

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/23/EWG des Rates über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und ihre Montage

KOM(97) 680 endg.; Ratsdok. 13444/97

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 30. Dezember 1997 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 11. Dezember 1997 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Da sich der Vorschlag auf Artikel 100a EGV stützt, findet das Mitentscheidungsverfahren Anwendung. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß wird an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 171/90 = AE-Nr. 900436 und
Drucksache 514/91 = AE-Nr. 912176.

BEGRÜNDUNG

1. Angestrebtes Ziel

Ziel der vorgeschlagenen Maßnahmen ist es, die durch das Abrollgeräusch von Luftreifen auf dem Fahrbahnbelag verursachten Geräuschemissionen zu begrenzen. Das würde sich neben den zur Begrenzung der Geräuschemissionen der mechanischen Fahrzeugteile bereits getroffenen Maßnahmen positiv auf die Bekämpfung des durch den Straßenverkehr verursachten Lärms auswirken, ohne jedoch die Verkehrssicherheit zu vermindern und den Reifenmarkt nennenswert zu beeinträchtigen.

2. Vorgeschichte

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind eine Folge der in Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 92/97/EWG¹ - zur Änderung der Richtlinie 70/157/EWG des Rates über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen² - aufgeführten Bestimmungen. Darin heißt es, daß weitere Maßnahmen, insbesondere um die Sicherheitsanforderungen mit der Notwendigkeit der Begrenzung des Abrollgeräuschs von Luftreifen auf dem Fahrbahnbelag zu vereinbaren, auf der Grundlage eines Vorschlags der Kommission beschlossen werden, der den bis dahin erzielten Untersuchungs- und Forschungsergebnissen über diese Lärmquelle Rechnung trägt.

Die Kommission hat zunächst ihre Ad-hoc-Arbeitsgruppe 'ERGA-Geräuschpegel' beauftragt, ein realistisches und reproduzierbares Meßverfahren auszuarbeiten, mit dem das Abrollgeräusch gemessen werden kann.

Als dieses Meßverfahren festgelegt war, hat die Kommission eine Studie in Auftrag gegeben, um einen numerischen Wert für den Geräuschpegel des Abrollgeräuschs zu ermitteln, das von den einzelnen an den verschiedenen Fahrzeugtypen montierten Reifentypen verursacht wird.

3. Allgemeine Erwägungen im Zusammenhang mit den vorgeschlagenen Grenzwerten

In dem Vorschlag der Kommission wurden die Grenzwerte für das Abrollgeräusch bei Reifen, die zur Montage an Personenkraftwagen bestimmt sind, nach der nominalen Reifenbreite (Grenzwerte zwischen 72 und 76 Dezibel) und bei Nutzfahrzeugreifen nach der Verwendungskategorie festgelegt (Grenzwerte zwischen 75 und 79 Dezibel).

¹ ABl. Nr. L 371 vom 19.12.1992, S.1.

² ABl. Nr. L 42 vom 23.2.1970, S. 16.

Diese Grenzwerte sind der Arbeitsgruppe "Kraftfahrzeuge" vorgelegt worden." Die Stellungnahmen der Sachverständigen der Mitgliedstaaten dazu waren unterschiedlich. Während die Sachverständigen einiger Mitgliedstaaten die von der Kommission vorgeschlagenen Grenzwerte voll und ganz unterstützten, hielten die Sachverständigen anderer Mitgliedstaaten sowie die Vertreter der Reifenindustrie diese für zu streng und deren Anhebung um zwei Dezibel für angemessener. Die Kommission vertritt jedoch die Auffassung, daß die vorgeschlagenen Grenzwerte ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen den Interessen des Marktes und denen des Umweltschutzes darstellen. In diesem Zusammenhang muß darauf hingewiesen werden, daß eine Anhebung der Grenzwerte um ein einziges Dezibel die Auswirkungen der Maßnahmen so verringern würde, daß nur noch etwa 8% der auf dem Markt angebotenen Reifen angepaßt werden müßten, um weniger Lärm zu verursachen und somit den neuen Vorschriften zu entsprechen, während zur Einhaltung der von der Kommission vorgeschlagenen Grenzwerte etwa 25% der Reifen an die neuen Vorschriften angepaßt werden müßten.

4. Besondere Erwägungen

Artikel 1 sieht insbesondere vor, daß die Vorschriften des neuen Anhangs V über das Abrollgeräusch nicht für Reifen gelten, die zur Montage an Fahrzeuge bestimmt sind, die zum ersten Mal vor dem 1. Oktober 1980 zugelassen wurden. Diese Reifen, deren spezifische Abmessungen und Merkmale, den damaligen Fahrzeugen (beispielsweise Aston Martin, Ferrari Dino usw.) entsprechen, sind zwar von der Einhaltung der Vorschriften für das Abrollgeräusch ausgenommen, die Auswirkungen auf die Umwelt sind jedoch angesichts der begrenzten und noch weiter abnehmenden Zahl dieser Fahrzeuge sehr gering.

In Artikel 2 ist das Datum (1. Oktober 2001) vorgesehen, ab dem die Vorschriften der Richtlinie sowohl für Fahrzeuge der Klasse M₁ und deren Reifen als auch für Fahrzeug anderer Klassen als der Klasse M₁ und deren Reifen in Kraft treten sollen. Dabei wird unterschieden zwischen dem Fall, in dem die Vorschriften der Richtlinie in einem System der vollständigen Harmonisierung anzuwenden sind, und dem Fall eines Systems der optionellen Harmonisierung (d.h., Bauartgenehmigungen mit nationaler Geltung sind noch zulässig).

Ferner ist in Artikel 2 das Datum (1. Oktober 2005) vorgesehen, ab dem Ersatzreifen, für die die Typgenehmigung vor dem Inkrafttretungsdatum der neuen Richtlinie erteilt wurde, den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen müssen.

5. Künftige Arbeiten

Die Kommission betont, daß es sich bei den Vorschriften zur Verringerung des Abrollgeräuschs auf dem Fahrbahnbelag um einen ersten Schritt zur Bekämpfung dieser Lärmquelle handelt, und daß diese zu einem späteren Zeitpunkt anhand ihrer Auswirkungen auf den Markt und auf die Umwelt zu überprüfen sind.

