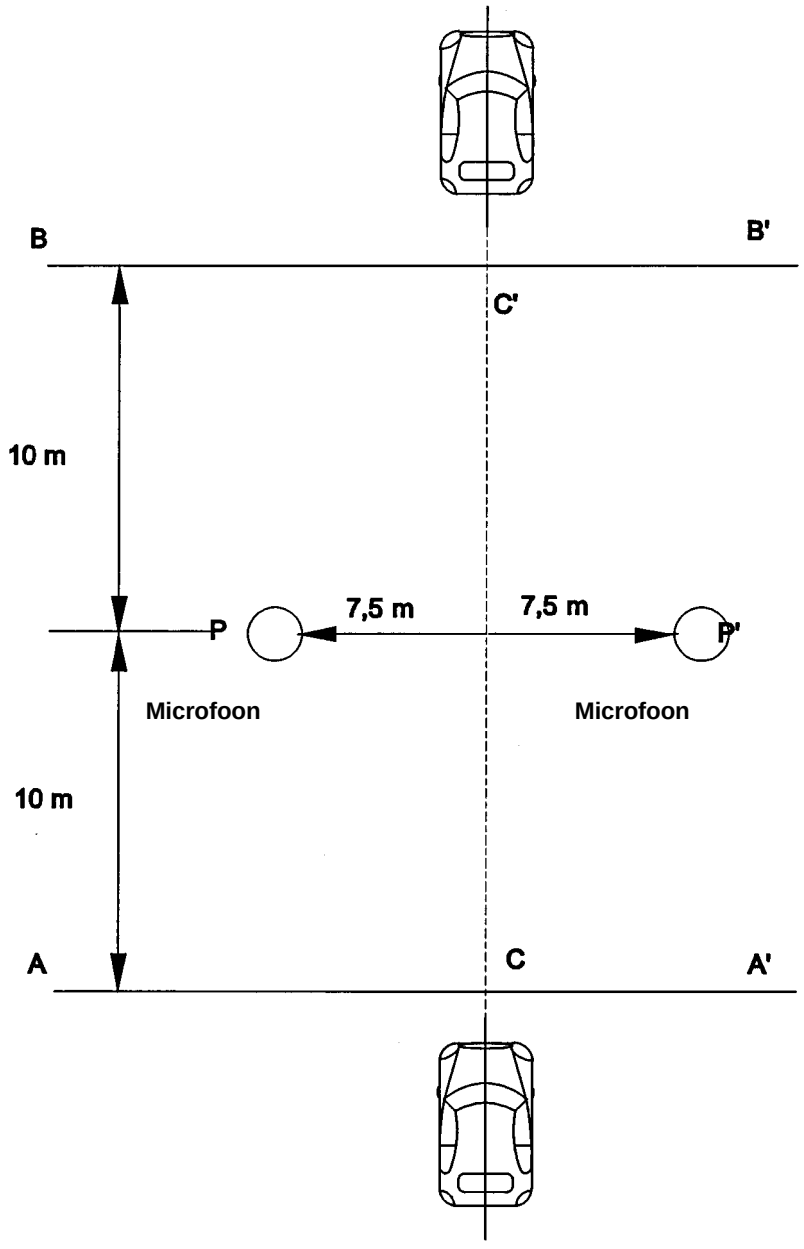
Voor banden van klasse C3 hoeft geen temperatuurcorrectie te worden toegepast.

4.4. Om rekening te houden met onnauwkeurigheden in de meetinstrumenten worden de overeenkomstig punt 4.3 vastgestelde resultaten met 1 dB(A) verminderd.

4.5. Het eindresultaat, het voor de temperatuur gecorrigeerde rolgeluid L_R (θ_{ref}) in dB(A), wordt naar beneden afgerond op het dichtstbijgelegen kleinere gehele getal.

