Neuvoston 13 päivänä huhtikuuta 2000 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 30/2000

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/…/EY antamiseksi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen renkaista ja renkaiden asentamisesta annetun neuvoston direktiivin 92/23/ETY muuttamisesta

(2000/C 195/02)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 95 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen [1],

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon [2],

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä [3],

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Olisi vahvistettava toimenpiteet sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan takaamiseksi.

(2) Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen renkaista ja renkaiden asentamisesta 31 päivänä maaliskuuta 1992 annettu neuvoston direktiivi 92/23/ETY [4] on yksi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6 päivänä helmikuuta 1970 annetulla neuvoston direktiivillä 70/156/ETY [5] perustettua yhteisön tyyppihyväksyntämenettelyä koskevista erityisdirektiiveistä. Direktiivin 70/156/EY ajoneuvojen järjestelmiä, osia ja erillisiä teknisiä yksiköitä koskevia säännöksiä sovelletaan siten myös tähän direktiivin.

(3) Erityisesti direktiivin 70/156/ETY 3 artiklan 4 kohdan sekä 4 artiklan 3 kohdan täytäntöön panemiseksi jokaisessa erityisdirektiivissä olisi oltava liitteenä ilmoituslomake ja direktiivin 70/156/ETY liitteen VI mukaisesti laadittu hyväksyntätodistus hyväksynnän tietokoneistamiseksi. Tästä syystä direktiivin 92/23/ETY hyväksyntätodistusta on muutettava.

(4) Moottoriajoneuvojen sallittua melutasoa ja pakojärjestelmää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun direktiivin 70/157/ETY muuttamisesta 10 päivänä marraskuuta 1992 annetun neuvoston direktiivin 92/97/ETY [6] 4 artiklan 2 kohdassa säädetään, että suunnitelluista lisätoimenpiteistä, joilla sovitetaan yhteen erityisesti turvallisuusvaatimukset sekä renkaiden ja tienpinnan kosketuksesta aiheutuvan melun vähentämisen tarve, päätetään komission ehdotuksen perusteella, jossa otetaan huomioon kyseisestä melun lähteestä tehtävät tutkimukset.

(5) Todellisuudenmukainen ja toistettava menetelmä, jonka avulla voidaan mitata renkaiden ja tienpinnan kosketuksesta aiheutuva melu, on kehitetty. Tämän uuden mittausmenetelmän perusteella tehtiin tutkimus, jonka tarkoituksena oli määrittää numeerinen arvo erityyppisiin moottoriajoneuvoihin asennettujen erityyppisten renkaiden aiheuttamalle vierintämelutasolle.

(6) Direktiiviä 92/23/ETY olisi muutettava.

(7) Direktiivin 92/23/ETY täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY [7] mukaisesti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiiviä 92/23/ETY seuraavasti:

1) Korvataan ilmaisut ”osan ETY-tyyppihyväksyntä”, ”ETY-tyyppihyväksyntä” ja ”ETY-hyväksyntä” kaikkialla ilmaisulla ”EY-tyyppihyväksyntä”.

---

[1] EYVL C 30, 28.1.1998, s. 8.

[2] EYVL C 235, 27.7.1998, s. 24.

[3] Euroopan parlamentin lausunto, annettu 18. helmikuuta 1998 (EYVL C 80, 16.3.1998, s. 90), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 13. huhtikuuta 2000 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä) ja Euroopan parlamentin päätös, tehty … (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

[4] EYVL L 129, 14.5.1992, s. 95, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 1994 liittymisasiakirjalla.

[5] EYVL L 42, 23.2.1970, s. 1, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 97/27/EY (EYVL L 233, 25.8.1997, s. 1).

[6] EYVL L 371, 19.12.1992, s. 1.

[7] EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

2) Korvataan 1 artiklan ensimmäinen luetelmakohta seuraavasti:

"— 'renkaalla' uutta ilmarengasta, nastoille tarkoitetuilla koloilla varustettu talvirengas mukaan lukien, joka on alkuperäinen tai vararengas ja joka on tarkoitettu asennettavaksi direktiivin 70/156/ETY soveltamisalaan kuuluviin ajoneuvoihin. Tämä määritelmä ei koske nastoilla varustettuja talvirenkaita".

3) Lisätään artikla seuraavasti:

"*1a artikla*

1. Liitteen V vaatimuksia sovelletaan renkaisiin, jotka on tarkoitettu asennettavaksi 1 päivänä lokakuuta 1980 tai sen jälkeen käyttöön otettuihin ajoneuvoihin.

2. Liitteen V vaatimukset eivät koske:

a) renkaita, joiden nopeusluokka on alle 80 km/h;

b) renkaita, joiden vanteen nimellishalkaisija on enintään 254 mm (tai koodi 10) tai vähintään 635 mm (koodi 25);

c) T-tyyppisiä tilapäiskäyttöön tarkoitettuja vararenkaita, sellaisina kuin ne on määritelty liitteessä II olevassa 2.3.6 kohdassa;

d) yksinomaan ennen 1 päivää lokakuuta 1980 ensirekisteröityihin autoihin suunniteltuja renkaita.".

4) Korvataan 2 artikla seuraavasti:

"*2 artikla*

1. Jäsenvaltioiden on myönnettävä EY-tyyppihyväksyntä liitteessä I vahvistetuin edellytyksin liitteen II vaatimukset täyttävälle rengastyypille ja annettava sille hyväksyntänumero liitteen I mukaisesti.

2. Jäsenvaltioiden on myönnettävä EY-tyyppihyväksyntä liitteessä I vahvistetuin edellytyksin liitteen V vaatimukset täyttävälle rengastyypille ja annettava sille hyväksyntänumero liitteen I mukaisesti.

3. Jäsenvaltioiden on myönnettävä renkaita koskeva EY-tyyppihyväksyntä liitteessä III vahvistetuin edellytyksin ajoneuvolle, jonka kaikki renkaat (mahdollinen vararengas mukaan lukien) täyttävät liitteen II vaatimukset ja myös liitteessä IV vahvistetut ajoneuvoja koskevat vaatimukset, ja annettava ajoneuvolle hyväksyntänumero liitteen III mukaisesti.".

5) Muutetaan liiteluettelo ja liitteet tämän direktiivin liitteen mukaisesti.

6) Lisätään artikla seuraavasti:

"*10 a artikla*

1. … päivästä … kuuta … (*) jäsenvaltiot eivät saa:

a) evätä EY-tyyppihyväksyntää tai kansallista hyväksyntää ajoneuvotyypille tai rengastyypille; tai

b) kieltää ajoneuvojen rekisteröintiä, myyntiä tai käyttöönottoa eivätkä renkaiden myyntiä tai käyttöönottoa

syistä, jotka liittyvät renkaisiin tai niiden asentamiseen uusiin ajoneuvoihin, jos ajoneuvot tai renkaat ovat tämän direktiivin, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2000/…/EY ([1]), vaatimusten mukaisia.

2. … päivästä … kuuta … (**) jäsenvaltiot eivät enää saa myöntää EY-tyyppihyväksyntää ja niiden on evättävä kansallinen tyyppihyväksyntä rengastyypeiltä, jotka kuuluvat tämän direktiivin soveltamisalaan mutta jotka eivät täytä tämän direktiivin, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2000/…/EY, vaatimuksia.

3. … päivästä … kuuta … (***) jäsenvaltiot eivät enää saa myöntää EY-tyyppihyväksyntää tai kansallista hyväksyntää ajoneuvotyypille ajoneuvon renkaisiin tai niiden asentamiseen liittyvistä syistä, jos tämän direktiivin, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2000/…/EY, vaatimuksia ei täytetä.

4. … päivästä … kuuta … (****) jäsenvaltioiden on:

a) katsottava, etteivät uusille ajoneuvoille direktiivin 70/156/ETY säännösten mukaisesti myönnetyt vaatimustenmukaisuustodistukset ole enää voimassa kyseisen direktiivin 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa, jos tämän direktiivin, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2000/…/EY, vaatimuksia ei täytetä; ja

b) kiellettävä sellaisten uusien ajoneuvojen rekisteröinti, myynti tai käyttöönotto, jotka eivät täytä tämän direktiivin, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2000/…/EY, vaatimuksia.

5. Tämän direktiivin, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2000/…/EY, säännöksiä sovelletaan 1 päivästä lokakuuta 2005 direktiivin 70/156/ETY 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa kaikkiin renkaisiin, jotka kuuluvat direktiivin soveltamisalaan.

(*) Kahdeksantoista kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.

(**) Kahdenkymmenenneljän kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.

(***) Kolmenkymmenen kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.

(****) Neljänkymmenenkahden kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/…/EY, annettu … moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen renkaista ja renkaiden asentamisesta annetun neuvoston direktiivin 92/23/ETY muuttamisesta (EYVL L … s. …).".

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan ennen … päivää … kuuta … (*). Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle.

Niiden on sovellettava näitä säännöksiä viimeistään … päivästä … kuuta … (**).

2. Näissä jäsenvaltioiden antamissa 1 kohdassa tarkoitetuissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä viittaus tähän direktiiviin, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

3. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

1. Hyväksytään … päivään … kuuta … mennessä (***) muutos direktiivin 92/23/ETY 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti renkaiden pitotestien käyttöön ottamiseksi.

2. … päivään … kuuta … mennessä (****) komissio esittää ehdotukset moottoriajoneuvoja koskevaan sääntelyyn liittyvistä toimenpiteistä direktiivin 92/23/ETY säännösten tarkistamiseksi turvallisuus-, ympäristö- ja energiansäästönäkökohdat huomioon ottaen.

4 artikla

1. Komissiota avustaa direktiivin 70/156/ETY 13 artiklalla perustettu tekniikan kehitykseen mukauttamista käsittelevä komitea, jäljempänä 'komitea'.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

5 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

6 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty …

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*
…	…

(*) Kahdentoista kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.

(**) Kahdeksantoista kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.

(***) Kahdenkymmenenneljän kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.

(****) Neljänkymmenenkahdeksan kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.