Vorschlag für eine
Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates
zur Änderung der Richtlinie 92/23/EWG des Rates über Reifen von
Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und ihre Montage

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN
UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere
auf Artikel 100 a,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

gemäß dem Verfahren nach Artikel 189 b EG-Vertrag,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Binnenmarkt umfaßt einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie
Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr gewährleistet sein muß.
Es ist geboten, die dafür erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

¹ ABl. Nr. C

² ABl. Nr. C

- (2) Bei der Richtlinie 92/23/EWG des Rates über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und ihre Montage³ handelt es sich um eine Einzelrichtlinie des durch die Richtlinie 70/156/EWG des Rates über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger⁴, zuletzt geändert durch die Richtlinie 97/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁵, eingeführten EG-Typgenehmigungsverfahrens. Daher gelten die Bestimmungen der Richtlinie 70/156/EWG über Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten auch für diese Richtlinie.
- (3) Insbesondere wird in Artikel 3 Absatz 4 und Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 70/156/EWG festgelegt, daß jeder Einzelrichtlinie ein Beschreibungsbogen sowie ein Typgenehmigungsbogen gemäß Anhang VI der genannten Richtlinie beigelegt wird, damit das Typgenehmigungsverfahren rechnergestützt durchgeführt werden kann. Der in der Richtlinie 92/23/EWG enthaltene Typgenehmigungsbogen ist entsprechend zu ändern.
- (4) Gemäß der Richtlinie 92/97/EWG des Rates⁶ zur Änderung der Richtlinie 70/157/EWG des Rates über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen⁷, zuletzt geändert durch die Richtlinie 96/20/EG der Kommission⁸, sind weitere Maßnahmen, die insbesondere die Sicherheitsanforderungen mit der Notwendigkeit der Begrenzung des Abrollgeräuschs von Luftreifen auf dem Fahrbahnbelag in Einklang bringen sollen, auf der Grundlage eines Vorschlags der Kommission zu treffen, der den

³ ABl. Nr. L 129 vom 24.5.1992, S. 95.

⁴ ABl. Nr. L 42 vom 23.2.1990, S. 1.

⁵ ABl. Nr. L 233 vom 25.8.1997, S. 1

⁶ ABl. Nr. L 371 vom 19.12.1992, S. 1.

⁷ ABl. Nr. L 42 vom 23.2.1970, S. 16.

⁸ ABl. Nr. L 92 vom 13.4.1996, S. 23.

Untersuchungs- und Forschungsergebnissen über diese Lärmquelle Rechnung trägt.

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

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Die Ausdrücke "EWG-Bauartgenehmigung" und "EWG-Betriebserlaubnis" sind stets durch "EG-Typgenehmigung" zu ersetzen.
2. Die in Artikel 1, erster Spiegelstrich enthaltene Begriffsbestimmung von "Reifen" erhält folgende Fassung: "Neue Original- oder Ersatzreifen, die zur Ausrüstung von Fahrzeugen im Sinne der Richtlinie 70/156/EWG bestimmt sind".

Am Ende des Artikels 1 wird angefügt:

"Die Anforderungen des Anhangs V gelten nicht für

-Reifen der Geschwindigkeitskategorien unter 80 km/h,

-Reifen mit einem Nenndurchmesser der Felgen bis zu 254 mm (oder Kode 10),

-Notreifen zum vorübergehenden Gebrauch,

-Reifen, die zur Montage an Fahrzeugen bestimmt sind, deren Erstzulassung vor dem 1. Oktober 1980 erfolgte."

3. In Artikel 2 werden die Absätze 1 und 2 durch die folgenden Absätze ersetzt:

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

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

3. Die Mitgliedstaaten erteilen die EG- Typgenehmigung für ein Fahrzeug in bezug auf die Reifen gemäß den Bedingungen des Anhangs III für jedes Fahrzeug, bei dem alle Reifen (einschließlich des Notreifens, falls vorhanden) die Anforderungen des Anhangs II sowie die Anforderungen für Fahrzeuge gemäß Anhang IV erfüllen, und vergeben hierfür eine EG-Typgenehmigungsnummer gemäß Anhang III."

4. Am Ende des Verzeichnisses der Anhänge wird angefügt: "ANHANG V - Abrollgeräusch der Reifen auf dem Straßenbelag".

5. Die Anhänge werden entsprechend dem Anhang dieser Richtlinie geändert.

Artikel 2

1. Ab dem 1.10.2001 dürfen die Mitgliedstaaten bei Fahrzeugen der Klasse M₁ die EG-Typgenehmigung für einen Fahrzeugtyp in bezug auf die Reifen und deren Montage nach Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG oder für einen für diese Fahrzeuge bestimmten Reifentyp nach Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG nicht mehr erteilen, wenn die Vorschriften der Richtlinie 92/23/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, nicht erfüllt werden.

2. Ab dem 1.10.2001 dürfen die Mitgliedstaaten bei Fahrzeugen anderer Klassen als der Klasse M₁ für einen Fahrzeugtyp in bezug auf die Reifen und deren Montage oder einen für diese Fahrzeuge bestimmten Reifentyp

- weder die EG-Typgenehmigung gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG

- noch die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung erteilen, es sei denn, die Bestimmungen von Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG werden geltend gemacht,

wenn diese die Bestimmungen der Richtlinie 92/23/EG, in der Fassung dieser Richtlinie, nicht erfüllen.

3. Ab dem 1.10.2001

- betrachten die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Reifen und deren Montage an Neufahrzeugen beziehen, die gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 70/156/EWG ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigungen, mit denen diese Neufahrzeuge versehen sind, als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 der genannten Richtlinie,

und

- verweigern die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Reifen und deren Montage an Neufahrzeugen beziehen, die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen, die nicht mit einer Übereinstimmungsbescheinigung im Sinne der Richtlinie 70/156/EWG versehen sind, es sei denn, es werden die Bestimmungen von Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG geltend gemacht,

wenn die Vorschriften der Richtlinie 92/23/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, nicht erfüllt werden.

4. Ab dem 1.10.2005

- betrachten die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf neue Reifen beziehen, die gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 70/156/EWG ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigungen, mit denen diese Reifen versehen sind, als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 der genannten Richtlinie,

und

- verweigern die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf neue Reifen beziehen, den Verkauf von neuen Reifen, die nicht mit einer Übereinstimmungsbescheinigung im Sinne der Richtlinie 70/156/EWG versehen sind, es sei denn, es werden die Bestimmungen von Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG geltend gemacht,

wenn die Vorschriften der Richtlinie 92/23/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, nicht erfüllt werden.

Artikel 3

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 1.10.2001 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Rechtsvorschriften ab dem 1.10.2001 an.

2. Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.
3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 4

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

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

ANHANG

1. Anhang I der Richtlinie 92/23/EWG wird durch folgenden Anhang I ersetzt:

"Anhang I

VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN FÜR DIE EG-TYPGENEHMIGUNG VON REIFEN

1. ANTRAG AUF ERTEILUNG DER EG-TYPGENEHMIGUNG EINES REIFENTYPS
 - 1.1. Der Antrag auf Erteilung der EG-Typgenehmigung eines Reifentyps gemäß Artikel 3 Absatz 4 der Richtlinie 70/156/EWG ist vom Reifenhersteller zu stellen.
 - 1.1.1. Dem Antrag auf Erteilung der EG-Typgenehmigung gemäß Anhang II ist in dreifacher Ausfertigung eine Beschreibung des Reifentyps entsprechend dem Beschreibungsbogen in Anlage 1A beizufügen.
 - 1.1.1.1. Dem Antrag muß (in dreifacher Ausfertigung) eine Skizze oder ein repräsentatives Foto beiliegen, aus der oder dem das Lufflächenprofil ersichtlich ist, sowie eine Skizze des auf die Meßfelge montierten aufgepumpten Reifens, die die einschlägigen Abmessungen des zur Typgenehmigung vorgelegten Typs zeigt (vgl. 6.1.1 und 6.1.2 des Anhangs II).
 - 1.1.1.2. Ferner müssen dem Antrag der von dem technischen Dienst, der die Prüfungen durchgeführt hat, ausgestellte Prüfbericht oder, nach Wahl der zuständigen Behörde, ein oder zwei Muster des zu prüfenden Reifentyps beiliegen.
 - 1.1.2. Dem Antrag auf Erteilung der EG-Typgenehmigung gemäß Anhang V ist in dreifacher Ausfertigung eine Beschreibung des Reifentyps entsprechend dem Beschreibungsbogen in Anlage 1B beizufügen.
 - 1.1.2.1. Dem Antrag müssen (in dreifacher Ausfertigung) Skizzen, Zeichnungen oder Fotos des (der) für den Reifentyp repräsentativen Lufflächenprofils(e) beiliegen.
 - 1.1.2.2. Ferner müssen dem Antrag entweder der von dem technischen Dienst, der die Prüfungen durchgeführt hat, ausgestellte Prüfbericht oder, nach Wahl der zuständigen Behörde, vier Muster der für den zu prüfenden Reifentyp repräsentativen Größe beiliegen.
 - 1.2. Der Hersteller kann eine Erweiterung der EG-Typgenehmigung beantragen,
 - 1.2.1. um geänderte Reifentypen in die Typgenehmigungen nach Anhang II einzubeziehen, und/oder

- 1.2.2. um zusätzliche Bezeichnungen der Reifengröße und/oder geänderte Handelsbezeichnungen des Herstellers und/oder Lufflächenprofile in die Typgenehmigungen nach Anhang V einzubeziehen.
- 1.3. Die Typgenehmigungsbehörde kann die Prüflaboratorien des Reifenherstellers als genehmigte Prüflaboratorien nach Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG akzeptieren.

2. AUFSCHRIFTEN

- 2.1. Muster eines zur EG-Typgenehmigung vorgelegten Reifentyps müssen gut sichtbar und unverwischbar mit der Fabrik- oder Handelsmarke des Antragstellers versehen sein und hinreichend Platz für das EG-Typgenehmigungszeichen bieten.

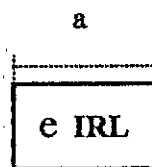
3. EG-TYPGENEHMIGUNGEN.

- 3.1. Reifentypen, die nach 1.1.1 vorgelegt wurden und die Anforderungen des Anhangs II erfüllen, wird die EG-Typgenehmigung nach Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 70/156/EWG erteilt und eine Typgenehmigungsnummer zugeteilt.
 - 3.1.1. Die Benachrichtigung der Mitgliedstaaten über die Erteilung, die Erweiterung oder die Verweigerung der Typgenehmigung eines Reifentyps nach Anhang II erfolgt mit einem Formblatt gemäß dem Muster in der Anlage 2A.
- 3.2. Reifentypen, die nach 1.1.2 vorgelegt wurden und die Anforderungen des Anhangs V erfüllen, wird die EG-Typgenehmigung nach Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 70/156/EWG erteilt und eine Typgenehmigungsnummer zugeteilt.
 - 3.2.1. Die Benachrichtigung der Mitgliedstaaten über die Erteilung, die Erweiterung oder die Verweigerung der Typgenehmigung eines Reifentyps nach Anhang V erfolgt mit einem Formblatt gemäß dem Muster in der Anlage 2B.
- 3.3. Jedem genehmigten Reifentyp wird eine Typgenehmigungsnummer zugeteilt. Ein und derselbe Mitgliedstaat darf die gleiche Nummer keinem anderen Reifentyp zuteilen. Insbesondere müssen sich Typgenehmigungsnummern, die nach Anhang II zugeteilt wurden von Typgenehmigungsnummern, die nach Anhang V zugeteilt wurden, unterscheiden.

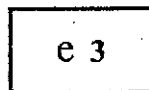
4. EG-TYPGENEHMIGUNGSZEICHEN

- 4.1. Jeder Reifen, der einem Typ entspricht, dem die Typgenehmigung nach dieser Richtlinie erteilt wurde, muß das entsprechende EG-Typgenehmigungszeichen tragen.
- 4.2. Das EG-Typgenehmigungszeichen besteht aus einem den Kleinbuchstaben 'e' umgebenden Rechteck, gefolgt von dem (den) Kennbuchstaben bzw. Kennziffern des Mitgliedstaats, der die EG-Typgenehmigung nach Anhang VII der Richtlinie 70/156/EWG erteilt hat. Die EG-Typgenehmigungsnummer setzt sich zusammen aus der auf dem Typgenehmigungsbogen angegebenen Typgenehmigungsnummer, der zwei Ziffern vorangestellt sind: '00' für Nutzfahrzeugreifen, '02' für Pkw-Reifen.
- 4.2.1. Das Rechteck des EG-Zeichens muß mindestens 12 mm lang und 8 mm hoch sein. Kennbuchstaben und -ziffern müssen mindestens 4 mm hoch sein.
- 4.3. Die EG-Typgenehmigungszeichen und -nummern sowie zusätzliche, nach Anhang II, Abschnitt 3 erforderliche Aufschriften (für die Typgenehmigung nach den Anforderungen des Anhangs II) müssen in der in diesem Abschnitt vorgeschriebenen Weise angebracht werden.
- 4.4. Typgenehmigungsnummern, die nach Anhang V zugeteilt wurden, muß der Buchstabe 's' nachgestellt werden.
- 4.5. Nachstehend ein Beispiel für das EG-Zeichen:

a = mindestens 12 mm



00479



00687-s

Bei einem Reifen, der das oben gezeigte EG-Zeichen trägt, handelt es sich um einen Nutzfahrzeugreifen (00), der die EG-Vorschriften (e) erfüllt, und dem das EG-Zeichen in Irland (IRL) unter der Nummer 479

nach Anhang II und in Italien (3) unter der Nummer 687 gemäß Anhang V (s) zugeteilt wurde.