Figuur 1

Stand van de microfoon bij de metingen



Aanhangsel 2

KEURINGSRAPPORT

Het keuringsrapport moet de volgende gegevens bevatten:

a) weersomstandigheden, lucht- en testbaantemperatuur, bij elke uitgevoerde test;

b) datum en de methode die is gebruikt om te controleren of het testbaanoppervlak voldoet aan de ISO 10844:1994;

c) breedte van de testvelgen;

d) gegevens over de banden: fabrikant, merknaam, handelsnaam, afmeting, belastingindex of draagvermogen, snelheidssymbool, referentiespanning;

e) type, merk en wielbasis van het testvoertuig;

f) testbelasting van de band Q_t in N en in % van referentiebelasting Q_r voor elke testband, gemiddelde testbelasting $Q_{t,avr}$ in N en in % van referentiebelasting Q_r;

g) bandenspanning in kPa voor elke testband in koude toestand;

h) snelheid van het voertuig op het moment dat het de lijn PP' passeert, bij elke uitgevoerde test;

i) maximum A-gewogen geluidsniveau bij elke uitgevoerde test en bij elke microfoon;

j) testresultaat L_R: A-gewogen geluidsniveau in decibellen bij referentiesnelheid, met temperatuurcorrectie (indien van toepassing), afgerond op het dichtstbijgelegen kleinere gehele getal;

k) regressielijnhelling.".

9. De volgende bijlage wordt toegevoegd:

„*BIJLAGE VI*

SPECIFICATIES VAN DE PROEFBAAN

1. INLEIDING

Deze bijlage bevat specificaties voor de fysische eigenschappen en de uitvoering van de proefbaan. Deze specificaties, die zijn gebaseerd op een speciale norm ([1]), beschrijven de vereiste fysische eigenschappen en de testmethoden voor deze eigenschappen.

2. VEREISTE OPPERVLAKEIGENSCHAPPEN

Een oppervlak wordt geacht aan deze richtlijn te voldoen indien ofwel de textuur en het percentage van de holle ruimte, ofwel de geluidsabsorptiecoëfficiënt zijn gemeten en voldoen aan alle eisen in de punten 2.1 tot en met 2.4, mits tevens voldaan is aan de eisen met betrekking tot het ontwerp (punt 3.2).

2.1. *Percentage van de holle ruimte*

Het percentage van de holle ruimte (VC) in het voor de verharding van de proefbaan gebruikte mengsel mag niet meer bedragen dan 8 % (zie voor de meetprocedure punt 4.1).

2.2. *Geluidsabsorptiecoëfficiënt*

Indien het oppervlak niet aan de eis inzake het percentage van de holle ruimte voldoet, is het slechts aanvaardbaar indien de geluidsabsorptiecoëfficiënt $\alpha \leq 0{,}10$. Zie punt 4.2 voor de meetprocedure. Aan de eis in de punten 2.1 en 2.2 is eveneens voldaan indien alleen de geluidsabsorptie α is gemeten en indien $\alpha \leq 0{,}10$.

N.B.: Geluidsabsorptie is de meest terzake doende eigenschap, hoewel het percentage van de holle ruimte meer gebruikt wordt door wegenbouwers. Geluidsabsorptie dient echter alleen te worden gemeten indien het oppervlak niet voldoet aan de vereisten inzake de holle ruimte. Reden hiervoor is dat aan de vereiste inzake de holle ruimte betrekkelijk grote onzekerheden zijn verbonden in termen van metingen en belangrijkheid en dat sommige oppervlakken derhalve ten onrechte kunnen worden afgewezen indien alleen wordt uitgegaan van de meting van de holle ruimte.

2.3. *Textuurdiepte*

De textuurdiepte TD, gemeten volgens de volumetrische methode (zie punt 4.3), moet bedragen:

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

2.4. *Homogeniteit van het oppervlak*

Alles dient in het werk te worden gesteld om het oppervlak binnen het proefgebied zo homogeen mogelijk te maken. Dit heeft betrekking op de textuur en op het percentage van de holle ruimte; daarnaast moet worden opgemerkt dat, indien het walsen op bepaalde plaatsen beter gebeurt dan op andere, dit tot verschillen in textuur kan leiden en dat zich ook ongelijkmatigheid met als gevolg oneffenheden kan voordoen.