LIITE

1. Muutetaan liiteluettelo seuraavasti:

"LIITE I	Renkaiden EY-tyyppihyväksyntää koskevat hallinnolliset määräykset
Lisäys 1	Ilmoituslomake rengastyypin EY-tyyppihyväksyntää varten
Lisäys 2	EY-tyyppihyväksyntätodistus (renkaat)
Lisäys 3	Ilmoituslomake rengastyypin EY-tyyppihyväksyntää varten vierintämelun osalta
Lisäys 4	EY-tyyppihyväksyntätodistus vierintämelun osalta
LIITE II ([1])	Renkaita koskevat vaatimukset
Lisäys 1	Selittävä kuva
Lisäys 2	Luettelo kantavuuslukujen tunnuksista ja niitä vastaavista suurimmista sallituista massoista
Lisäys 3	Renkaan merkintöjen järjestely
Lisäys 4	Paineluokan ja paineen yksiköiden välinen suhde
Lisäys 5	Tiettyä kokomerkintää olevien renkaiden mittavanne, ulkohalkaisija ja poikkileikkausleveys
Lisäys 6	Renkaan mittojen mittausmenetelmä
Lisäys 7	Kuormitus-/nopeustestin menettely
Lisäys 8	Kantavuuden vaihtelu nopeuden mukaan
LIITE III	Ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat hallinnolliset määräykset renkaiden asentamisen osalta
Lisäys 1	Ilmoituslomake
Lisäys 2	EY-tyyppihyväksyntätodistus
LIITE IV	Ajoneuvoa koskevat vaatimukset renkaiden asentamisen osalta
LIITE V	Vierintämelu
Lisäys 1	Vierintämelutasojen testausmenetelmä, vaihde vapaalla -menetelmä
Lisäys 2	Testiraportti
LIITE VI	Testauspaikan vaatimukset

([1]) Renkaiden tekniset vaatimukset vastaavat Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission (YK/ECE) sääntöjä N:o 30 ja 54.".

2. Korvataan liite I seuraavasti:

"LIITE I

RENKAIDEN EY-TYYPPIHYVÄKSYNTÄÄ KOSKEVAT HALLINNOLLISET MÄÄRÄYKSET

1 RENGASTYYPIN EY-TYYPPIHYVÄKSYNNÄN HAKEMINEN

1.1 Renkaanvalmistaja hakee direktiivin 70/156/ETY 3 artiklan 4 kohdan mukaista EY-tyyppihyväksyntää rengastyypille.

1.1.1 Liitteen II mukaiseen EY-tyyppihyväksyntähakemukseen liitetään rengastyypin kuvaus kolmena kappaleena sellaisena kuin se on lisäyksessä 1 olevassa ilmoituslomakkeessa.

1.1.1.1 Hakemuksen on liitettävä (kaikki kolmena kappaleena) luonnos tai edustava valokuva, josta käy ilmi renkaan kulutuspinnan kuviointi, ja mittavanteelle asennetun täyden renkaan kuorta esittävä luonnos, josta näkyy hyväksyntää varten toimitetun tyypin olennaiset mitat (ks. liitteessä II oleva 6.1.1 ja 6.1.2 kohta).

1.1.1.2 Hakemuksen on liitettävä joko tehtävään nimetyn teknisen tutkimuslaitoksen antama testausseloste tai hyväksyntäviranomaisen asettama määrä näytekappaleita.

1.1.2 Liitteen V mukaiseen EY-tyyppihyväksyntähakemukseen liitetään rengastyypin kuvaus kolmena kappaleena sellaisena kuin se on lisäyksessä 3 olevassa ilmoituslomakkeessa.

1.1.2.1 Hakemukseen on liitettävä (kaikki kolmena kappaleena) luonnokset, piirustukset tai valokuvat rengastyyppiä edustavasta (edustavista) kulutuspinnan kuvioinnista (kuvioinneista).

1.1.2.2 Hakemukseen on myös liitettävä joko tehtävään nimetyn teknisen tutkimuslaitoksen antama testausseloste tai hyväksyntäviranomaisen asettama määrä näytekappaleita.

1.2 Valmistaja voi hakea EY-tyyppihyväksynnän laajentamista niin, että

1.2.1 siihen sisältyvät muunnellut rengastyypit liitteen II mukaisia EY-tyyppihyväksyntöjä varten ja/tai

1.2.2 siihen sisältyvät renkaan muut kokomerkinnät ja/tai muutetut tuotemerkit tai valmistajan kaupalliset kuvaukset ja/tai kulutuspinnan kuvioinnit liitteen V mukaisia EY-tyyppihyväksyntöjä varten.

1.3 Hyväksyntäviranomainen voi hyväksyä renkaanvalmistajan laboratoriot hyävksytyiksi testauslaboratorioiksi direktiivin 70/156/ETY 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti 31 päivään joulukuuta 2005 asti.

2. MERKKINNÄT

2.1 Rengastyypin näytteissä, jotka on toimitettu EY-tyyppihyväksyntää varten, on oltava hakijan selvästi näkyvä ja pysyvästi merkitty tavaramerkki tai toiminimi ja riittävästi tilaa tämän liitteen 4 jakson mukaiselle EY-tyyppihyväksyntämerkille.

3 EY-TYYPPIHYVÄKSYNTÄ

3.1 Edellä 1.1.1 kohdan mukaisesti toimitetulle rengastyyppille, joka täyttää liitteen II vaatimukset, myönnetään EY-tyyppihyväksyntä direktiivin 70/156/EY 4 artiklan mukaisesti ja annetaan EY-tyyppihyväksyntänumero.

3.1.1 Ilmoitus liitteen II mukaisen rengastyypin hyväksynnästä tai hyväksynnän laajennuksesta, epäämisestä tai peruuttamisesta tai tuotannon lopullisesta lakkauttamisesta on toimitettava jäsenvaltioille direktiivin 70/156/ETY 4 artiklan 6 kohdan mukaisesti.

3.1.2 Edellä 1.1.2 kohdan mukaisesti toimitetulle rengastyypille, joka täyttää liitteen V vaatimukset, myönnetään EY-tyyppihyväksyntä direktiivin 70/156/ETY 4 artiklan mukaisesti ja annetaan EY-tyyppihyväksyntänumero.

3.2.1 Ilmoitus liitteen V mukaisen rengastyypin hyväksynnästä tai hyväksynnän laajennuksesta, epäämisestä tai peruuttamisesta tai tuotannon lopullisesta lakkauttamisesta on toimitettava jäsenvaltioille direktiivin 70/156/ETY 4 artiklan 6 kohdan mukaisesti.

3.3 Kullekin tyyppihyväksytylle renkaalle annetaan hyväksyntänumero. Sama jäsenvaltio ei saa antaa samaa numeroa toiselle rengastyypille. Erityisesti liitteen II mukaisesti annettujen hyväksyntänumeroiden ja liitteen V mukaisesti annettujen EY-tyyppihyväksyntänumeroiden on oltava erilaiset.

4 EY-TYYPPIHYVÄKSYNTÄMERKINTÄ

4.1 Renkaassa, joka vastaa tämän direktiivin mukaisesti EY-tyyppihyväksyttyä tyyppiä, on oltava asiaankuuluva EY-tyyppihyväksyntämerkki.

4.2 EY-tyyppihyväksyntämerkki muodostuu suorakulmiosta, joka ympäröi pientä 'e'-kirjainta ja sen jäljessä olevaa direktiivin 70/156/ETY liitteen VII mukaisesti tyyppihyväksynnän myöntäneen jäsenvaltion tunnusnumeroa. EY-tyyppihyväksyntänumero muodostaa tyypin todistuksessa oleva EY-tyyppihyväksyntänumero, jota edeltää kaksi lukua: '00' hyötyajoneuvojen renkaille ja '02' henkilöautojen renkaille.

4.2.1 EY-tyyppihyväksyntämerkin muodostavan suorakulmion on oltava vähintään 12 mm pitkä ja 8 mm korkea. Kirjaimen (kirjainten) ja numeron (numeroiden) on oltava vähintään 4 mm korkeita.

4.3 EY-tyyppihyväksyntämerkit ja -numerot sekä liitteessä II olevassa 3 kohdassa vaaditut lisämerkit, jälkimmäiset liitteen II vaatimusten mukaista tyyppihyväksyntää varten, on tehtävä mainitussa kohdassa määrätyllä tavalla.

4.4 Liitteen V mukaisesti annettujen hyväksyntänumeroiden perään on lisättävä kirjain 's', jossa s on äänen lyhenne.

4.5 Seuraavassa esimerkki EY-tyyppihyväksyntämerkistä:

e **24**
00479

e **3**
00687-s

Edellä esitetyllä EY-tyyppihyväksyntämerkillä varustettu rengas on EY-vaatimusten (e) mukainen hyötyajoneuvon rengas (00), jolle on annettu EY-tyyppihyväksyntämerkki Irlannissa (24) numerolla 479 liitteen II mukaisesti ja Italiassa (3) numerolla 687-s liitteen V mukaisesti.

Huom: Numerot '479' ja '687' (EY-merkin tyyppihyväksyntänumerot) sekä numero '24' ja merkki '3' (EY-tyyppihyväksynnän antaneiden jäsenvaltioiden kirjaimet ja numero) ovat ainoastaan esimerkkejä.

Hyväksyntänumerot on sijoitettava suorakulmion lähelle, ja ne voivat olla joko ylä- tai alapuolella tai vasemmalla tai oikealla puolella. Hyväksyntänumeron merkkien on oltava 'e'-kirjaimen samalla puolella ja osoitettava samaan suuntaan.

5 RENGASTYYPIN MUUTOS

5.1 Jos liitteen II tai liitteen V mukaisesti tyyppihyväksyttyä rengasta muutetaan, on sovellettava direktiivin 70/156/ETY 5 artiklan säännöksiä.

5.2 Liitteen II mukaisten tyyppihyväksyntöjen osalta renkaan kulutuspinnan kuvioinnin muuttamisen ei katsota edellyttävän liitteessä II tarkoitettujen testien toistamista.

5.3 Jos liitteen V mukaisesti tyyppihyväksyttyyn rengassarjaan lisätään renkaan kokomerkintöjä tai tavaramerkkejä, tyyppihyväksyntäviranomainen asettaa uudelleentestausta koskevat vaatimukset.