Bemerkung: Die Nummern '479' und '687' (Typgenehmigungsnummern des EG-Zeichens) sowie die Buchstaben 'IRL' und die Ziffer '3' (Kennbuchstaben und Kennziffer der Mitgliedstaaten, die das EG-Zeichen zugeteilt haben) werden lediglich als Beispiele genannt.

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

5. VERÄNDERUNG EINES REIFENTYPS

- 5.1. Bei Veränderungen eines nach Anhang II oder nach Anhang V genehmigten Reifentyps finden die Vorschriften des Artikels 5 der Richtlinie 70/156/EWG Anwendung.
- 5.2. Bei Veränderung des Laufflächenprofils eines Reifens im Falle einer Typgenehmigung nach Anhang II wird davon ausgegangen, daß eine Wiederholung der in Anhang II vorgeschriebenen Prüfungen nicht notwendig ist.
- 5.3. Wurden im Fall von Typgenehmigungen nach Anhang V zusätzlich die Reifengrößenbezeichnungen einer Reifenreihe sowie die Handelsbezeichnungen und Profilbeschreibungen angegeben, so wird davon ausgegangen, daß eine Wiederholung der in Anhang V vorgeschriebenen Prüfungen nicht erforderlich ist.
- 5.4. Bei Veränderungen des (der) Laufflächenprofils (e) im Falle von Typgenehmigungen nach Anhang V wird davon ausgegangen, daß eine Wiederholung der in Anhang V vorgeschriebenen Prüfungen nicht notwendig ist, wenn diese Veränderungen sich nicht nachteilig auf das Abrollgeräusch der Reifen auf dem Fahrbahnbelag auswirken.

6. ÜBEREINSTIMMUNG DER PRODUKTION

- 6.1. Maßnahmen zur Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion sind generell gemäß den Vorschriften des Artikels 10 der Richtlinie 70/156/EWG zu treffen.
- 6.2. Übersteigt bei Überprüfungen der Übereinstimmung der Produktion gemäß der Anlage 1 des Anhangs V der Geräuschpegel des geprüften Reifens die in Abschnitt 4.2 des Anhangs V vorgeschriebenen

Grenzwerte um nicht mehr als 1 dB(A), wird davon ausgegangen, daß die Produktion die Vorschriften von Abschnitt 4 des obigen Anhangs V entspricht."

2. Die Anlage 1 von Anhang I wird umbenannt in 'Anlage 1A', und der Titel erhält folgenden Wortlaut:

"Anlage 1A

BESCHREIBUNGSBOGEN Nr. BETREFFEND DIE EG-
TYPGENEHMIGUNG EINES REIFENS

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

3. Die Anlage 2 von Anhang I wird umbenannt in 'Anlage 2A', und der Titel erhält folgenden Wortlaut: "

"Anlage 2A

MUSTER

(Größtformat: A4 (210 x 297 mm))

EG-TYPGENEHMIGUNGSBOGEN"

4. Nach der Anlage 2A werden die folgenden Anlagen 1B und 2B angefügt:

"Anlage 1B

BESCHREIBUNGSBOGEN Nr. BETREFFEND DIE EG-
TYPGENEHMIGUNG EINES REIFENS IN BEZUG AUF DAS
ABROLLGERÄUSCH DER REIFEN AUF DEM FAHRBAHNBELAG

(Anhang V der Richtlinie 92/23/EWG)

Die nachstehenden Angaben sind, soweit sie in Frage kommen, zusammen mit einem Verzeichnis der beiliegenden Unterlagen in dreifacher Ausfertigung einzureichen. Liegen Zeichnungen bei, so müssen diese das Format A 4 haben oder auf das Format A4 gefaltet sein und hinreichende Einzelheiten in geeignetem Maßstab enthalten. Bei mikroprozessorgesteuerten Funktionen sind einschlägige Angaben über ihre Funktionsweise zu machen.

1. ALLGEMEINES

- 1.1. Fabrikmarke (Firmenbezeichnung des Herstellers):
- 1.2. Name und Anschrift des Antragstellers:
- 1.3. Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):
- 1.4. Typenkenkmale (Handelsmarke(n) und Handelsbezeichnung(en)):

2. REIFEN

- 2.1. Einstufung der Reifen: (Klasse C1, Klasse C2 oder Klasse C3)
- 2.2. Verwendungsart: (normal, M + S, spezial)
- 2.3. Liste der Reifenbezeichnungen:

(für jede Handelsmarke und Handelsbezeichnung ist die Liste der Reifenbezeichnungen gemäß Abschnitt 2.17 des Anhangs II der Richtlinie 92/23/EWG anzugeben und bei Reifen der Klasse C1 gegebenenfalls die Kennzeichnung 'Reinforced' oder 'Extra Load').

Anlage 2B

Muster

(Größtformat: A4 (210 x 297 mm))

EG-TYPGENEHMIGUNGSBOGEN

(Abrollgeräusch)

STEMPEL DER BEHÖRDE

Benachrichtigung über

- die Typgenehmigung⁽¹⁾
- die Erweiterung der Typgenehmigung⁽¹⁾
- die Verweigerung der Typgenehmigung⁽¹⁾
- den Entzug der Typgenehmigung⁽¹⁾

eines Reifentyps gemäß Anhang V der Richtlinie 92/23/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie .../EG, in bezug auf das Abrollgeräusch der Reifen auf dem Fahrbahnbelag.

