



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.04.1998

KOM(1998) 97 endelig udg.

98/0071 (COD)

Forslag til  
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS BESLUTNING  
om ændring af Rådets direktiv 70/221/EØF  
om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning  
vedrørende beholdere for flydende brændstof  
og afskærmning bagtil mod underkøring  
på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil

---

(forelagt af Kommissionen)



## BEGRUNDELSE

### A. Forslagets formål

Formålet med dette forslag er at indføre nye bestemmelser vedrørende beholdere, der er fremstillet af plastmateriale, til køretøjer i klasse M<sub>1</sub><sup>1</sup> i Rådets direktiv 70/221/EØF<sup>2</sup> om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende beholdere for flydende brændstof og afskærmning bagtil mod underkøring på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil, senest ændret ved direktiv .../.../EF<sup>3</sup>, med henblik på at ændre titlen og anvendelsesområdet for direktiv 70/221/EØF, så det omfatter beholdere for andet brændstof end flydende brændstof (dvs. luftformigt brændstof), samt artikel 3 i direktivet vedrørende tilpasning af bilagene til den tekniske udvikling, således at tekniske forskrifter for beholdere til alle typer brændstof i fremtiden kan indføres og ændres ved udvalgsproceduren.

### B. Retsgrundlag

Foranstaltningerne foreslås på grundlag af artikel 100 A i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

Teksten er relevant for EØS-aftalen.

### C. Baggrund

Den tekniske udvikling inden for konstruktion af brændstofbeholdere til personbiler, som har fundet sted siden vedtagelsen af direktiv 70/221/EØF, gør det tilrådeligt at tilpasse direktivet til de tekniske krav i regulativ nr. 34<sup>4</sup>, der er vedtaget af FN's økonomiske kommission for Europa, og som vedrører godkendelse af køretøjer for så vidt angår forebyggelse af brandrisici, særlig bestemmelserne for brændstofbeholdere af plast til køretøjer i klasse M<sub>1</sub>.

Der er voksende interesse for luftformige brændstoffer til fremdrift af motor-køretøjer, især af miljømæssige grunde. Det er derfor formålstjenligt, at Rådets direktiv 70/221/EØF i fremtiden også omfatter bestemmelser vedrørende beholdere til andre brændstoffer end flydende brændstoffer. Derfor bør titlen og anvendelsesområdet for direktiv 70/221/EØF ændres, så der ved senere ændringer af dette direktiv kan indføres tekniske specifikationer for beholdere til luftformige brændstoffer.

Ifølge artikel 3 i direktiv 70/221/EØF skal ændringer til bestemmelserne vedrørende brændstofbeholdere vedtages af Europa-Parlamentet og Rådet. For at fremme hurtig tilpasning af bestemmelserne i direktiv 70/221/EØF vedrørende brændstofbeholdere til den tekniske udvikling synes det dog nødvendigt, at de relevante ændringer i fremtiden vedtages i henhold til den procedure, der er fastlagt i artikel 13 i Rådets direktiv 70/156/EØF. Denne procedure anvendes allerede for de tekniske bilag til alle andre særdirektiver under direktivet for type-

<sup>1</sup> Som fastlagt i bilag II, del A, i direktiv 70/156/EØF.

<sup>2</sup> EFT L 76 af 6.4.1970, s. 23.

<sup>3</sup>

<sup>4</sup> Den Økonomiske Kommission for Europa, dokument nr. E/ECE/324.

godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil. Det foreslås derfor, at artikel 3 i direktiv 70/221/EØF ændres tilsvarende.

Den ved dette direktiv fastsatte fællesskabsforanstaltning for den pågældende sektor, er ikke alene nødvendig, men også uundværlig for at opfylde målet, nemlig en EF-typegodkendelse for køretøjer. Medlemsstaterne kan ikke opfylde dette mål enkeltvis.

#### **D. Forslagets indhold**

Kommissionen foreslår, at der indføres nye bestemmelser i direktiv 70/221/EØF for beholdere af plast til køretøjer i klasse M<sub>1</sub>. Det foreslås, at disse nye bestemmelser anvendes:

- fra 1. oktober 1999 for alle nye køretøjstyper
- fra 1. oktober 2000 for alle fabriksnye køretøjer.

Det foreslås desuden at udvide titel og anvendelsesområde for direktiv 70/221/EØF til at omfatte brændstofbeholdere, som ikke er flydende, at tilpasse artikel 1 i direktiv 70/221/EØF til definitionerne i direktiv 70/156/EØF, og at ændre artikel 3 i direktiv 70/221/EØF vedrørende tilpasning af dette direktivs bilag til den tekniske udvikling.