5.4 Jos liitteen V mukaisesti tyyppihyväksytyn rengassarjan renkaan kulutuspinnan kuviointia muutetaan, testataan edustavaa näytesarjaa uudelleen, ellei tyyppihyväksyntäviranomainen ole varmistunut siitä, ettei muutos vaikuta haitallisesti vierintämeluun.

6 TUOTANNON VAATIMUSTENMUKAISUUS

6.1 Yleiset säännöt tuotannon vaatimustenmukaisuuden varmistamiseksi vahvistetaan direktiivin 70/156/ETY 10 artiklan säännösten mukaisesti.

6.2 Erityisesti silloin, kun testejä suoritetaan liitteen V lisäyksen 1 mukaisesti tuotannon vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi, tuotanto pidetään edellä mainitussa liitteessä V olevan 4 kohdan vaatimusten mukaisena, jos testattujen renkaiden melutaso on enintään 1 dB(A) liitteessä V olevassa 4.2 kohdassa vahvistettuja raja-arvoja suurempi."

3. Muutetaan liitteen I lisäyksen 1 otsikko seuraavasti:

"*Lisäys 1*

ILMOITUSLOMAKE NRO … RENGASTYYPIN EY-TYYPPIHYVÄKSYNTÄÄ VARTEN

(Direktiivin 92/23/ETY liite II)".

4. Muutetaan liitteen I lisäyksen 2 otsikko seuraavasti:

"*Lisäys 2*

EY-TYYPPIHYVÄKSYNTÄTODISTUS (Renkaat)

MALLI

(Enimmäiskoko: A4 (210 × 297 mm))".

5. Lisätään liitteen I lisäykseen 2 kohtaan "Ilmoitus osan" luetelmakohdat seuraavasti:

"— tyyppihyväksynnän peruuttamisesta ([1]),

— tuotannon lakkauttamisesta ([1])".

6. Lisätään liitteeseen I lisäykset seuraavasti:

"*Lisäys 3*

ILMOITUSLOMAKE NRO … RENGASTYYPIN EY-TYYPPIHYVÄKSYNTÄÄ VARTEN VIERINTÄMELUN OSALTA

(DIREKTIIVIN 92/23/ETY LIITE V)

Seuraavat tiedot on tarvittaessa toimitettava kolmena kappaleena ja niihin on liitettävä sisällysluettelo. Mahdolliset piirustukset on toimitettava sopivassa mittakaavassa ja riittävän yksityiskohtaisina A4-koossa tai tähän kokoon taitettuina. Mikroprosessoriohjatuista toiminnoista on annettava suoritusarvoja koskevat tiedot.

1 YLEISTÄ

1.1 Valmistajan nimi: . . . . . .

1.2 Hakijan nimi ja osoite: . . . . . .

1.3 Valmistustehtaan (valmistustehtaiden) osoite (osoitteet): . . . . . .

1.4 Tuotemerkki (-merkit), kaupallinen kuvaus (kaupalliset kuvaukset) tai tavaramerkki (tavaramerkit), jota (joita) käytetään tietystä renkaasta vaaditussa tyyppihyväksynnässä: . . . . . .

2 RENKAAT

2.1 Rengasluokittelu: (C1-luokka, C2-luokka tai C3-luokka) ([1])

2.2 Käyttöluokka: (tavallinen, talvirengas tai erikoinen) ([1])

2.3 Yksityiskohdat vierintämelun kannalta ratkaisevista ilmoitetussa rengassarjakoossa käytettävän rengaskuvioinnin piirteistä (rengaskuvioinneista). Ne voidaan esittää piirroksena, valokuvana tai kuvailla sanallisesti, mutta joka tapauksessa siten, että tyyppihyväksyntäviranomainen tai tekninen laitos pystyy päättelemään, vaikuttavatko myöhemmin ratkaiseviin kuvioihin tehtävät muutokset haitallisesti vierintämeluun.

Huomautus: Rengaskuvioinnin pienten yksityiskohtiin ja rakenteeseen tehtyjen muutosten vaikutukset määritellään tuotannon vaatimustenmukaisuustarkistusten yhteydessä.

2.4 Renkaan rakenne

2.5 Luettelo kulutuspinnan kuvioinnin merkinnöistä (eritellään kunkin tavaramerkin tai tuotemerkin ja kaupallisen kuvauksen osalta luettelo renkaan kokomerkinnöistä direktiivin 92/23/ETY liitteessä II olevan 2.17 kohdan mukaisesti ja lisätään tarvittaessa C1-luokan renkaiden osalta merkintä 'Reinforced' tai 'Extra Load'):

([1]) Tarpeeton yliviivataan.

Lisäys 4

EY-TYYPPIHYVÄKSYNTÄTODISTUS

(Vierintämelu)

MALLI

(Enimmäiskoko: A4 (210 × 297 mm))

Viranomaisen leima

Ilmoitus rengastyypin:

— tyyppihyväksynnästä ([1]),

— tyyppihyväksynnän laajennuksesta ([1]),

— tyyppihyväksynnän epäämisestä ([1]),

— tyyppihyväksynnän peruuttamisesta ([1]),

— tuotannon lakkauttamisesta ([1]),

direktiivin 92/23/ETY, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä …/…/EY, liitteen V mukaisesti vierintämelun osalta.

EY-tyyppihyväksyntänumero: ..... Laajennuksen nro: .....

I JAKSO

0 **Yleistä**

0.1 Valmistajan nimi: . . . . . .

0.2 Hakijan nimi ja osoite: . . . . . .

0.3 Kokoonpanotehtaan (kokoonpanotehtaiden) osoite (osoitteet): . . . . . .

II JAKSO

1 **Lisätiedot**

1.1 Tuotemerkki (tuotemerkit) ja kaupallinen kuvaus (kaupalliset kuvaukset): . . . . . .

1.2 Rengasluokittelu: (C1-luokka, C2-luokka tai C3-luokka) ([1])

1.3 Käyttöluokka: (tavallinen, talvirengas tai erikoinen) ([1])

2 Testien suorittamisesta vastaava tekninen tutkimuslaitos: . . . . . .

3 Testausselosteen päiväys: . . . . . .

4 Testausselosteen numero: . . . . . .

5 Perusteet tyyppihyväksynnän laajennukselle (tarvittaessa): . . . . . .

6 Mahdolliset huomautukset: . . . . . .

7 Päiväys ja paikka: . . . . . .

8 Allekirjoitus: . . . . . .

9 Liitteenä on luettelo hyväksyntäviranomaiselle luovutetuista tyyppihyväksyntäasiakirjoista, jotka ovat pyynnöstä saatavissa.

([1]) Tarpeeton yliviivataan."

7. Muutetaan liitteessä IV oleva 3.1.1 kohta seuraavasti:

"3.1.1. Jollei 3.7.4 kohdan määräyksistä muuta johdu, ajoneuvoon asennetussa renkaassa, tarvittaessa vararengas mukaan lukien, on oltava liitteessä I olevassa 4 kohdassa tarkoitettu (tarkoitetut) EY-tyyppihyväksyntämerkki (-merkit) tai tyyppihyväksyntämerkki, joka osoittaa, että rengas on YK/ECE-sääntöjen N:o 30 ja 54 mukainen. YK/ECE-tyyppihyväksyntämerkkien katsotaan vastaavan ainoastaan liitteen II mukaisesti myönnettyjä EY-tyyppihyväksyntämerkkejä.".

8. Lisätään liite ja lisäykset seuraavasti:

"LIITE V

VIERTINTÄMELU

1. SOVELTAMISALA

Tätä liitettä sovelletaan ajoneuvon osina tyyppihyväksyttävien renkaiden EY-tyyppihyväksyntään vierintämelun osalta.

2. MÄÄRITELMÄT

Tässä liitteessä sovelletaan liitteen II määritelmiä lukuun ottamatta seuraavaa 2.1 kohdan määritelmää:

2.1 'Rengastyypillä' tarkoitetaan tämän liitteen (vierintämelu) mukaisen tyyppihyväksynnän osalta renkaan kokomerkintöjen (ks. liitteessä II oleva 2.17 kohta), tuotemerkkien, tavaramerkkien ja kaupallisten kuvauksien luettelosta koostuvaa sellaisten renkaiden sarjaa, jotka eivät poikkea toisistaan seuraavien olennaisten ominaisuuksien osalta:

— valmistajan nimi,

— renkaan luokittelu (ks. tämän liitteen 2.4 kohta),

— renkaan rakenne (ks. liitteessä II oleva 2.1.4 kohta),

— käyttöluokka (ks. liitteessä II oleva 2.1.3 kohta),

— C1-luokan vahvistetut tai Extra Load -renkaat:

kulutuspinta (katso liitteen lisäyksessä 3 olevan ilmoituslomakkeen 2.3 kohta).

Huomautus: Renkaan kulutuspinnan ja rakenteen vähäisten yksityiskohtien muutosten vaikutukset vierintämeluun määritetään tuotannon vaatimustenmukaisuuden toteamiseksi tehtävissä tarkastuksissa.

Lisäksi sovelletaan myös seuraavia määritelmiä:

2.2 'Tuotemerkillä tai kaupallisella kuvauksella' tarkoitetaan renkaanvalmistajan ilmoittaman kulutuspinnan kuvioinnin määrittämistä. Tuotemerkki voi olla sama kuin valmistaja, ja kaupallinen kuvaus voi olla yhteneväinen tavaramerkin kanssa.

2.3 'Vierintämelulla' tarkoitetaan liikkuvien renkaiden ja tien pinnan kosketuksesta aiheutuvaa melua.

2.4 Tässä liitteessä sovelletaan seuraavaa luokittelua:

C1-luokan renkaat: henkilöautojen renkaat (ks. liitteessä II oleva 2.32 kohta),

C2-luokan renkaat: hyötyajoneuvojen renkaat (ks. liitteessä II oleva 2.33 kohta), joiden kantavuusluku on yksittäisasennuksessa ≤ 121 ja nopeusluokka ≥ 'N' (ks. liitteessä II oleva 2.29.3 kohta),

C3-luokan renkaat: hyötyajoneuvojen renkaat (ks. liitteessä II oleva 2.33 kohta), joiden kantavuusluku on yksittäisasennuksessa ≤ 121 ja nopeusluokka ≤ 'M' (ks. liitteessä II oleva 2.29.3 kohta), tai hyötyajoneuvojen renkaat (ks. liitteessä II oleva 2.33 kohta), joiden kantavuusluku on yksittäisasennuksessa ≥ 122.