EG- Typgenehmigungsnummer: Erweiterungsnummer:

ABSCHNITT I

0. ALLGEMEINES

- 0.1. Name des Herstellers:
- 0.2. Name und Aufschrift des Antragstellers:
- 0.3. Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):

ABSCHNITT II

1. ZUSÄTZLICHE ANGABEN

- 1.1. Fabrikmarke (Handelsmarke des Herstellers):
- 1.2. Reifeneinstufung: (Klasse C1, Klasse C2 oder Klasse C3)¹
- 1.3. Verwendungsart: (Normal, M+S, Spezial)¹
- 2. Für die Durchführung der Prüfungen zuständiger technischer Dienst:
- 3. Datum des Prüfberichts:
- 4. Nummer des Prüfberichts:
- 5. (Gegebenenfalls) Gründe für die Erweiterung der Typengenehmigung:
- 6. (Gegebenenfalls) Bemerkungen:
- 7. Datum und Ort:
- 8. Unterschrift:
- 9. Das Inhaltsverzeichnis der bei der Genehmigungsbehörde hinterlegten Beschreibungsmappe, die auf Antrag erhältlich ist, liegt bei.

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes streichen

5. Abschnitt 3.1.1 des Anhangs IV erhält folgenden Wortlaut:

- “3.1.1. Alle an einem Fahrzeug montierten Reifen, einschließlich der Ersatzreifen müssen vorbehaltlich der Bestimmungen von Abschnitt 3.7.4 das EG-Typgenehmigungszeichen gemäß Abschnitt 4 des Anhangs I oder das Typgenehmigungszeichen tragen, das die Übereinstimmung mit den ECE-Regelungen Nrn.30 oder 54 , auf die in den Erwägungsgründen dieser Richtlinie Bezug genommen wird, angibt. Die ECE-Genehmigungszeichen werden nur mit den

nach dem Anhang II erteilten Typgenehmigungen als gleichwertig angesehen."

6. Nach dem Anhang IV werden der neue Anhang V und die dazugehörige Anlage 1 angefügt:

"ANHANG V

ABROLLGERÄUSCH DER REIFEN AUF DEM FAHRBAHNBELAG

1. GELTUNGSBEREICH

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

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

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

2.1. "Reifentyp"

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

- Name des Herstellers
- Einstufung der Reifen (siehe 2.4 dieses Anhangs)
- Reifenbauart (siehe 2.1.4 des Anhangs II)
- Verwendungsart (siehe 2.1.3 des Anhangs II)
- Abrollgeräusch.

Ferner gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

2.2. "Handelsbezeichnung"

bedeutet die Herstellerbezeichnung für die Auslegung des Laufflächenprofils. Sie kann mit der Handelsmarke identisch sein.

2.3. "Abrollgeräusch"

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

2.4. Im Sinne dieses Anhangs gilt die folgende Reifentypunterteilung:

Reifen der Klasse C1 Reifen für Personenkraftwagen (siehe 2.32 des Anhangs II);

Reifen der Klasse C2 Reifen für Nutzfahrzeuge (siehe 2.32 des Anhangs II mit einem Tragfähigkeitsindex bei Einzelanbringung ≤ 121 und Symbol für die Geschwindigkeitskategorie $\geq$ "N" (siehe 2.29.3 des Anhangs II);

Reifen der Klasse C3 Reifen für Nutzfahrzeuge (siehe 2.33 des Anhangs II) mit einem Tragfähigkeitsindex bei Einzelmontage ≤ 121 und einem Symbol für die Geschwindigkeitskategorie $\leq$ "M" (siehe 2.29.3 des Anhangs II) und Reifen für Nutzfahrzeuge (siehe 2.33 des Anhangs II) mit einem Tragfähigkeitsindex bei Einzelmontage ≥ 122 .

3. AUFSCHRIFTEN

3.1. Die Reifen müssen folgende Aufschriften tragen:

3.1.1. den Herstellernamen oder die Handelsmarke;

3.1.2. die Handelsbezeichnung im Sinne von 2.2. Die Angabe der Handelsbezeichnung ist nicht erforderlich, wenn sie mit der Handelsmarke identisch ist.

3.1.3. die Bezeichnung der Reifengröße im Sinne von 2.17 des Anhangs II;

3.1.4. die Aufschrift 'REINFORCED' (oder 'EXTRA LOAD'), wenn der Reifen als verstärkter Reifen eingestuft ist (siehe 2.3.4 des Anhangs II);

3.1.5. die Aufschrift 'M+S' (oder 'M.S' oder 'M&S') bei M+S-Reifen.

4. VORSCHRIFTEN FÜR DAS ABROLLGERÄUSCH

4.1. Allgemeine Vorschriften

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

- 4.2. Die gemäß der Anlage 1 erzielten Geräuschpegel dürfen die folgenden Grenzwerte nicht überschreiten:
- 4.2.1. Reifen der Klasse C1 mit Bezug auf die nominale Reifenbreite (siehe 2.17.1.1 des Anhangs II) des geprüften Reifens

Nominale Reifenbreite	Grenzwert in dB(A)
145 und darunter	72
155 und 165	73
175 und 185	74
195 bis 215	75
225 und darüber	76

- 4.2.1.1. Bei verstärkten Reifen (siehe 3.1.8 des Anhangs II) werden die Grenzwerte nach 4.2.1 um 1 dB(A) erhöht.
- 4.2.1.2. Bei Reifen für besondere Verwendung der Kategorie "Spezial" (siehe 2.1.3 des Anhangs II) werden die Grenzwerte nach 4.2.1 um 2 dB(A) erhöht.
- 4.2.2. Reifen der Klasse C2 in bezug auf die Verwendungsart (siehe 2.1.3 des Anhangs II) der Reifenreihe

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

4.2.3. Reifen der Klasse C3 in bezug auf die Verwendungsart (siehe 2.1.3 des Anhangs II) der Reifenreihe

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

Anlage 1

Meßverfahren des von Reifen bei hoher Geschwindigkeit verursachten Abrollgeräuschs

0. Einleitung

Dieses Verfahren umfaßt Spezifikationen für die Meßinstrumente, die Meßbedingungen und das Meßverfahren zur Ermittlung des Geräuschpegels eines an dem Prüffahrzeug montierten Reifensatzes, das mit hoher Geschwindigkeit auf einer Straße mit besonderer Oberflächenbeschaffenheit rollt. Der höchste Schalldruckpegel wird bei im Leerlauf fahrendem Prüffahrzeug von auf dem Prüffeld aufgestellten Mikrofonen aufgezeichnet; das endgültige Ergebnis wird durch lineare Regressionsanalyse als Bezugsgeschwindigkeit ermittelt.