2.5. *Regelmaat*

Teneinde na te gaan of het oppervlak blijft voldoen aan de in deze bijlage genoemde eisen met betrekking tot textuur en percentage van de holle ruimte, of aan die met betrekking tot de geluidsabsorptie, wordt het oppervlak periodiek gecontroleerd met de volgende tussenpozen:

a) Percentage van de holle ruimte (VC) of geluidsabsorptie (α):

— wanneer het oppervlak nieuw is;

— indien het oppervlak als het nieuw is aan de eisen voldoet, zijn periodieke controles niet meer noodzakelijk. Indien het oppervlak niet aan deze eis voldoet wanneer het nieuw is, kan zulks later wel het geval zijn, aangezien verhardingen de neiging hebben in de loop van de tijd dichter en compacter te worden.

b) Textuurdiepte (TD):

— wanneer het oppervlak nieuw is;

— wanneer de geluidsmeting begint (*N.B.*: ten minste vier weken na de aanleg);

— daarna om de twaalf maanden.

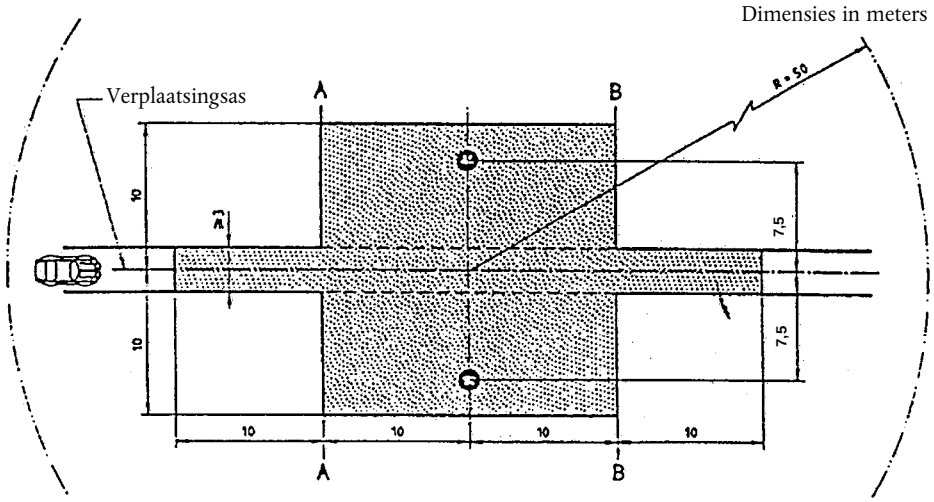
3. ONTWERP VAN PROEFBAAN

3.1. *Oppervlak*

Bij het ontwerp van de uitvoering van de proefbaan moet er ten minste voor worden gezorgd dat het gedeelte van de proefbaan waar het eigenlijke testen van de voertuigen plaatsvindt, een gespecificeerd, voor proeven geschikt wegdek heeft, met de nodige marges voor veilig en praktisch rijden. Hiertoe moet de baan ten minste 3 m breed zijn, en zich in de lengte aan ieder uiteinde ten minste 10 m voorbij de lijnen AA en BB uitstrekken. Figuur 1 is de plattegrond van een geschikte proefbaan; tevens wordt hierin aangegeven welke oppervlakte machinaal moet worden voorbereid en verdicht en van het gespecificeerde, voor proeven bestemde wegdek moet worden voorzien. Volgens bijlage V, aanhangsel 1, punt 3.2, moeten aan iedere zijde van het voertuig metingen worden verricht. Dit kan worden gedaan door te meten met twee microfoonopstellingen (een aan elke zijde van de baan) waarbij in een richting wordt gereden, of door te meten met een enkele microfoon aan een kant van de baan, waarbij het voertuig echter in beide richtingen rijdt. Indien laatstgenoemde methode wordt gebruikt, worden er geen eisen gesteld aan het oppervlak aan de kant van de baan waar geen microfoon staat.