3 MERKINTÄVAATIMUKSET

3.1 Liitteessä I olevassa 4 kohdassa ja liitteessä II olevassa 3 kohdassa esitettyjen muiden merkintävaatimusten lisäksi renkaassa on oltava seuraavat merkinnät:

3.1.1 valmistajan nimi tai tavaramerkki; tuotemerkki, kaupallinen kuvaus tai tavaramerkki.

4 VIERINTÄMELUA KOSKEVAT VAATIMUKSET

4.1 *Yleiset vaatimukset*

Sarjalle, joka koostuu neljästä renkaasta, joilla on sama rengaskokomerkintä ja rengassarjaa edustava kulutuspinnan kuviointi, on tehtävä lisäyksen 1 mukainen vierintämelun tasoa koskeva testi.

4.2 Lisäyksessä 1 olevan 4.5 kohdan mukaisesti määritellyt mulutasot eivät saa olla seuraavia raja-arvoja suuremmat:

4.2.1 C1-luokan renkaat testatun renkaan poikkileikkauksen nimellisleveyden mukaisesti (ks. liitteessä II oleva 2.17.1.1 kohta):

Rengasluokka	Poikkileikkauksen nimellisleveys mm	Raja-arvo dB(A)
C1a	≤ 145	72
C1b	> 145 ≤ 165	73
C1c	> 165 ≤ 185	74
C1d	> 185 ≤ 215	75
C1e	> 215	76

4.2.1.1. Vahvistettujen tai Extra Load -renkaiden (ks. liitteessä II oleva 3.1.8 kohta) osalta 4.2.1 kohdan raja-arvoja korotetaan 1 dB(A):lla.

4.2.1.2 Käyttöluokkaan 'erikoinen' (ks. liitteessä II oleva 2.1.3 kohta) luokiteltujen renkaiden osalta 4.2.1 kohdan raja-arvoja korotetaan 2 dB(A):lla.

4.2.2 C2-luokan renkaat rengassarjan käyttöluokan mukaisesti (ks. liitteessä II oleva 2.1.3 kohta):

Käyttöluokka	Raja-arvo dB(A)
tavallinen	75
lumi	77
erikoinen	78

4.2.3 C3-luokan renkaat rengassarjan käyttöluokan mukaisesti (ks. liitteessä II oleva 2.1.3 kohta):

Käyttöluokka	Raja-arvo dB(A)
tavallinen	76
lumi	78
erikoinen	79

Lisäys 1

VIERINTÄMELUTASOJEN TESTAUSMENETELMÄ

Vaihde vapaalla -menetelmä

0 JOHDANTO

Tässä menettelyssä eritellään mittausvälineet, -olosuhteet ja -menetelmät, jotta voitaisiin mitata testiajoneuvoon asennetun rengassarjan melutaso ajoneuvon liikkuessa suurella nopeudella määrätyllä tien pinnalla. Suurin äänenpaineen taso mitataan etäällä sijaitsevilla (remote-field) mikrofoneilla ajoneuvon kulkiessa vaihde vapaalla; vertailunopeuden lopputulos saadaan lineaarisella regressioanalyysillä. Kyseisiä testaustuloksia ei voi verrata vierintämeluun, joka on mitattu kiihdytyksen aikana tai jarruttamalla vauhtia hidastettaessa.

1 MITTAUSVÄLINEET

1.1 *Akustinen mittaus*

Melutason mittarin tai vastaavan mittauslaitteen, myös valmistajan suositteleman tuulensuojan, on oltava kansainvälisen sähkötekniikan toimikunnan (IEC) julkaisun 60651 toisessa painoksessa esitettyä tyyppiä 1 edustavia laitteita koskevien vaatimusten mukainen.

Mittaukset on suoritettava käyttämällä taajuuspainotusta A ja aikapainotusta F.

Käytettäessä järjestelmää, jossa A-painotettua äänitasoa seurataan tietyin väliajoin, lukema on otettava enintään 30 ms:n väliajoin.

1.1.1 Kalibrointi

Kunkin mittaustilanteen alussa ja lopussa koko mittausjärjestelmä on tarkastettava äänen kalibrointilaitteella, joka on vähintään kansainvälisen sähkötekniikan toimikunnan julkaisussa 942:1988 esitetyn luokan 1 vaatimusten mukainen. Kahden peräkkäisen tarkastuksen lukemien välinen erotus saa olla ilman lisäsäätöä korkeintaan 0,5 dB. Jos tämä arvo ylittyy, edellisen vaatimukset täyttävän tarkastuksen jälkeen saadut mittaustulokset on jätettävä huomiotta.

1.1.2 Vaatimustenmukaisuus

Kerran vuodessa on tarkistettava, että äänen kalibrointilaite täyttää kansainvälisen sähkötekniikan toimikunnan julkaisussa 60942:1988 asetetut vaatimukset, ja kerran kahdessa vuodessa se, että instrumentointijärjestelmä on kansainvälisen sähkötekniikan toimikunnan julkaisun 60651:1979/A1:1993 toisessa painoksessa asetettujen vaatimusten mukainen, ja tämä on tehtävä laboratoriossa, joka on hyväksytty suorittamaan asiaa koskevien standardien mukaisia kalibrointeja.

1.1.3 Mikrofonin sijainti

Mikrofoni (tai mikrofonit) on sijoitettava 7,5 ± 0,05 metrin etäisyydelle testauspaikan viiteviivasta CC' (kuva 1) 1,2 ± 0,02 metrin korkeudelle maanpinnasta. Sen enimmäisherkkyyden akselin on oltava vaakatasossa ja kohtisuoraan ajoneuvon kulkurataa vasten (linja CC').

1.2 *Nopeusmittaukset*

Ajoneuvon nopeus mitataan välineillä, joiden tarkkuus on ± 1 km/h tai sitä parempi, kun ajoneuvon etureuna on saavuttanut linjan PP' (kuva 1).

1.3 *Lämpötilan mittaukset*

Ilman sekä testauspinnan lämpötilan mittaukset ovat pakollisia. Lämpötilan mittauslaitteiden tarkkuuden on oltava ± 1 °C.

1.3.1 Ilman lämpötila

Lämpötila-anturi on sijoitettava esteettömään paikkaan mikrofonin läheisyyteen siten, että se on alttiina ilmavirralle mutta suojattu suoralta auringonpaisteelta. Jälkimmäinen edellytys voidaan toteuttaa millä tahansa varjostavalla suojalla tai vastaavalla laitteella. Anturi on sijoitettava 1,2 ± 0,1 metrin korkeudelle testauspinnan tasosta, jotta voidaan minimoida testauspinnan lämpösäteilyn vaikutus matalien ilmavirtojen yhteydessä.

1.3.2 Testauspinnan lämpötila

Lämpötila-anturi on sijoitettava paikkaan, jossa lämpötila vastaa pyörien kulku-uralla vallitsevaa lämpötilaa, mutta se ei saa haitata äänen mittaamista.

Käytettäessä välinettä, jossa on kosketuslämpötila-anturi, pinnan ja anturin väliin on levitettävä lämpöä johtavaa massaa riittävän lämpökosketuksen varmistamiseksi.

Käytettäessä säteilylämpömittaria (pyrometriä) korkeus on valittava siten, että mittauskohdan halkaisija on ≥ 0,1 metriä.

1.4 *Tuulimittaus*

Laitteella on voitava mitata tuulen nopeus tarkkuudella ± 1 m/s. Tuulen nopeus on mitattava mikrofonin korkeudelta. Tuulen suunta suhteessa ajosuuntaan on merkittävä muistiin.

2 MITTAUSOLOSUHTEET

2.1 *Testauspaikka*

Testauspaikassa on oltava keskiosa, jota ympäröi pääosin tasainen testialue. Mittausalueen on oltava tasainen; testauspinnan on oltava kuiva ja puhdas kaikkia mittauksia varten. Testauspintaa ei saa viilentää keinotekoisesti ennen testausta tai sen aikana.

Testausradalla vapaan äänikentän vaihtelu äänilähteen ja mikrofonin välillä ei saa olla suurempi kuin 1 dB(A). Nämä edellytykset katsotaan täytetyiksi, jos alueella ei ole ääntä heijastavia suuria kohteita, kuten aitoja, kiviä, siltoja tai rakennuksia 50 metrin säteellä mittausalueen keskustasta. Testausradan pinnan ja testauspaikan mittojen on oltava tämän liitteen lisäyksen 2 mukaiset.

Keskiosassa ei saa vähintään 10 metrin säteellä olla vitilunta, pitkää ruohoa, irtomaata, tuhkaa tai muuta vastaavaa. Mikrofonin läheisyydessä ei saa olla äänikenttään vaikuttavia esteitä, eikä kukaan saa seistä mikrofonin ja äänilähteen välissä. Mittausten suorittajan ja mittaukseen osallistuvien tarkkailijoiden on asetuttava siten, että he eivät vaikuta mittauslaitteiden lukemiin.

2.2 *Sääolosuhteet*

Mittauksia ei saa suorittaa huonoissa sääolosuhteissa. On varmistettava, etteivät tuulenpuuskat vääristä mittaustuloksia. Testausta ei saa tehdä, jos tuulen nopeus on mikrofonin korkeudella yli 5 m/s.

Mittauksia ei myöskään saa tehdä, jos ilman lämpötila on alle 5 °C tai yli 40 °C tai jos testauspinnan lämpötila on alle 5 °C tai yli 50 °C.

2.3 *Ympäristömelu*

Taustamelun (myös tuulen aiheuttaman melun) tason on oltava vähintään 10 dB(A) pienempi kuin mitattu vierintämelu. Mikrofonissa saa käyttää sopivaa tuulensuojaa, jos suojan vaikutus mikrofonin herkkyyteen ja suuntausominaisuuksiin otetaan huomioon.