Forslag til  
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV  
om ændring af Rådets direktiv 70/221/EØF  
om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning  
vedrørende beholdere for flydende brændstof  
og afskærmning bagtil mod underkøring  
på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil

---

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 100 A,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>5</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>6</sup>,

i henhold til fremgangsmåden i artikel 189 B i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab<sup>7</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 70/221/EØF<sup>8</sup>, senest ændret ved Kommissionens direktiv 97/19/EF<sup>9</sup>, er et af særdirektiverne under den EF-typegodkendelsesprocedure, der er fastlagt ved Rådets direktiv 70/156/EØF<sup>10</sup> af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, senest ændret ved direktiv .../.../EF<sup>11</sup>; følgelig finder bestemmelserne i direktiv 70/156/EØF om køretøjssystemer, komponenter og separate tekniske enheder også anvendelse i nærværende direktiv; det er derfor nødvendigt at tilpasse artikel 1 i direktiv 70/221/EØF til definitionerne i direktiv 70/156/EØF;
- (2) den tekniske udvikling gør det tilrådeligt at tilpasse direktiv 70/221/EØF til de tekniske krav i regulativ nr. 34<sup>12</sup> fra FN's økonomiske kommission for Europa om godkendelse af køretøjer for så vidt angår forebyggelse af brandrisici, særlig bestemmelserne for brændstofbeholdere af plast til køretøjer i klasse M<sub>1</sub>;
- (3) der er voksende interesse for luftformige brændstoffer til fremdrift af motorkøretøjer, især af miljømæssige grunde; følgelig er det formålstjenligt, at direktiv 70/221/EØF i fremtiden også omfatter bestemmelser vedrørende beholdere til andre brændstoffer end flydende brændstoffer; titlen og anvendelsesområdet for direktiv 70/221/EØF ændres derfor; ved senere ændringer af direktivet indføres tekniske specifikationer for beholdere til luftformige brændstoffer;

---

5

6

7

8 EFT L 76 af 6.4.1970, s. 23.

9 EFT L 125 af 16.5.1997, s. 1.

10 EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1.

11

12 Den Økonomiske Kommission for Europa, dokument nr. E/ECE/324.

- (4) ifølge artikel 3 i direktiv 70/221/EØF skal ændringer til bestemmelserne vedrørende brændstofbeholdere vedtages af Europa-Parlamentet og Rådet; det er nødvendigt, at hurtig tilpasning af de tekniske krav i direktiv 70/221/EØF vedrørende brændstofbeholdere til den tekniske udvikling i fremtiden vedtages i henhold til proceduren i artikel 13 i direktiv 70/156/EØF;
- (5) ændringerne i dette direktiv vedrører kun brændstofbeholdere af plastmateriale; eksisterende godkendelser i henhold til direktiv 70/221/EØF, som ændret ved direktiv 97/19/EF, bliver derfor ikke ugyldige, og registrering, salg og ibrugtagning af nye køretøjer med metalbrændstofbeholdere, som er omfattet af sådanne godkendelser, er fortsat tilladt;
- (6) den ved dette direktiv fastsatte fællesskabsforanstaltning for den pågældende sektor, er ikke blot nødvendig, men også uundværlig for at opfylde målet: en EF-typegodkendelse for køretøjer; medlemsstaterne kan ikke opfylde dette mål enkeltvis -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

### Artikel 1

I direktiv 70/221/EØF foretages følgende ændringer:

- 1) Titlen affattes således:

“RÅDETS DIREKTIV 70/221/EØF af 20. marts 1970 om medlemsstaternes lovgivning om brændstofbeholdere og afskærmning bagtil mod underkøring på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil”.

- 2) Artikel 1 affattes således:

### “Artikel 1

I dette direktiv forstås ved *køretøj* ethvert motorkøretøj og påhængskøretøj dertil, som fastlagt i bilag II, del A, til direktiv 70/156/EØF.”

- 3) Artikel 2, stk. 1, affattes således:

“1. Medlemsstaterne kan ikke nægte EF-typegodkendelse eller national godkendelse af et køretøj af grunde, der vedrører køretøjets brændstofbeholdere, hvis køretøjet opfylder dette direktivs krav med hensyn til brændstofbeholdere.”

- 4) Artikel 2a, stk. 1, affattes således:

“1. Medlemsstaterne kan ikke nægte eller forbyde salg, indregistrering, ibrugtagning eller brug af et køretøj af grunde, der vedrører køretøjets brændstofbeholdere, hvis køretøjet opfylder dette direktivs krav med hensyn til brændstofbeholdere.”

- 5) Artikel 3 affattes således:

### **“Artikel 3**

De nødvendige ændringer for tilpasning af dette direktivs bilag til den tekniske udvikling vedtages efter proceduren i artikel 13 i direktiv 70/156/EØF.”

- 6) Bilagsfortegnelsen og bilagene til direktiv 70/221/EØF ændres i overensstemmelse med bilaget til dette direktiv.