1. Meßgeräte

1.1. Akustische Messung

- 1.1.1. Als Schallmeßgerät wird ein Schallpegelmeßgerät des Typs 1 des in der Veröffentlichung 651 der Internationalen Elektronischen Kommission (IEC) beschriebenen "Schallpegelmessers" (1979) verwendet. Die Messungen sind unter Verwendung des Merkmals F ("Anzeige-geschwindigkeit schnell") der Zeitkurve des Geräuschpegelmessers und des Merkmals A der Häufigkeitskurve

durchzuführen, die auch in der obigen Veröffentlichung beschrieben sind.

Zu Beginn und am Ende jeder Meßreihe ist das Meßgerät nach den Angaben des Herstellers mit einer geeigneten Schallquelle (beispielsweise einem Pistonphon) zu kalibrieren. Das Kalibrierungsgerät muß den Vorschriften der Klasse 1 der IEC-Veröffentlichung 942 "Schallkalibrierungsgeräte" entsprechen. Überschreiten die Meßfehler des Meßgeräts bei diesen Kalibrierungen im Laufe einer Meßreihe den Wert von 0,5 dB, dann sind diese Messungen als ungültig zu betrachten.

1.1.2. Anordnung des Mikrophons

Das Mikrophon ist in einem Abstand von $7,5 \pm 0,2$ m von der Bezugslinie CC' (Abbildung 1) der Fahrbahn und in einer Höhe von $1,2 \pm 0,1$ m über dem Boden aufzustellen. Die Achse seiner größten Empfindlichkeit ist waagrecht anzuordnen; sie muß senkrecht zur Bahn des Fahrzeugs verlaufen (Linie CC').

1.2. Geschwindigkeitsmessung

Die Fahrzeuggeschwindigkeit auf der Prüfstrecke wird, wenn die Frontpartie des Fahrzeugs die Linie PP' erreicht, mit einer Genauigkeit von ± 1 km/h bestimmt (siehe Abbildung 1)

1.3. Temperaturmessung

Umgebung: Das Gerät muß die Umgebungstemperatur mit einer Genauigkeit von $\pm 1^\circ\text{C}$ messen können. Die Umgebungstemperatur ist in einer Höhe von 1,2 m über dem Boden zu messen. Die Umgebungstemperatur darf nicht bei direkter Sonneneinstrahlung gemessen werden.

Oberfläche: Das Gerät muß die Temperatur der Prüfoberfläche mit einer Genauigkeit von $\pm 1^\circ\text{C}$ messen können. Die Oberflächentemperatur ist an der Oberfläche zu messen.

1.4. Windmessungen

Das Gerät muß die Windgeschwindigkeit mit einer Genauigkeit von ± 1 m/s in einer Höhe von 1,2 m über dem Boden messen können. Die Windrichtung wird aufgezeichnet.

2. Meßbedingungen

2.1. Prüfgelände

Das Prüfgelände muß aus einer zentral angeordneten Beschleunigungsstrecke bestehen, die von einem im wesentlichen ebenen Prüfgelände umgeben ist. Die Meßstrecke muß eben und die Fahrbahnoberfläche für alle Messungen trocken und sauber sein.

Die Prüfstrecke muß so beschaffen sein, daß die Bedingungen eines freien Schallfelds zwischen der Schallquelle und dem Mikrophon auf ± 1 dB genau eingehalten werden. Diese Bedingung gilt als erfüllt, wenn im Abstand von 50 m um den Mittelpunkt der Meßstrecke keine großen schallreflektierenden Gegenstände wie Zäune, Felsen, Brücken oder Gebäude vorhanden sind.

Die Oberfläche der Meßstrecke und die Abmessungen des Prüfgeländes müssen Anhang VI der Richtlinie 92/97/EWG entsprechen.

Sie muß einen mittleren Teil mit einem Radius von mindestens 10 m aufweisen, der frei von Pulverschnee, hohem Gras, lockerem Boden und Schlacken ist.

In der Umgebung des Mikrophons darf sich kein Hindernis befinden, das das Schallfeld beeinflussen könnte und zwischen dem Mikrophon und der Schallquelle darf sich niemand aufhalten. Die die Messungen durchführende Person und den Messungen beiwohnende Beobachter müssen sich so aufstellen, daß eine Beeinflussung der Anzeige der Meßinstrumente ausgeschlossen ist.

2.2. Wetterbedingungen

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

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

2.3. Umgebungsgeräusch

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

Messungen, die durch einen Schallspitzenwert beeinflusst werden, der offenbar nicht im Zusammenhang mit den Merkmalen des allgemeinen Schallpegels der Reifen steht, sind zu vernachlässigen.

2.4. Vorschriften für das Prüffahrzeug

- 2.4.1. Das Prüffahrzeug ist ein Kraftfahrzeug mit vier Reifen an zwei Achsen.
- 2.4.2. Das Fahrzeug muß so beladen sein, daß es den Belastungen der Prüfreifen gemäß 2.5.3 entspricht.
- 2.4.3. Der Radstand zwischen den beiden mit den Prüfreifen ausgerüsteten Achsen muß bei Reifen der Klasse C1 weniger als 3 m und bei Reifen der Klasse C2 und C3 5m betragen (siehe 2.4 des Anhangs V).
- 2.4.4. Um sicherzustellen, daß das Reifengeräusch durch die Fahrzeugkonstruktion nicht nennenswert beeinflusst wird, sind, falls vorhanden, sämtliche Spritzschutzeinrichtungen zu entfernen, und das Fahrzeug sollte nicht benutzt werden, wenn das von den Reifen verursachte Geräusch durch Karosserieteile in der Nähe der Reifen beeinflusst werden könnte.

So ist es beispielsweise nicht zulässig, Teile in unmittelbarer Nähe der Felgen und der Reifen anzufügen oder beizubehalten, die das Reifengeräusch abschirmen oder absorbieren könnten.

Dagegen ist es zulässig, Bauteile des Fahrzeugs, die zu dem Hintergrundgeräusch des Fahrzeugs beitragen könnten, zu entfernen oder zu verändern.

Darüber hinaus dürfen Veränderungen der Fahrzeugspurweite vorgenommen werden, damit die Reifen teilweise oder vollständig außerhalb des Rands der Fahrzeugkarosserie laufen. Solche Veränderungen können beispielsweise erforderlich sein, um eine ausreichende Lenkfähigkeit bei der Prüfung breiter Reifen zu gewährleisten.

2.5. Reifen

- 2.5.1. An dem Prüffahrzeug werden vier Reifen des gleichen Typs und der gleichen Reihe angebracht.