Figuur 1

Minimumeisen voor het proefterrein



Verklaring:

Minimumoppervlak van het voor proeven bestemde verharde gedeelte, d.w.z. de proefzone.

Microfoon (h = 1,2 m)

N.B.: Binnen deze straal geen grote objecten met aanzienlijke akoestische reflectie.

3.2. *Ontwerp en aanleg van het wegdek*

3.2.1. Basisontwerpeisen

De verharding van de proefbaan moet aan vier theoretische eisen voldoen:

3.2.1.1. zij moet zijn uitgevoerd in dicht asfaltbeton;

3.2.1.2. de korrelgrootte van het toegepaste steenslag mag maximaal 8 mm bedragen (met een tolerantie van 6,3 tot 10 mm);

3.2.1.3. de dikte van de deklaag moet zijn ≥ 30 mm;

3.2.1.4. het bindmiddel dient te bestaan uit niet-gemodificeerde bitumen van een kwaliteit die rechtstreekse penetratie mogelijk maakt.

3.2.2. Ontwerprichtsnoer

Figuur 2 toont een zeefkromme van het minerale granulaat dat de gewenste eigenschappen oplevert. Deze kromme is bestemd als vingerwijzing voor de bouwer van de proefbaan. Daarnaast worden in tabel 1 bepaalde richtsnoeren gegeven voor het verkrijgen van de gewenste textuur en duurzaamheid. De zeefkromme beantwoordt aan de volgende formule:

$$p \text{ (doorlatingspercentage)} = 100 \cdot (d/d_{max})\ ½$$

waarin:

d = afmeting van de zeef met vierkante mazen, in mm,

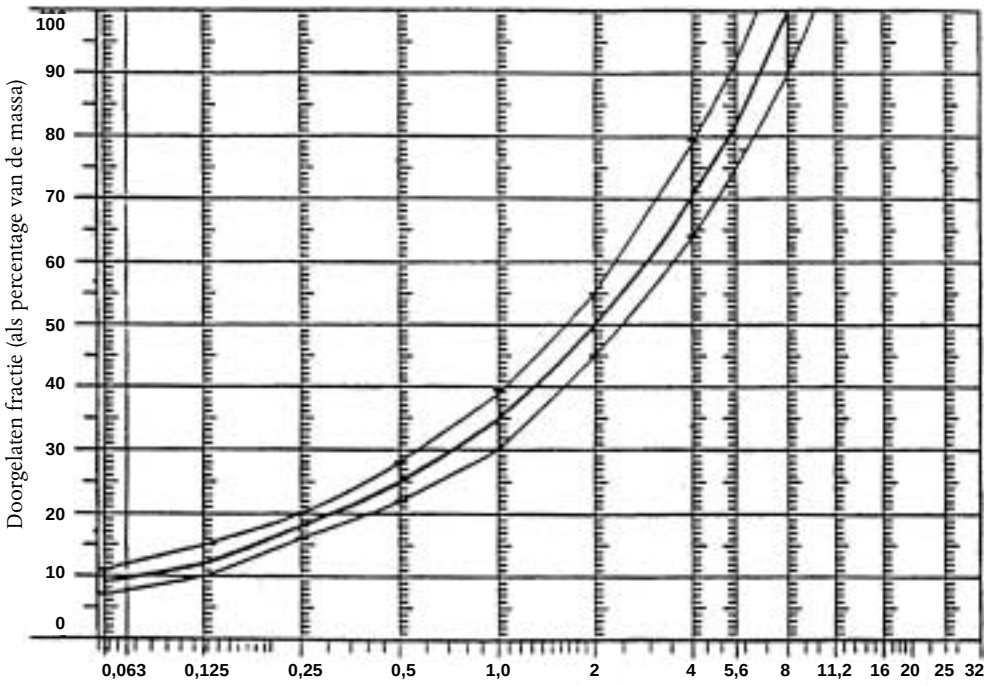
d_{max} = 8 mm voor de gemiddelde kromme,

= 10 mm voor de kromme van de benedentolerantie,

= 6,3 mm voor de kromme van de boventolerantie.