### **Artikel 2**

1. Fra [1. oktober 1998] skal medlemsstaterne acceptere opfyldelse af bestemmelserne i direktiv 70/221/EØF, som ændret ved nærværende direktiv, i forbindelse med artikel 4, stk. 1, og artikel 7, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF.
2. Fra [1. oktober 1999]:
  - må medlemsstaterne ikke længere udstede EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF
  - kan medlemsstaterne nægte national typegodkendelsefor en ny køretøjstype af grunde, der vedrører køretøjets beholdere til flydende brændstof, hvis det ikke overholder bestemmelserne i direktiv 70/221/EØF, som ændret ved nærværende direktiv.
3. Fra [1. oktober 2000]:
  - skal medlemsstaterne anse typeattester, som ledsager fabriksnye køretøjer som omhandlet i direktiv 70/156/EØF, for ugyldige til det i samme direktivs artikel 7, stk. 1, nævnte formål
  - kan medlemsstaterne nægte registrering, salg og ibrugtagning af fabriksnye køretøjer, hvis de ikke er ledsaget af en typeattest som omhandlet i direktiv 70/156/EØF, undtagen hvis det sker med henvisning til bestemmelserne i artikel 8, stk. 2, i direktiv 70/156/EØF,af grunde, der vedrører beholderne for flydende brændstof, hvis bestemmelserne i direktiv 70/221/EØF, som ændret ved nærværende direktiv, ikke er opfyldt.
4. Direktivets bestemmelser betyder ikke, at godkendelser, der tidligere er meddelt for køretøjer med metalbeholdere til flydende brændstof, bliver ugyldige, eller at sådanne godkendelser ikke kan udvides i henhold til bestemmelserne i det direktiv, de oprindeligt blev meddelt i henhold til.

### **Artikel 3**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [1. oktober 1998]. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

#### **Artikel 4**

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

#### **Artikel 5**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand



## BILAGENE TIL DIREKTIV 70/221/EØF ÆNDRES SÅLEDES:

## 1. Bilagsfortegnelsen for bilag I affattes således:

- “Bilag I: Beholdere for flydende brændstof
- Tillæg 1: Oplysningsskema
- Tillæg 2: EF-typegodkendelsesattest
- Tillæg 3: Prøvning af brandbestandighed
- Tillæg 4: Dimensioner og tekniske specifikationer for ildfaste sten”

## 2. Bilag I affattes således:

*“Bilag I*

## BEHOLDERE FOR FLYDENDE BRÆNDSTOF

## 1. ANVENDELSESOMRÅDE

- 1.1. Dette bilag gælder for alle køretøjer, der er omfattet af direktiv 70/156/EØF.

## 2. DEFINITIONER

I dette bilag forstås ved:

- 2.1. "Køretøjstype hvad angår brændstofbeholdere", køretøjer, der ikke er indbyrdes forskellige på følgende punkter:
- 2.1.1. Brændstofbeholderens (-beholdernes) konstruktion, form, dimensioner og materialer (metal/plast).
- 2.1.2. For køretøjer i klasse M<sub>1</sub><sup>13</sup> brændstofbeholderens (-beholdernes) placering i køretøjet, hvis denne har en negativ indflydelse på de tekniske krav i punkt 5.10 i dette bilag.
- 2.2. "Kabine", rummet, hvori personer opholder sig under kørslen, afgrænset af loft, gulv, sidevægge, døre, udvendige ruder, samt forreste og bageste skillevæg.
- 2.3. "Masse i ubelastet stand" masse af køretøj med karrosseri - og for trækende køretøjer i andre klasser end M<sub>1</sub> koblingsanordningen - i køreklar stand, eller masse af chassis med førerhus, når karrosseriet og/eller kob-

<sup>13</sup> Som fastlagt i bilag II, afsnit A, i direktiv 70/156/EØF.

lingsanordningen ikke leveres af fabrikanten (med kølevæske, smøremidler, brændstof, alle øvrige væsker bortset fra spildevand, værktøj reservchjul og fører, samt, for busser, massen af medfølgende personale (75 kg), hvis der er et sæde til medfølgende personale i køretøjet).

2.4. "Brændstofbeholder", de(n) beholder(e), som er beregnet til at rumme det flydende brændstof, jf. definitionen i punkt 2.6., der først og fremmest tjener til fremdrift af køretøjet; til brændstofbeholderen medregnes ikke tilbehør (f.eks. påfyldningsrør (hvis dette er en særskilt del), påfyldningsåbning, dæksel, måler og ledninger til motoren eller til udligning af overtryk, mv.).

2.5. "Brændstofbeholderens volumen" beholderens rumindhold som specificeret af fabrikanten.

2.6. "Flydende brændstof", brændstof, der er væskeformigt under sædvanlige betingelser.

### 3. ANSØGNING OM EF-TYPEGODKENDELSE

3.1. Ansøgning om typegodkendelse af et køretøj, hvad angår brændstofbeholdere, i henhold til direktiv 70/156/EØF, artikel 3, stk. 4, indgives af køretøjets fabrikant.