Reifen mit besonderen Montageanforderungen sind entsprechend diesen Anforderungen zu messen (z.B. Laufrichtung usw.).

An den Reifen muß die volle vor dem Einfahren vorhandene Profiltiefe vorhanden sein.

- 2.5.2. Die Reifen sind an von dem Reifenhersteller zugelassenen Felgen zu prüfen.
- 2.5.3. Für jeden Reifen an dem Prüffahrzeug muß die Prüflast Q_t 70 % bis 90 % der Bezugslast Q_r betragen. Für alle Reifen entspricht die Bezugslast Q_r der Höchstmasse in Verbindung mit dem Tragfähigkeitsindex des Reifens (siehe Anhang II - Anlage 2). Besteht der Tragfähigkeitsindex

aus zwei Ziffern (siehe Anhang II - Nr. 2.28) wird auf die erste Ziffer Bezug genommen. Bei einigen ZR-Reifen, bei denen der Tragfähigkeitsindex entfällt (siehe Anhang II - Nr. 3.1.6.1), sollte auf die an der Seitenwand des Reifens angegebene Höchstlast Bezug genommen werden.

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

$$P_r (Q_t/Q_r)^{1.25} \leq P_t \leq 1.2 P_r (Q_t/Q_r)^{1.25}$$

wobei:

- der Bezugsdruck P_r für "Standard"-Reifen der Klasse C1 2,5 bar beträgt,
- der Bezugsdruck P_r für "verstärkte" Reifen der Klasse C1 3,0 bar beträgt

und

- der Bezugsdruck P_r für Reifen der Klasse C2 und der Klasse C3 der Druck ist, der an der Seitenwand des Reifens angegebenen Druckkennzahl entspricht (siehe Anhang II - Nr. 3.1.11).

- 2.5.5. Die Reifen sollten vor der Prüfung "eingefahren" sein, um lockere Teilchen oder andere durch den Prägungsprozeß verursachte Merkmale an der Lauffläche zu entfernen. Dafür sind normalerweise etwa 100 km bei normaler Benutzung auf der Straße erforderlich.

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

- 2.5.6. Die Reifen müssen vor der Prüfung angewärmt werden.

3. Prüfverfahren

3.1. Allgemeine Bedingungen

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

Wenn die Vorderseite des Fahrzeugs die Linie AA' erreicht hat, muß der Fahrer den Gangwahlhebel in die Leerlaufstellung bringen und den Motor abschalten. Werden von dem Prüffahrzeug während der

Messung anormale Geräusche (z.B. Ventilator, "Selbstzündung") verursacht, ist die Prüfung zu wiederholen.

3.2. Art und Anzahl der Messungen

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

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

3.3. Prüfgeschwindigkeit

Die Geschwindigkeit des Prüffahrzeugs muß in dem folgenden Bereich liegen:

- zwischen 70 und 90 km/h bei Reifen der Klasse C1 und Reifen der Klasse C2,
- zwischen 60 und 80 km/h bei Reifen der Klasse C3.

4. Auswertung der Ergebnisse

Die Messung ist ungültig, wenn zwischen dem Höchstwert und dem allgemeinen Schallpegel eine anormale Abweichung aufgezeichnet wird.

4.1. Ermittlung des Prüfergebnisses

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

- 80 km/h bei Reifen der Klasse C1 und Reifen der Klasse C2,
- 70 km/h bei Reifen der Klasse C3.

4.2. Regressionsanalyse der Schallmessungen

Der (nicht durch die Temperatur ausgeglichene) Geräuschpegel der Reifen L_R in dB(A) wird durch eine Regressionsanalyse nach folgender Formel ermittelt

$$L_R = \bar{L} - a\bar{v}$$

dabei ist $\bar{L}$ der mittlere Wert der gemessenen Schallpegel in dB(A):

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

n die Anzahl der Messungen ($n \geq 16$)

v der mittlere Wert der logarithmischen Geschwindigkeiten

$$\bar{v} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^{i=n} v_i \quad \text{wobei} \quad v_i = \lg(V_i / V_{ref})$$

a ist die Steigung der Regressionsgeraden in dB(A)

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

4.3. Temperatenausgleich

Der nach 4.2. ermittelte Wert von L_R ist zu korrigieren, indem ein Temperatenausgleich auf die Bezugstemperatur Θ_{ref} der Straßenoberfläche nach der folgenden Formel angewandt wird:

$$L_R(\Theta_{ref}) = L_R(\Theta) + K(\Theta - \Theta_{ref})$$

dabei ist Θ die gemessene Temperatur der Straßenoberfläche

$$\Theta_{ref} = 20 \text{ }^\circ\text{C}$$

$$K = 0,03 \text{ dB(A)/}^\circ\text{C, wenn } \Theta > \Theta_{ref}$$

$$0,06 \text{ dB(A)/}^\circ\text{C, wenn } \Theta < \Theta_{ref}$$

Bei Reifen der Klasse C3 erfolgt kein Temperatenausgleich.