Figuur 2

Zeefkromme van het aggregaat in het asfaltmengsel, met toleranties



Naast het voorafgaande worden de volgende aanbevelingen gegeven:

a) de zandfractie (0,063 mm < afmeting van de zeef met vierkante openingen > 2 mm) mag niet meer dan 55 % natuurlijk zand bevatten en dient ten minste 45 % fijn zand te bevatten;

b) de grond en de ondergrond moeten een voldoende mate van stabiliteit en gelijkmatigheid mogelijk maken, overeenkomstig de beste praktijken in de wegenbouw;

c) er moet gebruik gemaakt worden van steenslag (met een breukvlakpercentage van 100 %) afkomstig van een materiaal met een grote breukvastheid;

d) het in het mengsel gebruikte steenslag moet gewassen zijn;

e) op het oppervlak mag op geen enkele wijze extra steenslag worden aangebracht;

f) de hardheid van het bindmiddel, uitgedrukt in penetratiewaarde, moet al naar gelang het klimaat van het betrokken land, 40-60, 60-80 of zelfs 80-100 bedragen. De regel is dat er een zo hard mogelijk, maar in de praktijk gangbaar, bindmiddel moet worden gebruikt;

g) de temperatuur van het mengsel vóór het walsen moet zodanig worden gekozen dat het vereiste holtepercentage door later walsen wordt bereikt. Opdat met grotere waarschijnlijkheid aan de specificaties in de punten 2.1-2.4 kan worden voldaan, moet in verband met de dichtheid niet alleen met de temperatuur van het mengsel, maar ook met het voor het verdichten te gebruiken voertuig en met het aantal passages daarvan rekening gehouden worden.

TABEL 1

Aanwijzingen voor het ontwerp

	Waarden		Toleranties
	Per totale massa van het mengsel	Per massa van de korrels	
Massa van het steenslag, zeef met vierkante mazen (SM) > 2 mm	47,6 %	50,5 %	± 5
Massa van het zand 0,063 < SM < 2 mm	38,0 %	40,2 %	± 5
Massa van de vulstof SM < 0,063 mm	8,8 %	9,3 %	± 2
Massa van het bindmiddel (bitumen)	5,8 %	N.v.t.	± 0,5
Maximale afmeting van het split	8 mm		6,3-10
Hardheid van het bindmiddel	(zie 3.2.2. (f))		
Coëfficiënt versneld slijpen (CVS)	> 50		
Verdichtingsgraad met betrekking tot de Marshall-dichtheid	98 %		

4. PROEFMETHODE

4.1. *Meting van het percentage van de holle ruimte*

Voor deze meting moeten op minstens vier verschillende plaatsen op de proefbaan boormonsters worden genomen, gelijk verdeeld over het proefoppervlak tussen de lijnen AA en BB (zie figuur 1). Om een gebrek aan homogeniteit en eenvormigheid van de wielsporen te voorkomen, moeten de boormonsters niet in de eigenlijke wielsporen worden genomen, maar wel in de nabijheid daarvan. Er moeten (ten minste) twee boormonsters worden genomen in de nabijheid van de wielsporen en (ten minste) één ongeveer halverwege tussen de wielsporen en elke microfoonpositie.

Indien het vermoeden bestaat dat de homogeniteit te wensen overlaat (zie punt 2.4), wordt op de proefbaan een groter aantal boormonsters genomen.