3.2. Oplysningsskemaet udformes som vist i tillæg 1.

3.3. Den tekniske tjeneste, som har ansvaret for udførelse af typegodkendelsesprøvningen, skal have udleveret følgende:

3.3.1. et køretøj, der er repræsentativt for den køretøjstype, der søges godkendt, eller de køretøjsdele, som den tekniske tjeneste anser for nødvendige til udførelse af prøvningen

3.3.2. yderligere syv brændstofbeholdere med tilbehør, hvis disse er af plast

3.3.3. yderligere to brændstofbeholdere med tilbehør, hvis disse er af andet materiale.

### 4. MEDDELELSE AF EF-TYPEGODKENDELSE

4.1. Er de pågældende krav opfyldt, meddeles EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 3 og, i givet fald, artikel 4, stk. 4, i direktiv 70/156/EØF.

4.2. EF-typegodkendelsesattesten udformes som vist i tillæg 2.

4.3. Hver godkendt køretøjstype tildeles et godkendelsesnummer i henhold til bilag VII i direktiv 70/156/EØF. En medlemsstat må ikke tildele samme nummer til to forskellige køretøjstyper.

### 5. SPECIFIKATIONER

5.1. Brændstofbeholdere skal være korrosionsbestandigt udført.

- 5.2. Brændstofbeholdere skal bestå lækageprøven i punkt 6.1. med et relativt indvendigt tryk på det dobbelte af normalt arbejdstryk, dog mindst 0,3 bar overtryk, når de er monteret med alt tilbehør.
- Brændstofbeholdere af plast til køretøjer i klasse M<sub>1</sub> anses for at opfylde dette krav, hvis de har været underkastet prøven i punkt 6.3.2.
- 5.3. Overtryk og tryk over normalt arbejdstryk skal automatisk udlignes med passende anordninger (udluftningshul, sikkerhedsventil, el.lign.).
- 5.4. Udluftningshul skal være således konstrueret, at der ikke er risiko for brand. Især må brændstof, der løber ud ved brændstofpåfyldning, ikke kunne komme ned på udstødningssystemet men skal føres til vejbanen.
- 5.5. Brændstofbeholdere må hverken indgå i eller udgøre en flade (f.eks. gulv, væg eller skillevæg) i kabinen eller et hermed sammenhængende rum.
- 5.6. Brændstofbeholdere skal være adskilt fra kabinen. Der kan være åbninger (f.eks. til kabler) i adskillelsen, forudsat at de er således anbragt, at der ikke uhindret kan trænge brændstof ind i kabinen eller et hermed sammenhængende rum.
- 5.7. Brændstofbeholdere skal være solidt fastgjort og således anbragt, at eventuelt udsivende brændstof fra beholderen eller dens tilbehør ikke kan trænge ind i kabinen men ledes til vejbanen.
- 5.8. Påfyldningsåbningen skal ligge uden for kabinen, bagagerummet og motorrummet.
- 5.9. Der må ikke slippe brændstof ud hverken gennem dækslet eller gennem de anordninger, som tjener til udligning af overtryk; hvis beholderen vendes helt om, accepteres dog udsivning af brændstof med op til 30 g/min. Opfyldelsen af dette krav skal kontrolleres under prøven i punkt 6.2.
- 5.10. Brændstofbeholdere skal anbringes således, at de beskyttes mod følgerne af kollision både forfra og bagfra; der må ikke være fremspringende dele, skarpe kanter o.lign. i nærheden af brændstofbeholderen.
- 5.11. Brændstofbeholdere skal desuden prøves efter den særlige procedure i punkt 6.3.
6. PRØVER
- 6.1. Hydraulisk prøve
- Brændstofbeholderen underkastes en hydraulisk prøve for indvendig trykpåvirkning, som udføres på en enkeltstående enhed fuldt monteret med alt tilbehør. Beholderen fyldes fuldstændigt med en ikke brændbar væske (f.eks. vand). Efter at al forbindelse med omgivelserne er afbrudt, øges trykket i beholderen gradvis gennem den ledning, der fører til motoren, indtil det relative indvendige tryk er dobbelt så stort som det normale arbejdstryk, overtrykket skal dog være mindst 0,3 bar. Dette

tryk opretholdes i et minut. I dette tidsrum må beholdervæggen hverken revne eller udvise lækager; blivende deformation er dog acceptabel.

## 6.2. Vendeprøve

6.2.1. Brændstofbeholderen komplet med tilbehør monteres på en prøveramme på samme måde, som den ville blive monteret i det køretøj, den er beregnet til; dette krav gælder også systemer til udligning af overtryk.

6.2.2. Prøverammen skal dreje om en akse, der er parallel med køretøjets længdeakse.

6.2.3. Prøvningen udføres med beholderen fyldt op til både 90% og 30% af fuldt volumen med en ikke brændbar væske med omtrent samme densitet og viskositet som det normalt benyttede brændstof (vand kan eventuelt accepteres).