Mittauksia ei oteta huomioon, jos niihin ovat vaikuttaneet äänihuiput, jotka eivät näytä olevan yhteydessä renkaiden yleisen äänitason ominaisuuksiin.

2.4 *Testiajoneuvoa koskevat vaatimukset*

2.4.1 Yleistä

Testiajoneuvo on moottoriajoneuvo, jossa on neljä yksittäistä rengasta kahdella akselilla.

2.4.2 Ajoneuvon kuormitus

Ajoneuvo on kuormitettava jäljempänä 2.5.2 kohdassa eriteltyjen testirenkaan kuormitusvaatimusten mukaisesti.

2.4.3 Akseliväli

Testirenkailla varustettujen kahden akselin akselivälin on oltava alle 3,5 m C1-luokan renkaiden osalta ja alle 5 m C2- ja C3-luokan renkaiden osalta.

2.4.4 Toimenpiteet, joilla minimoidaan ajoneuvon vaikutus äänitason mittauksiin

Jotta varmistettaisiin, että ajoneuvon muotoilu ei vaikuta merkittävästi rengasmeluun, vahvistetaan seuraavat vaatimukset ja suositukset.

Vaatimukset:

a) Roiskeläppiä tai muita roiskumisen estäviä lisälaitteita ei saa asentaa.

b) Vanteiden ja renkaiden välittömään läheisyyteen ei saa lisätä tai jättää osia, jotka voivat vaimentaa renkaiden aiheuttamaa melua.

c) Pyörien suuntauksen (aurauskulma, pyörän kallistuma ja olkatapin kallistuma taaksepäin) on oltava täysin ajoneuvon valmistajan suositusten mukainen.

d) Pyöräkoteloihin tai alustan alle ei saa asentaa ylimääräistä ääntä absorboivaa materiaalia.

e) Pyöräntuennan on oltava hyvässä kunnossa siten, ettei maavara pienene tavallisuudesta poikkeavalla tavalla ajoneuvon ollessa kuormitettuna testausvaatimusten mukaisesti. Jos korin tason säätöjärjestelmä on käytettävissä, sen on oltava asennossa, jossa saavutetaan kuormittamattomalle ajoneuvolle ominainen maavara testauksen aikana.

Suositukset häiritsevien äänten estämiseksi:

a) Suositellaan, että ajoneuvosta poistetaan osat, jotka saattavat vaikuttaa ajoneuvon taustameluun, tai muutetaan niitä. Poistot tai muutokset on merkittävä testauskertomukseen.

b) Testauksen aikana on varmistettava, että jarrut eivät palaudu huonosti, mikä aiheuttaa jarrumelua.

c) On varmistettava, että sähkökäyttöiset tuulettimet eivät ole toiminnassa.

d) Ajoneuvon ikkunoiden ja kattoluukun on oltava suljettuina testauksen aikana.

2.5 *Renkaat*

2.5.1 Yleistä

Testiajoneuvoon on asennettava neljä saman tyypin ja sarjan rengasta. Jos renkaiden kantavuusluku on suurempi kuin 121 eikä rinnakkainasennuksesta ole merkintää, kaksi tällaista saman tyypin ja sarjan rengasta on asennettava testiajoneuvon taka-akseliin; etuakseliin on asennettava akselipainoon sopivat renkaat ja niiden urat on tasattava vähimmäissyvyyteen, jotta voidaan minimoida vierintämelun vaikutus ja samalla säilyttää riittävä turvallisuustaso. Talvirenkaat, jotka eräissä jäsenvaltiossa voidaan varustaa kitkaa lisäävillä nastoilla, on testattava ilman kyseistä varustusta. Jos renkaille on erityisiä asennusvaatimuksia, ne on testattava kyseisten vaatimusten mukaisesti (esimerkiksi pyörimissuunta). Renkaiden urien syvyyden on oltava täysimääräinen ennen sisäänajoa.

Renkaat on testattava renkaiden valmistajan hyväksymillä vanteilla.

2.5.2 Renkaiden kuormitukset

C1- ja C2-luokan renkaiden osalta testiajoneuvon kunkin renkaan testikuormituksen Q_t on oltava 50—90 prosenttia viitekuormituksesta Q_r, mutta kaikkien renkaiden keskimääräisen testikuormituksen $Q_{t,avr}$ on oltava 75 ± 5 prosenttia viitekuormituksesta Q_r.

Kaikkien renkaiden osalta viitekuormitus Q_r vastaa renkaan kantavuuslukuun liittyvää suurinta massaa. Jos kantavuusluvussa on kaksi numeroa, joiden välissä on kauttaviiva (/), viitataan ensimmäiseen numeroon.

2.5.3 Rengaspaine

Jokaisen testiajoneuvoon asennetun renkaan testipaine P_t saa olla enintään viitepaineen P_r suuruinen, ja sen on sijoituttava seuraavien arvojen välille:

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

joissa viitepaine P_r vastaa renkaan sivuun merkittyä paineindeksiä.

C1-luokan renkaiden osalta vakiorenkaan viitepaine P_r on 250 kPa, ja 'vahvistetun' renkaan viitepaine P_r on 290 kPa. Vähimmäistestipaineen on oltava P_t = 150 kPa.

2.5.4 Testausta edeltävät toimenpiteet

Renkaat olisi "sisäänajettava" ennen testaamista seoskyhmyjen tai muiden valamisprosessista aiheutuvien renkaan kulutuspintakuvion ominaisuuksien poistamiseksi. Tämä edellyttää tavallisesti noin 100 km:n normaaliajoa tiellä.

Testiajoneuvoon asennettujen renkaiden pyörimissuunnan on oltava sama kuin renkaiden sisäänajovaiheessa.

Renkaat on lämmitettävä ennen testaamista käyttämällä niitä testausolosuhteissa.

3 TESTAUSMENETELMÄ

3.1 *Yleiset olosuhteet*

Kaikkia mittauksia varten ajoneuvoa on ajettava mittausalueen poikki (AA':sta BB':hen) siten, että ajoneuvon pituussuuntainen keskitaso on mahdollisimman lähellä linjaa CC'.

Kun testiajoneuvon etureuna on saavuttanut linjan AA', ajajan on vaihdettava vaihde vapaalle ja sammutettava moottori. Jos testiajoneuvo aiheuttaa epätavallista melua (esimerkiksi tuuletin, itsesytytys) mittauksen aikana, testi on tehtävä uudestaan.

3.2 *Mittausten luonne ja lukumäärä*

A-painotettuina desibeleinä (dB(A)) ilmaistava enimmäismelutaso mitataan ensimmäisen kymmenyssijan tarkkuudella ajoneuvon kulkiessa vaihde vapaalla linjalta AA' linjaan BB' (kuva 1 — ajoneuvon etureuna linjalla AA', ajoneuvon takareuna linjalla BB'). Kyseinen arvo on mittaustulos.

Testiajoneuvon molemmilla puolilla tehdään vähintään neljä mittausta siten, että testinopeus on pienempi kuin 4.1 kohdassa annettu viitenopeus, ja vähintään neljä mittausta siten, että testinopeus on suurempi kuin viitenopeus. Nopeuksien on jakauduttava suurin piirtein tasaisesti koko 3.3 kohdassa eritellyllä nopeusalueella.

3.3 *Testinopeudet*

Testiajoneuvon nopeuden on oltava:

i) 70—90 km/h C1- ja C2-luokan renkaiden osalta,

ii) 60—80 km/h C3-luokan renkaiden osalta.

4 TULOSTEN TULKINTA

Mittausta ei hyväksytä, jos enimmäisarvo poikkeaa epätavallisen paljon muista arvoista.

4.1 *Testituloksen määrittäminen*

Lopullisen tuloksen määrittämisessä käytettävä viitenopeus V_{ref} on:

i) 80 km/h C1- ja C2-luokan renkaiden osalta,

ii) 70 km/h C3-luokan renkaiden osalta.

4.2. *Melumittausten regressioanalyysi*

Vierintämelun taso L_R (ennen lämpötilaoikaisua) desibeleinä dB(A) määritetään regressioanalyysillä seuraavasti:

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

jossa

$\overline{L}$L on desibeleinä dB(A) mitattujen melutasojen L_i keskiarvo:

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

kun n on mittausten lukumäärä ($n \geq 16$),

$\overline{v}$ on logaritmisten nopeuksien v_i keskiarvo:

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

kun

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

, ja

α on regressiosuoran kulmakerroin desibeleinä 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 *Lämpötilan oikaisu*

C2-luokan renkaiden osalta tulos normalisoidaan testauspinnan viitelämpötilan t_{ref} mukaisesti oikaisemalla lämpötila seuraavasti:

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

jossa θ = mitattu testauspinnan lämpötila,

$$\theta_{ref} = 20\ °C$$

C1-luokan renkaiden osalta kerroin K on −0,03 dB(A)/°C, kun $\theta > \theta_{ref}$

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

C2-luokan renkaiden osalta kerroin K on −0,02 dB(A)/°C.

Jos mitattu testauspinnan lämpötila ei muutu enempää kuin 5 °C kaikissa mittauksissa, jotka ovat tarpeen yhden rengassarjan melutason määrittämiseksi, lämpötilan oikaisu voidaan tehdä ainoastaan viimeisen raportoidun vierintämelutason osalta siten, kuin edellä on esitetty käyttäen mitattujen lämpötilojen aritmeettista keskiarvoa. Muutoin kukin mitattu äänitaso L_i on oikaistava käyttäen äänimittauksen aikana vallinnutta lämpötilaa.