Het percentage van de holle ruimte moet voor elk monster worden bepaald. Vervolgens wordt het gemiddelde voor de monsters berekend en die waarde wordt getoetst aan de eis van punt 2.1. Bovendien mag geen enkel monster een holtewaarde van meer dan 10 % hebben.

De bouwer van het wegoppervlak moet erop bedacht zijn dat er problemen kunnen rijzen wanneer het proefoppervlak verwarmd wordt via buizen of elektrische draden en op die plaatsen boormonsters moeten worden genomen. Het leggen van die leidingen moet zorgvuldig worden gepland met het oog op latere monsternemingen. Het verdient aanbeveling om enkele plaatsen van ongeveer 200 x 300 mm zonder buizen of draden te laten of zo diep te leggen dat zij geen schade oplopen bij het nemen van de boormonsters in het oppervlak.

4.2. *Geluidsabsorptiecoëfficiënt*

De geluidsabsorptiecoëfficiënt (normale invalshoek) moet worden gemeten door middel van de impedantiebuismethode die wordt gebruikt bij de procedure aangegeven in ISO 10534-1: „Acoustique — Détermination de facteur d'absorption acoustique et de l'impédance acoustique par la méthode du tube" ([2]).

Wat de proefmonsters betreft, gelden dezelfde eisen als die voor het restholtepercentage (zie punt 4.1). De geluidsabsorptie moet gemeten worden in het gebied tussen 400 en 800 Hz en in het gebied tussen 800 en 1600 Hz (ten minste op de centrale frequenties van de 1/3-octaafbanden), en voor deze twee frequentiegebieden moeten de maximumwaarden worden bepaald. Om het eindresultaat te bereiken, wordt voor alle proefmonsters het gemiddelde van deze waarde berekend.

4.3. *Meting van de textuurdiepte*

Voor de toepassing van deze norm moet de textuurdiepte op minstens tien gelijk uit elkaar liggende plaatsen in de wielsporen van het proeftraject worden gemeten; daarbij wordt de gemiddelde waarde vergeleken met de gespecificeerde minimale textuurdiepte. Zie voor de beschrijving van de procedure ISO-norm 10844:1994.

5. STABILITEIT IN DE TIJD EN ONDERHOUD

5.1. *Invloed van de veroudering*

Zoals dat het geval is met tal van andere oppervlakken valt te verwachten dat de op de proefbaan gemeten niveaus van het contactgeluid band/weg in de zes tot twaalf maanden na de bouw ietwat zullen stijgen.

Het oppervlak bereikt minstens vier weken na de bouw zijn vereiste eigenschappen. De invloed van de veroudering op het geluid is bij vrachtwagens in het algemeen kleiner dan bij personenwagens.

De stabiliteit in de tijd wordt vooral bepaald door het slijt- en verdichtingseffect veroorzaakt door de voertuigen die over het wegoppervlak rijden. Deze stabiliteit moet periodiek worden geverifieerd, zoals vermeld in punt 2.5.

5.2. *Onderhoud van het oppervlak*

Losse deeltjes of stof die de werkelijke textuurdiepte aanzienlijk kunnen verminderen, moeten van het oppervlak worden verwijderd. In landen met een winterklimaat wordt soms smeltzout gebruikt. Dat zout kan het oppervlak tijdelijk of zelfs permanent aantasten, waardoor het geluid toeneemt. Het gebruik van zout wordt dus niet aanbevolen.

5.3. *Herbestrating van het proefvak*

Wanneer het proefterrein moet worden gerepareerd, hoeft in het algemeen alleen de proefstrook (met een breedte van 3 m in figuur 1) te worden herbestraat, mits het proefvak daarbuiten bij meting voldoet aan de eisen inzake percentage van de holle ruimte of geluidsabsorptie.