6.2.4. Beholderen drejes fra udgangsstillingen  $90^\circ$  mod højre, og den skal forblive i denne stilling i mindst 5 minutter.

Dernæst drejes beholderen endnu  $90^\circ$  i samme retning, så den er vendt helt om. Den skal forblive i denne stilling i yderligere mindst 5 minutter.

Beholderen drejes derefter tilbage til udgangsstillingen. Eventuel prøvevæske, der ikke er løbet tilbage i beholderen fra udluftningssystemet, tømmes af, og der fyldes efter om nødvendigt.

Beholderen drejes nu  $90^\circ$  i modsat retning. Den skal forblive i denne stilling i mindst 5 minutter.

Nu drejes beholderen  $90^\circ$  i samme retning. Den skal forblive i denne helt omvendte stilling i mindst 5 minutter. Endelig drejes beholderen tilbage til udgangsstillingen.

6.3. Supplerende prøver for brændstofbeholdere af plast til køretøjer i klasse  $M_1$ .

### 6.3.1. Slagstyrke

6.3.1.1. Brændstofbeholderen fyldes helt med en blanding af vand og glycol eller en anden væske med lavt frysepunkt, som ikke indvirker på beholdermaterialets egenskaber, og den udsættes dernæst for en punkteringsprøve.

6.3.1.2. Under prøvningen skal beholderen have en temperatur på  $233 \text{ K} \pm 2 \text{ K}$  ( $-40 \text{ }^\circ\text{C} \pm 2 \text{ }^\circ\text{C}$ ).

6.3.1.3. Til prøvningen benyttes en prøvestand med slagpendul. Pendulloddet skal være af stål og have form som en pyramide, hvis grundflade er kvadratisk, og hvis sideflader er ligesidede trekantede; kanter og toppunkt skal have en krumningsradius på 3 mm. Pendulets anslagscentrum skal falde sammen med pyramidens tyngdepunkt og befinde sig 1 m fra pendulets omdrejningsakse. Pendulets samlede masse skal være 15 kg. Pen-

dulets energi i anslagsøjeblikket skal være mindst 30 Nm og så nær som muligt ved denne værdi.

- 6.3.1.4. Prøvningen udføres på de steder på beholderen, som anses for sårbare i tilfælde af kollision forfra eller bagfra. Som sårbare anses de steder, der i betragtning af beholderens form og placering i køretøjet er mest udsat eller svagest. I prøverapporten anfører prøvningslaboratoriet, hvilke steder der er valgt.
- 6.3.1.5. Under prøvningen fastholdes beholderen med beslag på den eller de sider, der vender bort fra anslagspunktet. Ved prøvningen må der ikke opstå lækager.
- 6.3.1.6. Fabrikanten kan vælge, om alle slagprøver skal udføres på den samme beholder eller på hver sin beholder.

#### 6.3.2. Mekanisk styrke

Brændstofbeholderen prøves for tæthed og formstabilitet efter fremgangsmåden i punkt 6.1. Brændstofbeholder komplet med tilbehør monteres på en prøveramme på samme måde, som den ville blive monteret i det køretøj, den er beregnet til. Som prøvewæske benyttes vand ved 326 K (53 °C), og beholderen fyldes helt hermed. Beholderen udsættes for et relativt indvendigt tryk på det dobbelte af det normale arbejdstryk, dog skal der være et overtryk på mindst 0,3 bar ved  $326 \text{ K} \pm 2 \text{ K}$  ( $53 \pm 2 \text{ °C}$ ) i 5 timer. Under prøven må der hverken forekomme lækager eller revner i hverken beholder eller tilbehør; blivende deformation er dog acceptabel.

#### 6.3.3. Permeabilitet for brændstof

- 6.3.3.1. Til permeabilitetsprøven benyttes enten det referencebrændstof, der er specificeret i bilag VIII til direktiv 70/221/EØF, eller i handelen værende superbensin. Er brændstofbeholderen kun beregnet til montering i køretøjer med motor med kompressionstænding, benyttes autodiesel som prøvewæske.
- 6.3.3.2. Inden prøvningen fyldes beholderen halvt med prøvewæske og henstår åben ved en temperatur på  $313 \text{ K} \pm 2 \text{ K}$  ( $40 \pm 2 \text{ °C}$ ), indtil dens væggtab pr. tidsenhed er konstant.
- 6.3.3.3. Beholderen tømmes og fyldes atter halvt med prøvebrændstof, hvorefter den lukkes til og hensættes ved  $313 \text{ K} \pm 2 \text{ K}$  ( $40 \pm 2 \text{ °C}$ ). Trykket justeres, når beholderens indhold er kommet op på prøvetemperaturen. Under den følgende prøveperiode på 8 uger bestemmes det væggtab, der skyldes diffusion. Det højeste tilladte gennemsnitlige brændstoffab er på 20 g pr. 24 timer.
- 6.3.3.4. Overstiger diffusionstabet værdien i punkt 6.3.3.3., udføres prøven endnu en gang på den samme beholder, men ved  $296 \text{ K} \pm 2 \text{ K}$  ( $23 \pm 2 \text{ °C}$ ) og ellers uændrede betingelser. Det således bestemte diffusionstab må ikke overstige 10 g pr. 24 timer.