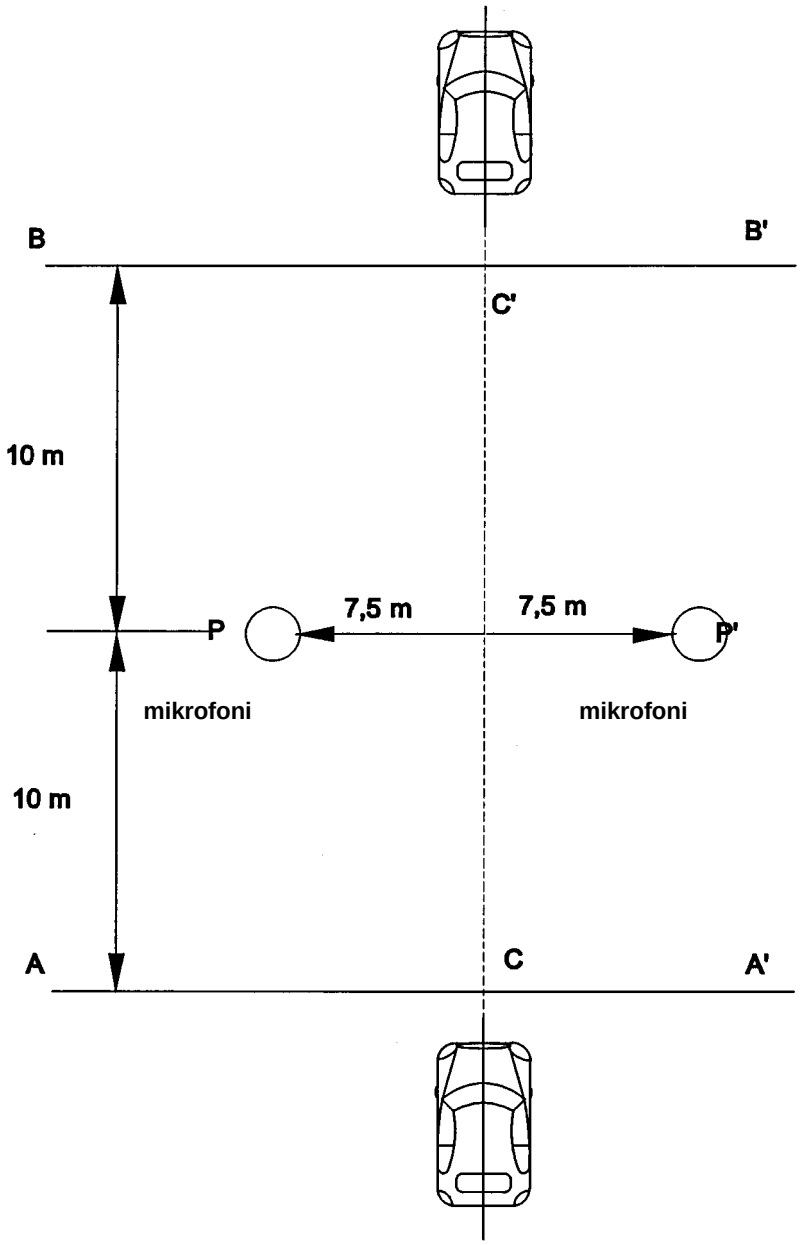
Lämpötilaa ei oikaista C3-luokan renkaiden osalta.

4.4 Jotta mittausvälineiden poikkeamat otettaisiin huomioon, edellä 4.3 kohdan mukaisesti määritetyistä tuloksista vähennetään 1 dB(A).

4.5 Lopullinen tulos eli vierintämelun taso $L_R(\theta_{ref})$ desibeleinä dB(A), kun lämpötila on oikaistu, pyöristetään lähimpään alempaan kokonaisluvun arvoon.

Kuva 1:

Mikrofonien paikat mittausta suoritettaessa



Lisäys 2

TESTIKERTOMUS

Testikertomuksessa on oltava seuraavat tiedot:

a) sääolosuhteet, mukaan lukien ilman ja testauspinnan lämpötila jokaista testausta varten;

b) päivämäärä, jona on tarkastettu, että testauspinta on ISO-standardin 10844:1994 vaatimusten mukainen, ja tarkastusmenetelmä;

c) testivanteen leveys:

d) rengastiedot: valmistaja, tuotenimi, kauppanimi, koko, kantavuusluku tai kantavuus, viitepaine;

e) testiajoneuvon tyyppi ja merkki sekä akseliväli;

f) renkaan testikuormitus Q_t ilmaistuna lukuna N ja prosentteina viitekuormituksesta Q_r kunkin testirenkaan osalta, keskimääräinen testikuormitus $Q_{t,avr}$ ilmaistuna lukuna N ja prosentteina viitekuormituksesta Q_r;

g) rengaspaine kylmässä renkaassa ilmaistuna kPA:eina kunkin testirenkaan osalta;

h) testinopeudet ajoneuvon ylitettyä linjan PP';

i) suurimmat A-painotetut äänitasot kunkin testauksen ja kunkin mikrofonin osalta;

j) testitulos L_R: A-painotettu äänitaso desibeleinä viitenopeudella oikaistuna lämpötilan osalta (tarvittaessa) ja pyöristettynä lähimpään alempaan kokonaislukuun;

k) regressiosuoran kulmakerroin.".

9. Lisätään liite seuraavasti:

"LIITE VI

TESTIPAIKAN VAATIMUKSET

1. JOHDANTO

Tässä liitteessä esitetään testiradan fyysisiin ominaisuuksiin ja testiradan pinnoittamiseen liittyvät vaatimukset. Näissä erityiseen standardiin ([1]) perustuvissa vaatimuksissa kuvataan vaaditut fyysiset ominaisuudet sekä niiden testausmenetelmät.

2. VAADITUT PINNAN OMINAISUUDET

Pintaa pidetään standardin mukaisena, jos sen rakenne ja tyhjätila tai äänen absorptiokerroin on mitattu ja täyttää kaikki 2.1—2.4 kohdassa esitetyt vaatimukset ja jos suunnitteluvaatimukset on täytetty (3.2 kohta).

2.1 *Tyhjätila tiivistyksen jälkeen*

Tyhjätila (VC) testiradan pinnoitesekoituksessa ei saa olla yli 8:aa prosenttia. Mittausmenetelmän osalta katso 4.1 kohta.

2.2 *Äänen absorptiokerroin*

Jos pinta ei täytä vaatimuksia tyhjätilan osalta, se ei ole hyväksyttävä, ellei äänen absorptiokerroin α ole $\leq 0{,}10$. Mittausmenetelmän osalta katso 4.2 kohta. Edellä 2.1 ja 2.2 kohdan vaatimukset täytetään myös, jos äänen absorptio yksin on mitattu ja sen on todettu olevan $\alpha \leq 0{,}10$.

Huomautus: Merkityksellisin ominaisuus on äänen absorptio, vaikka tyhjätila tiivistyksen jälkeen on tienrakentajille tutumpi ominaisuus. Äänen absorptio on kuitenkin mitattava vain, jos pinta ei ole tyhjätilaa koskevien vaatimusten mukainen. Tämä on perusteltua siksi, että tyhjätilaan liittyy sekä mittauksen että merkityksen kannalta suurehkoja epävarmuuksia ja joitakin pintoja saatetaan erheellisesti hylätä ainoastaan tyhjätilamittausten perusteella.

2.3 *Pintakarkeuden syvyys*

Tilavuusmittaria käyttäen mitatun (ks. 4.3 kohta) pintakarkeuden syvyyden (TD) on oltava:

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

2.4 *Pinnan tasalaatuisuus*

On tehtävä kaikki mahdollinen, jotta pinta saadaan mahdollisimman tasalaatuiseksi testialueen sisäpuolella. Tämä koskee pintakarkeutta ja tyhjätilaa, mutta on myös huomattava, että jos jyräys on tehokkaampaa tietyissä paikoissa kuin muualla, pintakarkeus saattaa olla paikoin erilaista ja tasalaatuisuuden puuttuessa voi myös syntyä kuoppia.

2.5 *Testausjakso*

Sen tarkastamiseksi, että pinta jatkuvasti täyttää liitteen mukaiset vaatimukset pintakarkeuden, tyhjätilan tai äänen absorption osalta, pinta on tarkastettava säännöllisesti seuraavin väliajoin:

a) tyhjätilan (VC) ja äänen absorption (α) osalta:

— kun pinta on uusi,

— jos pinta uutena täyttää vaatimukset, muita säännöllisiä testejä ei tarvita. Jos pinta ei uutena täytä vaatimuksia, se voi täyttää ne myöhemmin, koska pinnat yleensä aikaa myöten tukkeutuvat ja tiivistyvät;

b) pintakarkeuden syvyyden (TD) osalta:

— kun pinta on uusi,

— kun melutesti alkaa (*Huom*. ei aikaisemmin kuin neljä viikkoa rakentamisen jälkeen),

— tämän jälkeen aina 12 kuukauden välein.

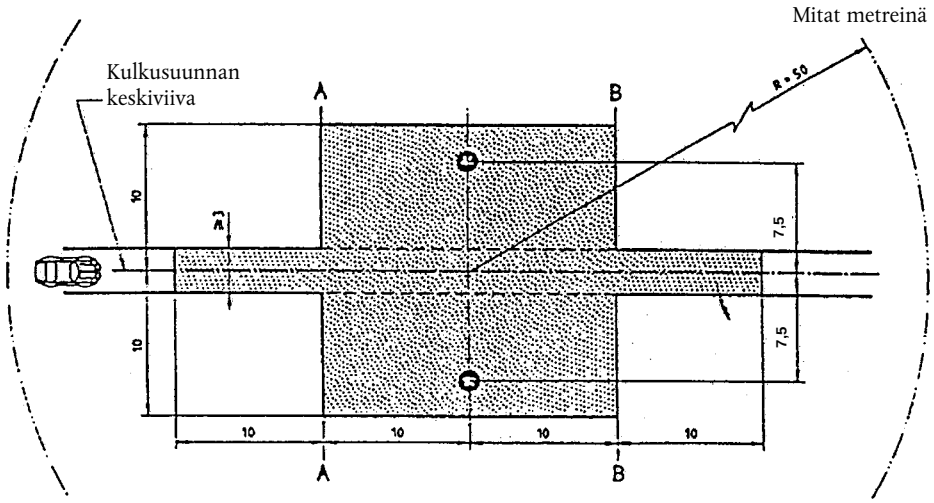
3 TESTIPINNAN SUUNNITTELU

3.1 *Alue*

Testiarataa suunniteltaessa on tärkeää varmistaa vähimmäisvaatimus, että alue, jonka ajoneuvot ylittävät testiratana, on päällystetty erityisellä testipinnoitteella, ja siinä on asianmukaiset reuna-alueet turvallista ja järkevää ajoa varten. Tämä edellyttää, että radan leveys on vähintään 3 m ja pituus ylittää linjat AA ja BB vähintään 10 metrillä molemmissa päissä. Kuvassa 1 esitetään asianmukaisen testauspaikan suunnitelma ja osoitetaan vähimmäispinta-ala, joka on koneellisesti päällystettävä erityisellä testipinnoitteella ja tiivistettävä. Liitteen V lisäyksessä 1 olevan 3.2 kohdan mukaisesti mittaukset on tehtävä ajoneuvon kummaltakin puolelta. Tämä voidaan toteuttaa joko niin, että mitataan kahdella mikrofonilla (yksi radan kummallakin puolella) ja ajetaan yhteen suuntaan, tai niin, että mitataan ainoastaan yhdellä mikrofonilla, joka on radan jommallakummalla puolella, ja ajetaan ajoneuvoa molempiin suuntiin. Jos käytetään jälkimmäistä menetelmää, radan senpuoleiselle pinnalle, jolla ei ole mikrofonia, ei ole asetettu vaatimuksia.