6. DOCUMENTATIE OVER HET OPPERVLAK EN DE DAARDOOR UITGEVOERDE PROEVEN

6.1. *Documentatie over het proefoppervlak*

De volgende gegevens over het proefoppervlak moeten in een document worden meegedeeld:

6.1.1. Ligging van het proefterrein.

6.1.2. Soort bindmiddel, hardheid daarvan, type steenmateriaal, maximale theoretische dichtheid van het asfaltbeton (DR), dikte van de deklaag en zeefkromme, bepaald aan de hand van de op het proefterrein genomen boormonsters.

6.1.3. Verdichtingsmethode (bijvoorbeeld soort wals, massa van de wals, aantal passages).

6.1.4. Temperatuur van het mengsel, temperatuur van de omgevingslucht en snelheid van de wind bij de aanleg van het oppervlak.

6.1.5. Datum van aanleg van het oppervlak en naam van de aannemer.

6.1.6. Alle proefresultaten of ten minste van de meest recente proef, omvattende:

6.1.6.1. Percentage van de holle ruimte van elk monster.

6.1.6.2. De plaatsen in het proefoppervlak waar de boormonsters voor de holtemeting zijn genomen.

6.1.6.3. De geluidsabsorptiecoëfficiënt van elk boormonster (indien gemeten). De resultaten voor elk boormonster en elk frequentiegebied en het algemene gemiddelde.

6.1.6.4. De plaatsen in het proefvak waar de boormonsters voor het meten van de absorptie zijn genomen.

6.1.6.5. De textuurdiepte, met inbegrip van het aantal proeven en de standaardafwijking.

6.1.6.6. De instantie die verantwoordelijk is voor de proeven in 6.1.6.1 en 6.1.6.2 en de gebruikte soort apparatuur.

6.1.6.7. De data waarop de proef (proeven) is (zijn) verricht en de datum waarop de boormonsters zijn genomen.

6.2. *Documentatie over de proeven met betrekking tot het geluid van voertuigen op het wegdek*

In het document met de beschrijving van de geluidsproeven van voertuigen moet worden vermeld of aan alle eisen is voldaan. Er wordt gebruik gemaakt van een document overeenkomstig punt 6.1, met daarin de resultaten die dit staven.

([1]) ISO 10844:1994. Indien in de toekomst door ISO een ander testoppervlak wordt gedefinieerd zal de referentienorm dienovereenkomstig worden gewijzigd.

([2]) Moet nog worden gepubliceerd.".

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

1. Op 11 december 1997 heeft de Commissie aan de Raad een op artikel 95 van het EG-Verdrag gebaseerd voorstel toegezonden houdende wijziging van Richtlijn 92/23/EEG van de Raad betreffende banden voor motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en de montage ervan ([1]).

2. Het Europees Parlement heeft op 18 februari 1998 ([2]) in eerste lezing advies uitgebracht en het voorstel ongewijzigd goedgekeurd.

   Het Economisch en Sociaal Comité heeft op 27 mei 1998 ([3]) advies uitgebracht.

3. Op 13 april 2000 heeft de Raad met eenparigheid van stemmen zijn gemeenschappelijk standpunt vastgesteld overeenkomstig artikel 251 van het Verdrag.

II. DOEL

4. Het voorstel strekt ertoe, het door het contact van de banden met het wegdek veroorzaakte geluid te beperken. Samen met de reeds genomen maatregelen ter beperking van de geluidsemissies van de mechanische delen van het voertuig zullen de voorgestelde nieuwe maatregelen bijdragen tot vermindering van het door het wegverkeer voortgebrachte lawaai zonder de verkeersveiligheid te verminderen of de bandenmarkt te verstoren. Het voorstel vloeit voort uit de bepalingen van artikel 4, lid 2, van Richtlijn 92/97/EEG van de Raad van 10 november 1992 tot wijziging van Richtlijn 70/157/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende het toegestane geluidsniveau en de uitlaatinrichting van motorvoertuigen ([4]).

III. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

5. De Raad bespreekt het voorstel reeds sinds 1998. Het gemeenschappelijk standpunt stemt in wezen overeen met het Commissievoorstel. De Raad heeft met instemming van de Commissie een aantal technische wijzigingen aangebracht, en andere punten aangepast om de geluidstestmethode strenger te maken. De belangrijkste wijzigingen van het Commissievoorstel worden hierna beschreven.

   Artikel 1

6. Gelet op de weersomstandigheden in een aantal lidstaten, die winterbanden met spijkers noodzakelijk maken, heeft de Raad besloten de voorgestelde definitie van „band" aan te passen teneinde winterbanden met spijkers van de toepassing van de bepalingen vrij te stellen (artikel 1, lid 2).

7. Het toepassingsgebied is verduidelijkt teneinde aan te geven dat de voorschriften van bijlage V van toepassing zijn op banden, bestemd voor montage op motorvoertuigen die voor het eerst op of na 1 oktober 1980 zijn gebruikt. Er werd tevens besloten om zeer grote banden (nominale velgdiameter van 635 mm of meer) vrij te stellen van de geluidsemissievoorschriften van bijlage V (artikel 1, lid 3).

   Artikel 1, lid 6, en artikel 2

8. De data voor omzetting en inwerkingtreding zijn licht gewijzigd om voldoende tijd te laten voor de administratieve en technische procedures.

   Artikel 3

9. Teneinde te waarborgen dat de veiligheid van banden voortdurend wordt verbeterd, roept de Raad de Commissie op om Richtlijn 92/23/EEG te wijzigen teneinde griptests voor banden op te nemen (artikel 3, lid 1).

([1]) PB C 30 van 28.1.1998, blz. 8.
([2]) PB C 80 van 16.3.1998, blz. 90.
([3]) PB C 235 van 27.7.1998, blz. 24.
([4]) PB L 371 van 19.12.1992, blz. 1.

10. De Commissie wordt tevens verzocht nadere voorstellen in te dienen voor maatregelen op het gebied van de regelgeving inzake motorvoertuigen, teneinde de bepalingen van Richtlijn 92/23/EEG te herzien ter verbetering van veiligheid, milieubescherming en energiebesparing (artikel 3, lid 2).

Bijlage I

11. De Raad heeft geconstateerd dat nog niet alle typegoedkeuringsinstanties in de lidstaten over de nodige testfaciliteiten beschikken en besloten dat de laboratoria van de fabrikanten tot 31 december 2005 kunnen worden aanvaard als goedgekeurde beproevingslaboratoria overeenkomstig artikel 14, lid 1, punt i), van Richtlijn 70/156/EEG. Vanaf 1 januari 2006 is artikel 14, lid 1, punt ii), van Richtlijn 70/156/EEG van toepassing (bijlage I, punt 1.3).

12. De Raad heeft tevens de technische voorschriften nauwkeuriger geformuleerd en de specifieke bevoegdheid van de typegoedkeuringsinstantie duidelijker omschreven.

Bijlage V

13. Teneinde de testmethode voor het rolgeluidemissieniveau verder te verbeteren heeft de Raad technische wijzigingen aangebracht die de testspecificaties nauwkeuriger maken, waardoor de testresultaten betrouwbaarder worden (aanhangsel 1).

14. Er is een nieuw aanhangsel toegevoegd, waarin wordt bepaald welke gegevens het keuringsrapport moet bevatten (aanhangsel 2).

Bijlage VI

15. Er is een nieuwe bijlage toegevoegd met de specificaties voor de fysische eigenschappen en de uitvoering van de proefbaan, die zijn gebaseerd op ISO-normen [1].

IV. **CONCLUSIE**

16. Overeenkomstig het bovengenoemde doel heeft de Raad ernaar gestreefd de voorschriften te verduidelijken en te versterken, vooral om de nauwgezetheid en de technische nauwkeurigheid ervan zo groot mogelijk te maken, teneinde het verkeerslawaai te verminderen.

---

[1] ISO 10844:1994.