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

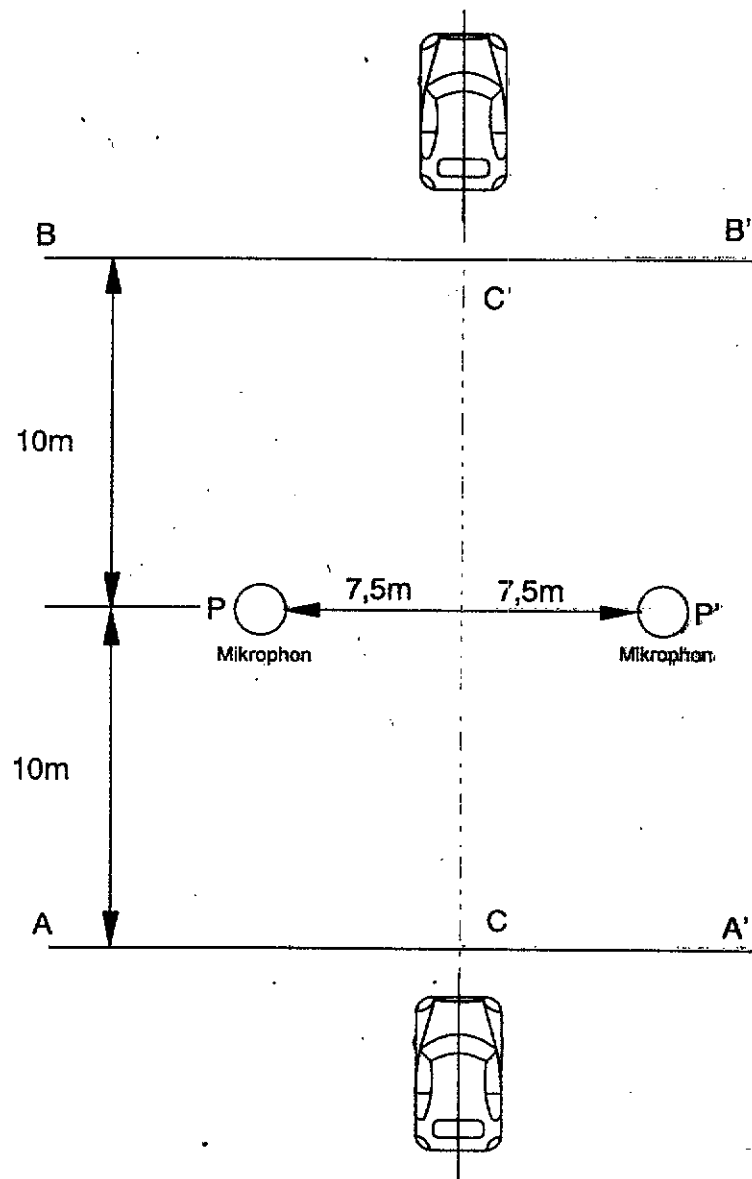
4.5. Das endgültige Ergebnis, der durch die Temperatur ausgeglichene Geräuschpegel der Reifen $L_R(\Theta_{ref})$ in dB(A) wird auf die nächstniedrigere ganze Zahl abgerundet.

5. Prüfbericht

Der Prüfbericht, der zur Ausstellung der Bescheinigung nach Anlage 2 erstellt wird, muß alle relevanten Daten enthalten. Insbesondere müssen darin Einzelheiten über die Umgebungsbedingungen, vor allem die Prüfstrecke, die Lufttemperatur, die Windverhältnisse (Richtung und Geschwindigkeit) und das Umgebungsgeräusch aufgeführt sein.

Abbildung 1

Anordnung der Mikrophone für die Messung



27.03.98

Beschluß

des Bundesrates

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/23/EWG des Rates über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und ihre Montage
KOM(97) 680 endg.; Ratsdok. 13444/97

Der Bundesrat hat in seiner 723. Sitzung am 27. März 1998 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt, daß mit dem vorliegenden Richtlinienvorschlag ein erster Einstieg in EG-weit definierte Anforderungen an das Geräuschverhalten von Reifen erfolgt. Er sieht in der vorgeschlagenen Begrenzung der Rollgeräusche einen ersten Schritt zur weiteren Minderung des Kraftfahrzeuglärms, nachdem in den letzten Jahrzehnten die Antriebsgeräusche wesentlich reduziert worden sind. Dem Richtlinienvorschlag wird daher zugestimmt.
2. Für eine wirksame Bekämpfung des Reifenfahrbahngeräusches hält es der Bundesrat - in weitgehendem Einklang mit der Kommission - gleichzeitig für geboten, daß diese Anforderungen im Zeitablauf gewonnenen Erfahrungswerten und neuen Forschungsergebnissen angepaßt werden.
3. Angesichts der nach wie vor extrem hohen Verkehrsbelastung in den Städten und Gemeinden muß der Stand der Lärminderungstechnik bei Kraftfahrzeugen weiterentwickelt und umfassend und schnell umgesetzt werden.
4. Der Bundesrat bittet deshalb die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, daß
 - die in Artikel 2 des Richtlinienentwurfs genannten Fristen für das Inkrafttreten der Anforderungen um etwa 2 Jahre verkürzt und auf den 01.01.2000 (Typgenehmigung) bzw. 01.01.2003 (Verkauf neuer Reifen) vorverlegt werden;

- in Artikel 2 des Richtlinienentwurfs für Fahrzeuge der Klasse M 1 die gleichen Anforderungen hinsichtlich der Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung gestellt werden, wie für Fahrzeuge anderer Klassen;
 - bereits in dieser Richtlinie festgelegt wird, die Anforderungen an die Geräuschemission von Reifen bis zum 01.01.2001 fortzuschreiben mit dem Ziel, die Grenzwerte deutlich zu senken, unabhängig von der Reifenbreite zu definieren und nach angemessener Frist von 2 bis 3 Jahren in Kraft zu setzen;
 - die Europäische Union Forschungsvorhaben zur Aufklärung der Geräuschentstehungsmechanismen sowie zur weiteren Minderung der Reifengeräusche initiiert und fördert, um die Möglichkeiten für eine Absenkung der Grenzwerte in weiteren Schritten zu ermitteln.
5. Bezugnehmend auf ein aktuelles Forschungsprojekt zur Verbesserung des Geräuschmeßverfahrens für Kraftfahrzeuge, dessen Ergebnisse in Kürze vorliegen werden, bittet der Bundesrat die Bundesregierung daher, der Kommission folgenden **Prüfauftrag** zu übermitteln:

Nach Abschluß des Forschungsvorhabens "Untersuchungen zur Verbesserung des Geräuschmeßverfahrens für Kraftfahrzeuge", das das Umweltbundesamt und das Forschungsinstitut Geräusche und Erschütterungen (FIGE), Herzogenrath, gemeinsam durchführen, ist zu überprüfen, ob der Inhalt des vorliegenden Richtlinienvorschlags überarbeitet bzw. entsprechend angepaßt werden muß.

Dabei sollten die möglichen Diskrepanzen zwischen der Geräuschtypprüfung für das gesamte Fahrzeug (beschleunigte Vorbeifahrt nach Richtlinie 70/157/EWG) und der Geräuschtypprüfung für den Reifen nach dem vorliegenden Richtlinienvorschlag beseitigt oder vermindert werden. Es ist nämlich nicht auszuschließen, daß ein nach dem Richtlinienvorschlag typgeprüfter Reifen nicht die Anforderungen für die zulässige Geräuschemission für das Fahrzeug, gemessen in der beschleunigten Vorbeifahrt nach Richtlinie 70/157/EWG, erfüllt.

Auch der im Richtlinienvorschlag vorgesehene Bonus für Breitreifen sollte dann aufgehoben oder zumindest verringert werden, da ein solcher Bonus im Hinblick auf eine wirksame Verminderung der Geräuschbelästigung durch Kraftfahrzeuge mittel- bis langfristig nicht akzeptabel ist.