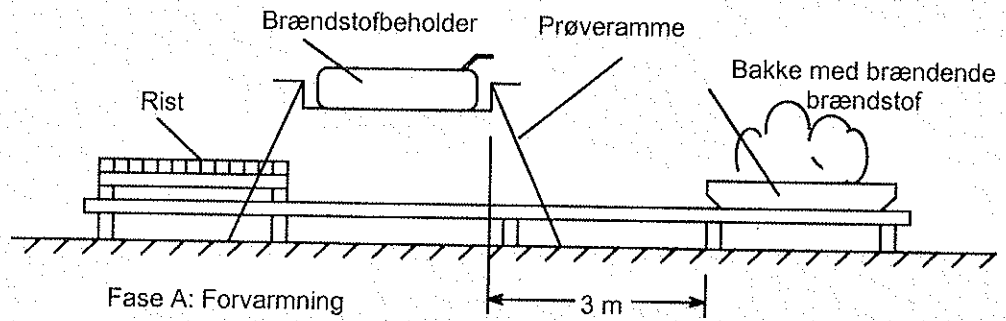
- 6.3.4. Bestandighed over for brændstof
- Efter prøvning efter punkt 6.3.3. skal brændstofbeholderen stadig opfylde kravene i punkt 6.3.1. og 6.3.2.
- 6.3.5. Brandbestandighed
- Brændstofbeholderen underkastes følgende prøve:
- 6.3.5.1. Beholderen udsættes for flammepåvirkning i 2 minutter monteret som på køretøjet. Der må ikke forekomme lækager.
- 6.3.5.2. Der udføres 3 prøver på hver sin fyldte beholder på følgende måde:
- 6.3.5.2.1. Er beholderen beregnet til montering i køretøjer med motor med enten styret tænding eller kompressionstænding, udføres de 3 prøver med superbenzin i beholderen.
- 6.3.5.2.2. Er beholderen kun beregnet til montering i køretøjer med motor med kompressionstænding, udføres de 3 prøver med autodiesel i beholderen.
- 6.3.5.2.3. Til hver prøve monteres brændstofbeholderen på en prøveramme, der så vidt muligt simulerer den faktiske montering på køretøjet. Fastgørelsesmåden for beholderen i rammen skal opfylde de relevante køretøjsspecifikationer. Der skal tages hensyn både til køretøjsdele, som beskytter brændstofbeholderen og dens tilbehør mod flammepåvirkning, eller som i øvrigt indvirker på brandens forløb, og til specificerede komponenter, der monteres på beholder og propper. Alle åbninger skal være lukket under prøvningen, men udluftningssystemer skal fungere. Brændstofbeholderen fyldes halvt med det specificerede brændstof umiddelbart inden prøvningen.
- 6.3.5.3. Den flamme, beholderen udsættes for, dannes ved afbrænding af kommercielt brændstof til motorer med styret tænding (i det følgende benævnt "brændstof") i en bakke. Der skal være tilstrækkeligt brændstof i bakken til, at flammen kan brænde frit under hele prøvningen.
- 6.3.5.4. Bakkens størrelse skal vælges således, at flammerne kan nå op på brændstofbeholderens sider. Derfor skal bakkens rand rage mindst 20 cm, men højst 50 cm, ud i forhold til den lodrette projektion af brændstofbeholderen. Ved prøvens begyndelse må der højst være 8 cm fra brændstoffets overflade til bakkens overkant.
- 6.3.5.5. Bakken med brændstof anbringes under brændstofbeholderen således at afstanden fra brændstofferfladen til beholderens underside svarer til brændstofbeholderens højde over vejbanen, når køretøjet er i ubelastet stand (jf. punkt 2.3.). Enten bakken eller prøverammen eller begge skal kunne bevæges frit.
- 6.3.5.6. Under fase C af prøvningen dækkes bakken med en rist  $3 \pm 1$  cm over brændstofferfladen. Risten er af ildfast materiale, jf. tillæg 4. Der må ikke være nogen mellemrum mellem stenene, og de skal holdes over bakken på en sådan måde, at hullerne i dem ikke er dækket. Risten skal være 2-4 cm mindre end bakkens indvendige mål i både længde og