Kuva 1

Testipintaa koskevat vähimmäisvaatimukset



Testitiepinnoitteella päällystetty vähimmäispinta-ala s.o. testialue

Mikrofoni (korkeus 1,2 m)

Huomautus: Tällä säteellä ei saa olla suuria esineitä, joista aiheutuu huomattavaa akustista heijastumaa.

3.2 *Pinnan suunnittelu ja valmistelu*

3.2.1 Pinnoitteen suunnittelun vähimmäisvaatimukset

Testipinnan on täytettävä neljä suunnitteluvaatimusta:

3.2.1.1 Sen on oltava tiivistä asfalttibetonia.

3.2.1.2 Sepelin suurimman koon on oltava 8 mm (toleranssit sallitaan 6,3 ja 10 mm välillä).

3.2.1.3 Kulutuskerroksen paksuuden on oltava ≥ 30 mm.

3.2.1.4 Sideaineen on oltava suoraan imeytettyä, muuttamatonta bitumilajiketta.

3.2.2 Suunnitteluohjeet

Kiviaineksen rakeisuuskäyrä, jolla saavutetaan toivotut ominaisuudet, esitetään kuvassa 2. Sen tarkoituksena on toimia ohjeena testipinnan rakentajalle. Lisäksi taulukossa 1 on tiettyjä yleisohjeita tarvittavan pintakarkeuden ja kestävyyden aikaansaamiseksi. Rakeisuuskäyrä koostuu seuraavasta kaavasta:

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

jossa

d = seulan neliömäisen silmän koko millimetreinä,

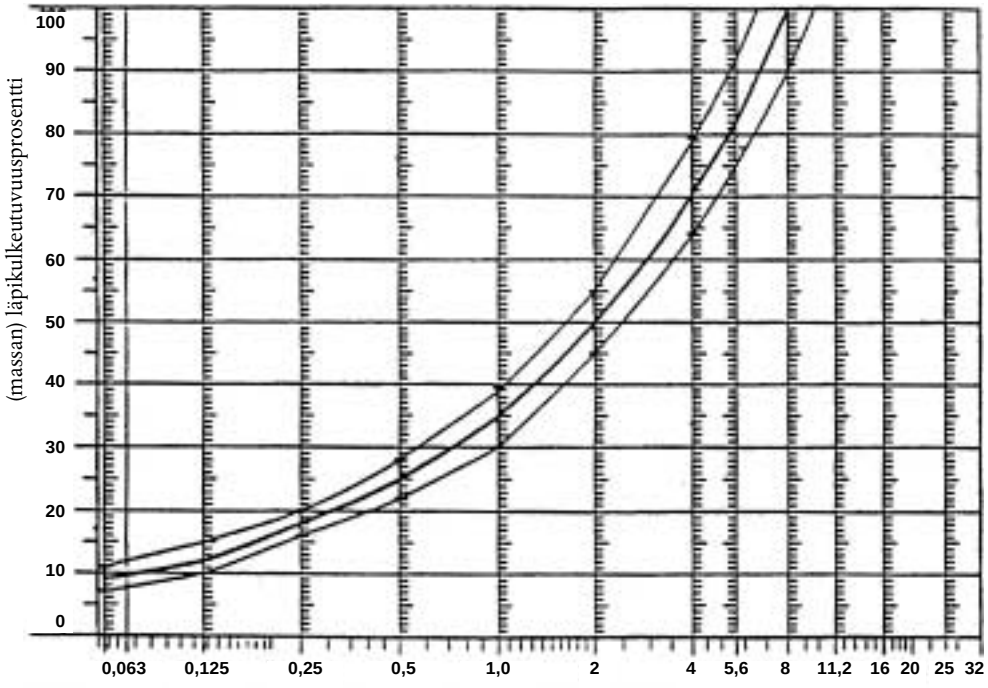
d_{max} = 8 mm keskimmäiselle käyrälle,

= 10 mm alemmalle toleranssikäyrälle,

= 6,3 mm ylemmälle toleranssikäyrälle.

Kuva 2

Kiviaineksen rakeisuuskäyrä asfalttiseoksessa toleransseineen



Edellisen lisäksi annetaan seuraavat suositukset:

a) hiekkamurskassa (0,063 mm < seulan reikien mitta < 2 mm) ei saa olla enempää kuin 55 % luonnonhiekkaa, ja siinä on oltava vähintään 45 % rouhittua hiekkaa;

b) pohjan ja alapohjan avulla on saatava aikaan parhaiden tienrakennusperiaatteiden mukainen hyvä stabiilisuus ja tasaisuus;

c) kiviainekset on murskattava (100 % murskattuja osia) ja niiden on oltava sellaista raaka-ainetta, joka kestää hyvin murskausta;

d) sekoituksessa käytettävät kiviainekset on pestävä;

e) pinnalle ei saa lisätä lisäkiviaineksia;

f) sideaineen PEN-arvona ilmaistun kovuuden on oltava 40—60, 60—80 tai jopa 80—100 kyseessä olevan maan ilmastollisista olosuhteista riippuen. Sääntönä on, että on käytettävä niin kovaa sideainetta kuin mahdollista edellyttäen, että tämä on tavanmukainen käytäntö;

g) sekoituksen lämpötila ennen jyräystä on valittava niin, että tuloksena saadaan seuraavan jyräyksen vaatima tyhjätila. Jotta yhdenmukaisuus 2.1—2.4 kohdassa esitettyjen säännösten kanssa olisi todennäköisempää, tiiviyttä on tutkittava valitsemalla asianmukainen sekoituksen lämpötila ja asianmukainen määrä jyräyskertoja sekä valitsemalla oikea jyräysajoneuvo.

TAULUKKO 1

Suunnitteluohjeita

	Tavoitearvot		Toleranssit
	suhteessa seoksen kokonaismassaan	suhteessa kiviainekseen massaan	
Kiviainesten massat, seulassa neliömäiset aukot (SM) > 2 mm	47,6 %	50,5 %	± 5
Hiekan massa 0,063 < SM < 2 mm	38,0 %	40,2 %	± 5
Täyteaineen massa SM < 0,063 mm	8,8 %	9,3 %	± 2
Sideaineen (bitumin) massa	5,8 %	määrittelemättä	± 0,5
Kiviainesten maksimikoko	8 mm		6,3—10
Sideaineen kovuus	(ks. 3.2.2 kohdan f alakohta)		
Kiihdytetyn tasoituksen kerroin	> 50		
Marshall-kompaktisuutta koskeva kompaktisuus	98 %		

4 TESTAUSMENETELMÄ

4.1 *Tyhjätilan mittaus*

Tämän mittauksen suorittamiseksi radasta on otettava porausnäytteitä vähintään neljästä eri kohdasta tasaisin välein testialueelta linjojen AA ja BB väliltä (ks. kuva 1). Epätasaisuuden ja ajourien kuoppien välttämiseksi porausnäytteitä ei saisi ottaa itse ajourista, vaan niiden läheisyydestä. Kaksi porausnäytettä (vähintään) olisi otettava ajourien läheisyydestä ja (vähintään) yksi porausnäyte olisi otettava suunnilleen ajourien ja kunkin mikrofonin sijaintipaikan puolivälistä.

Jos on syytä epäillä, että tasalaatuisuusvaatimusta ei täytetä (ks. 2.4 kohta), porausnäytteet on otettava useammasta paikasta testialueella.

Tyhjätila tiivistyksen jälkeen on määritettävä jokaisesta porausnäytteestä. Sitten on laskettava porausnäytteiden keskiarvo ja verrattava saatua arvoa 2.1 kohdan vaatimukseen. Lisäksi yhdenkään porausnäytteen tyhjätila ei saa olla yli 10 %.

Tienpinnan rakentajan on paneuduttava ongelmaan, joka saattaa ilmetä, kun testialuetta lämmitetään putkilla tai sähköjohdoilla ja porausnäytteet otetaan tältä alueelta. Asennukset on suunniteltava huolella myöhempiä lisäporausnäytteitä ajatellen. On suositeltavaa jättää joitakin noin 200 × 300 mm suuruisia alueita ilman johtoja tai putkia tai sijoittaa jälkimmäiset tarpeeksi syvälle, etteivät ne vahingoitu pintakerroksesta otettavien porausnäytteiden yhteydessä.

4.2 *Äänen absorptiokerroin*

Äänen absorptiokerroin (tavanomainen ilmaantuvuus) on mitattava impedanssiputkimenetelmällä käyttäen menettelyä, joka esitetään standardissa ISO 10534-1 "Akustiikka — äänen absorptiokertoimen ja impedanssin määrittäminen putkimenetelmällä" ([2]).

Testinäytteisiin on sovellettava samoja vaatimuksia kuin tyhjätilan osalta (ks. 4.1 kohta). Äänen absorptio on mitattava 400—800 Hz:n ja 800—1600 Hz:n alueilla (vähintään terssin keskitaajuuksilla) ja suurimmat arvot on tunnistettava molemmilta taajuusalueilta. Sitten jokaisen testinäytteen arvoista lasketaan keskiarvo lopputuloksen saamiseksi.

4.3 *Makrokarkeuden mittaus*

Tämän standardin mukaisesti makrokarkeuden mittaus on tehtävä vähintään kymmenestä paikasta tasaisin välein ajourilta koko testiradan alueelta ja keskiarvo on mitattava ja verrattava sitä tarkoitettuun makrokarkeuden vähimmäissyvyyteen. Menetelmän kuvauksen osalta ks. ISO-standardi ISO 10844:1994.

5 AJALLINEN STABILITEETTI JA KUNNOSSAPITO

5.1 *Ajan vaikutus*

Kuten monilla muillakin pinnoilla, voidaan odottaa testipinnalta mitattavan vierintämelun lisääntyvän jonkin verran rakentamista seuraavien 6—12 kuukauden aikana.

Pinta saavuttaa vaaditut ominaisuudet aikaisintaan neljä viikkoa rakentamisen jälkeen. Ajan vaikutus kuorma-autojen aiheuttamaan meluun on yleensä pienempi kuin henkilöautojen aiheuttamaan meluun.

Ajallinen stabiliteetti määräytyy ennen kaikkea pinnalla liikkuvien ajoneuvojen aiheuttaman hioutumisen ja tiivistymisen kautta. Pinta on tarkastettava säännöllisesti 2.5 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

5.2 *Pinnan kunnossapito*

Irtokivet ja pöly, jotka saattavat huomattavasti vähentää tehokasta pintakarkeutta, on poistettava pinnalta. Talvi-ilmaston maissa käytetään joskus suolaa jään sulattamiseen. Suola voi muuttaa pintaa tilapäisesti tai jopa pysyvästi lisäten samalla melua. Suolaamista ei siis suositella.

5.3 *Testialueen uudelleen päällystäminen*

Jos testirataa on pakko korjata, on yleensä tarpeen päällystää uudestaan ainoastaan ajokaista (3 m leveä kuvassa 1), jolla ajoneuvot liikkuvat, jos testialue kaistan ulkopuolella täytti tyhjätilan tai äänen absorption vaatimukset sitä mitattaessa.

6 PINTAAN JA SEN TESTAUKSEEN LIITTYVÄT ASIAKIRJAT

6.1 *Testipintaan liittyvät asiakirjat*

Seuraavat tiedot on ilmoitettava testipintaa kuvaavassa asiakirjassa:

6.1.1 testiradan sijainti;

6.1.2 sideaineen tyyppi ja kestävyys, kivianeksen tyyppi, betonin teoreettinen suurin tilheys (DR), vierintäkaistan paksuus ja testiradasta otetuista porausnäytteistä määritelty rakeisuuskäyrä;

6.1.3 tiivistysmenetelmä (esim. jyrän tyyppi ja massa, ajokertojen määrä);

6.1.4 sekoituksen lämpötila, ympäröivän ilman lämpötila ja tuulen nopeus pinnan rakentamisen aikana);

6.1.5 pinnan rakennuspäivämäärä ja urakoitsijan nimi;

6.1.6 kaikkien testien tai vähintään viimeisimmän testin tulokset, joissa on oltava:

6.1.6.1 tyhjätila tiivistyksen jälkeen kustakin porausnäytteestä;

6.1.6.2 ne testialueen kohdat, joista porausnäytteet tyhjätilan mittausta varten on otettu;

6.1.6.3 jokaisen porausnäytteen äänen absorptiokerroin (jos se on mitattu). Tarkennettava tulokset erikseen jokaisesta porausnäytteestä ja jokaiselta taajuusalueelta, sekä yleinen keskiarvo;

6.1.6.4 ne testialueen kohdat, joista porausnäytteet äänen absorption mittausta varten on otettu;

6.1.6.5 pintakarkeuden syvyys sekä testien määrä ja keskihajonta;

6.1.6.6 edellä 6.1.6.1 ja 6.1.6.2 kohdan mukaiset testit suorittanut laitos ja käytetyt laitetyypit;

6.1.6.7 testi(e)n päivämäärä ja päivä, jona porausnäytteet testiradasta on otettu.

6.2 *Ajoneuvolle testipinnalla suoritettuja melutestejä koskevat asiakirjat*

Asiakirjassa, jossa kuvataan ajoneuvolle testipinnalla suoritettu melutesti (suoritetut melutestit), on mainittava, täyttyivätkö kaikki standardin vaatimukset vai eivät. Tässä on viitattava 6.1 kohdassa tarkoitettuun asiakirjaan, jossa kuvataan asian vahvistavat tulokset.

([1]) ISO 10844:1994. Jos ISO tulevaisuudessa määrittelee erilaisen testipinnan, muutetaan viitestandardia vastaavasti.
([2]) Julkaistaan myöhemmin."

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

1. Komissio toimitti neuvostolle 11. joulukuuta 1997 EY:n perustamissopimuksen 95 artiklaan perustuvan ehdotuksen moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen renkaista ja niiden asentamisesta annetun neuvoston direktiivin 92/23/ETY muuttamisesta ([1]).

2. Euroopan parlamentti antoi 18. helmikuuta 1998 ensimmäisen käsittelyn perusteella lausuntonsa ([2]), jossa se hyväksyi ehdotuksen tarkistuksitta.

   Talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 27. toukokuuta 1998 ([3]).

3. Neuvosto vahvisti yksimielisesti 13 päivänä huhtikuuta 2000 yhteisen kantansa perustamissopimuksen 251 artiklan mukaisesti.

II TAVOITE

4. Ehdotuksella pyritään rajoittamaan renkaiden kosketuksesta tienpintaan aiheutuvia melupäästöjä. Ehdotetut uudet toimenpiteet yhdessä jo aloitettujen, autojen mekaanisten osien melupäästöjä rajoittavien toimenpiteiden kanssa vähentävät tieliikenteen aiheuttamaa melua vähentämättä kuitenkaan tieliikenteen turvallisuutta ja häiritsemättä rengasmarkkinoita. Ehdotus on jatkoa 10 päivänä marraskuuta 1992 annetun neuvoston direktiivin 92/97/ETY ([4]) 4 artiklan 2 kohdan säännöksille, joilla muutettiin moottoriajoneuvojen sallittua melutasoa ja pakojärjestelmää koskevaa direktiiviä 70/157/ETY.

III YHTEISEN KANNAN ANALYYSI

5. Neuvosto on tarkastellut ehdotusta vuodesta 1998 lähtien. Yhteinen kanta vastaa sisällöltään komission ehdotusta. Neuvosto on tehnyt joitain teknisiä muutoksia ja muita tarkistuksia, joiden tarkoituksena on tiukentaa melun testausmenetelmää. Tärkeimmät muutokset komission ehdotukseen on kuvattu jäljempänä:

   1 artikla

6. Ottaen huomioon eräiden jäsenvaltioiden ilmasta-olot, joiden vuoksi on tarpeen varustaa talvirenkaat nastoilla, neuvosto päätti muuttaa 'renkaan' määritelmää siten, että nastoitetut talvirenkaat jäävät näiden säännösten ulkopuolelle (1 artiklan 2 kohta).

7. Soveltamisalaa selvennettiin sen ilmaisemiseksi, että liitteen V vaatimuksia sovelletaan renkaisiin, jotka on tarkoitettu asennettavaksi 1. lokakuuta 1980 tai sen jälkeen käyttöönotettuihin ajoneuvoihin. Päätettiin myös, että liitteen V melupäästöä koskevat vaatimukset eivät koske erittäin suuria renkaita (vanteen nimellishalkaisija vähintään 635 mm) (1 artiklan 3 kohta).

   1 artikla, 6 kohta ja 2 artikla

8. Direktiivin voimaan saattamista ja soveltamista koskevia päivämääriä on hieman muutettu. Tarkoituksena oli antaa aikaa hallinnollisten ja teknisten menettelyjen loppuun saattamiselle.

   3 artikla

9. Varmistaakseen parannusten jatkumisen renkaiden turvallisuuden alalla neuvosto kehottaa komissiota muuttamaan direktiiviä 92/23/ETY renkaiden pitotestien käyttöön ottamiseksi (3 artiklan 1 kohta).

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

10. Komissiota kehotetaan myös esittämään uusia ehdotuksia moottoriajoneuvoja koskevaan sääntelyyn liittyvistä toimenpiteistä siten, että direktiivin 92/23/ETY säännöksiä tarkistetaan tavalla, joka parantaa turvallisuutta, ympäristönsuojelua ja energiansäästöä (3 artiklan 2 kohta).

Liite I

11. Neuvosto totesi, ettei kaikilla renkaiden tyyppihyväksynnästä vastaavilla jäsenvaltioiden viranomaisilla ole vaadittuja testauslaitoksia tällä hetkellä, ja päätti, että 31. joulukuuta 2005 asti valmistajien laboratoriot voidaan hyväksyä hyväksytyiksi testauslaboratorioiksi direktiivin 70/156/ETY 14 artiklan 1 kohdan i alakohdan mukaisesti. Tämän jälkeen 1. tammikuuta 2006 lähtien sovelletaan direktiivin 70/156/ETY 14 artiklan 1 kohdan ii alakohtaa (liite I, kohta 1.3).

12. Neuvosto on myös tehnyt muutoksia, joilla teknisiä säännöksiä on tarkennettu ja tyyppihyväksynnästä vastaavan viranomaisen erityinen toimivalta on määritelty selvemmin.

Liite V

13. Vierintämelutasojen testausmenetelmän parantamiseksi entisestään neuvosto teki teknisiä muutoksia, jotka tekevät testauseritelmistä tarkempia ja siten tuottavat luotettavampia tuloksia (lisäys 1).

14. Lisättiin uusi lisäys, jossa esitetään ne tiedot, joiden on sisällyttävä testiraporttiin (lisäys 2).

Liite VI

15. Lisättiin uusi liite, jossa esitetään testiradan fyysiset ominaisuudet ja pinnoittaminen. Ne perustuvat ISO-standardiin ([1]).

IV **PÄÄTELMÄT**

16. Saavuttaakseen edellä mainitun tavoitteen neuvosto on pyrkinyt hyväksymään, selventämään ja vahvistamaan säännökset erityisesti niin, että ne olisivat mahdollisimman tiukat ja teknisesti täsmälliset, jotta tieliikenteen aiheuttama melu vähenisi.

([1]) ISO 10844:1994.