- bredde, så der fremkommer en ventilationsåbning mellem risten og bakkens sidevægge på 1-2 cm.
- 6.3.5.7. Udføres prøven i det fri, skal der afskærmes mod vinden, og lufthastigheden i bakkens højde må ikke være over 2,5 km/h. Før prøven opvarmes risten til  $308\text{ K} \pm 5\text{ K}$  ( $35 \pm 5\text{ °C}$ ). De ildfaste sten kan fugtes, så alle prøver bliver udført under de samme betingelser.
- 6.3.5.8. Prøven består af fire faser (jf. tillæg 3)
- 6.3.5.8.1. Fase A: Forvarmning (figur 1)
- Brændstoffet i bakken antændes mindst 3 m fra brændstofbeholderen i prøverammen. Efter 60 sekunders forvarmning anbringes bakken under brændstofbeholderen.
- 6.3.5.8.2. Fase B: Direkte flammepåvirkning (figur 2)
- Brændstofbeholderen udsættes for flammerne fra det frit brændende brændstof i 60 sekunder.
- 6.3.5.8.3. Fase C: Indirekte flammepåvirkning (figur 3)
- Umiddelbart efter fase B anbringes risten mellem den brændende bakke og brændstofbeholderen. Brændstofbeholderen udsættes for denne dæmpede flamme i 60 sekunder.
- 6.3.5.8.4. Fase D: Afslutning af prøven (figur 4)
- Den brændende bakke med risten flyttes tilbage til udgangsstillingen (fase A). Er brændstofbeholderen ved prøvens afslutning i brand, slukkes denne omgående.
- 6.3.5.9. Prøveresultatet anses for tilfredsstillende, hvis brændstofbeholderen ikke har nogen lækager.
- 6.3.6. Bestandighed over for høj temperatur
- 6.3.6.1. Prøverammen til denne prøvning skal svare til den måde, brændstofbeholderen monteres på i køretøjet, herunder udluftningsanordningernes funktion.
- 6.3.6.2. Brændstofbeholderen fyldes halvt med vand ved 293 K (20 °C) og udsættes for en temperatur på  $368\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $95\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ ) i 1 time.
- 6.3.6.3. Prøveresultatet anses for tilfredsstillende, hvis beholderen ikke udviser lækager eller væsentlig deformation.
- 6.3.7. Mærkning af brændstofbeholderen
- 6.3.7.1. Brændstofbeholderen skal være mærket med handelsnavn eller -mærke, som skal være uudsletteligt og klart synligt, når beholderen er monteret i køretøjet.

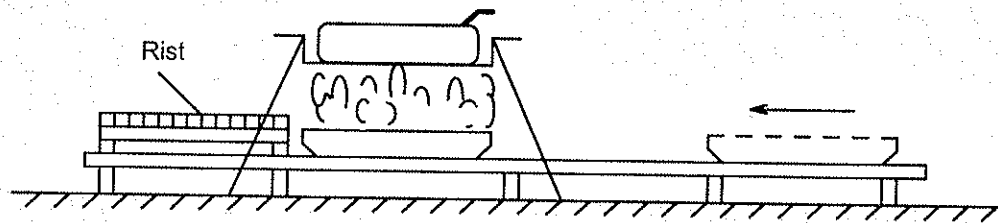
7. ÆNDRING AF TYPEGODKENDELSE
  - 7.1. Ved ændring af en typegodkendelse, der er meddelt i henhold til dette direktiv, finder bestemmelserne i artikel 5 i direktiv 70/156/EØF anvendelse.
8. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE
  - 8.1. Som hovedregel skal der træffes foranstaltninger til sikring af produktionens overensstemmelse med den godkendte type, jf. bestemmelserne i artikel 10 i direktiv 70/156/EØF.”
3. Som tillæg 3 og 4 indsættes:



PRØVNING AF BRANDBESTANDIGHED

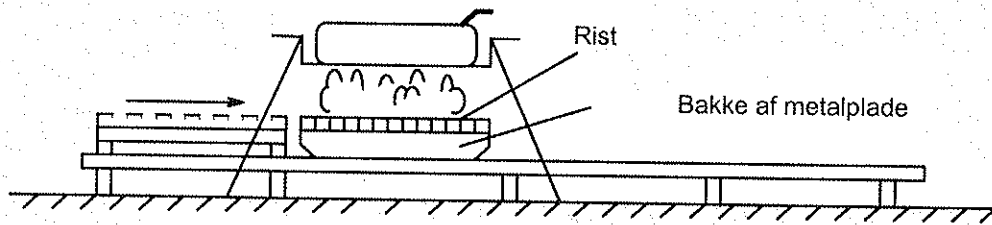


Figur 1



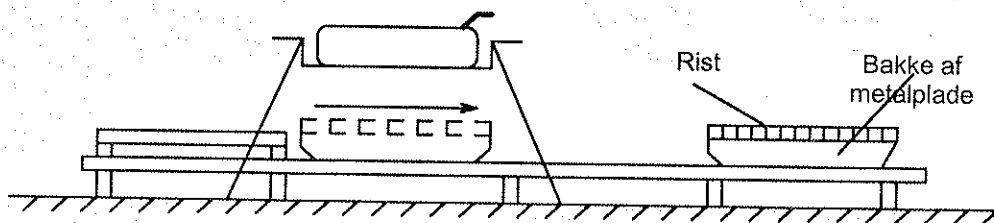
Fase B: Direkte flammepåvirkning

Figur 2



Fase C: Indirekte flammepåvirkning

Figur 3

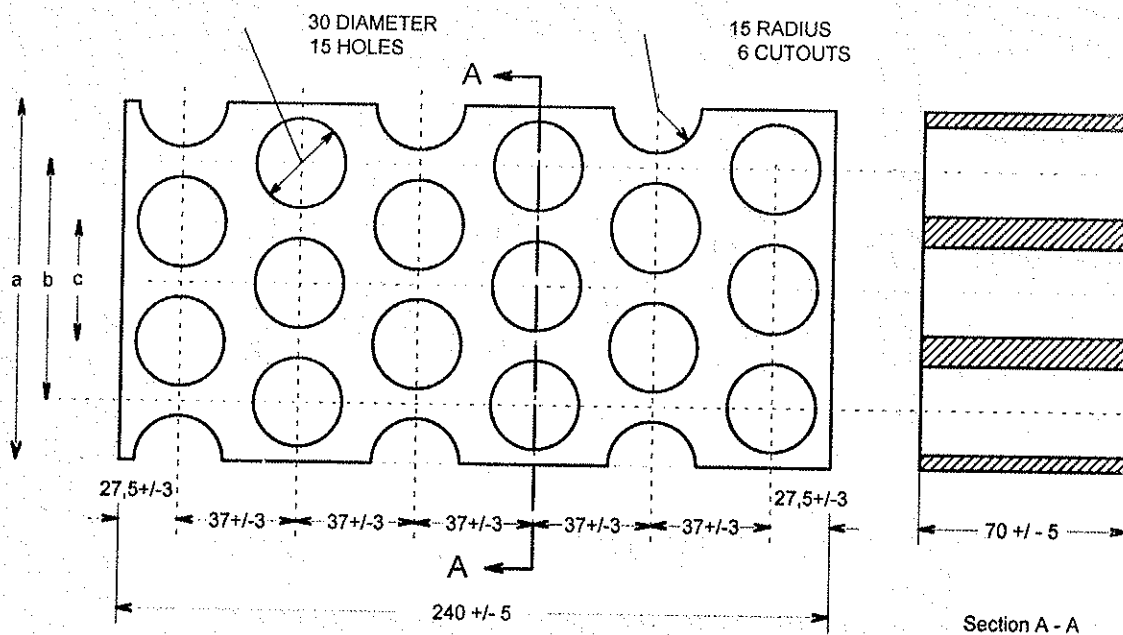


Fase D: Afslutning af prøven

Figur 4

Tillæg 4

DIMENSIONER OG TEKNISKE SPECIFIKATIONER FOR ILDFASTE STEN



$a = 120 \pm 5$

$b = 80 \pm 3$

$c = 40 \pm 3$

(Dimensions are in mm)

Ildfasthed (Seger-Kegel)	SK 30
Al <sub>2</sub> O <sub>3</sub> -indhold	30 - 33 %
Porevolumen	20 - 22 %
Densitet	1900 - 2000 kg/m <sup>3</sup>
Effektiv hulandel	44,18 %

**ANALYSE AF KONSEKVENSERNE FOR  
KONKURRENCEEVNEN OG BESKÆFTIGELSEN**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV  
om ændring af Rådets direktiv 70/221/EØF  
om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning  
vedrørende beholdere for flydende brændstof og afskærmning bagtil  
mod underkøring på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil

**I. Foranstaltningens hovedbegrundelse**

Formålet med dette forslag er at indføre nye bestemmelser vedrørende brændstofbeholdere af plast til personbiler i Rådets direktiv 70/221/EØF

**II. De berørte virksomheders karakteristika**

Navnlig

- Er der mange små og mellemstore virksomheder? NEJ

Er der en særlig tæt forekomst i områder

- der er berettigede til regional støtte fra medlemsstaterne? NEJ

- der er berettigede til støtte fra EFRU? NEJ

**III. Hvilke direkte forpligtelser påhviler der virksomhederne?**

Ingen forpligtelser

**IV. Hvilke forpligtelser kan der eventuelt pålægges virksomhederne indirekte via de lokale myndigheder?**

Ingen forpligtelser

**V. Er der truffet særlige foranstaltninger til fordel for små og mellemstore virksomheder? NEJ**

**VI. Hvilken virkning forventes der**

- for virksomhedernes konkurrenceevne? Ingen negativ virkning

- for beskæftigelsen? Ingen negativ virkning

**VII. Er arbejdsmarkedets parter blevet hørt? NEJ**

ISSN 0254-1459

KOM(98) 97 endelig udg.

# DOKUMENTER

DA

06 14 04 07

Katalognummer : CB-CO-98-115-DA-C

ISBN 92-78-31395-5

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer  
L-2985 Luxembourg