Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►**B** ►**M4** **DIRECTIVA DO CONSELHO**

de 20 de Março de 1970

relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos reservatórios de combustível e à protecção à retaguarda contra o encaixe dos veículos a motor e seus reboques ◄

(70/221/CEE)

(JO L 76 de 6.4.1970, p. 23)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
►**M1**	Directiva 79/490/CEE da Comissão de 18 de Abril de 1979	L 128	22	26.5.1979
►**M2**	alterada pela Directiva 81/333/CEE da Comissão de 13 de Abril de 1981	L 131	4	18.5.1981
►**M3**	Directiva 97/19/CE da Comissão de 18 de Abril de 1997	L 125	1	16.5.1997
►**M4**	Directiva 2000/8/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de Março de 2000	L 106	7	3.5.2000

Alterada por:

►**A1**	Acto de Adesão da Dinamarca, da Irlanda e do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte (*)	L 73	14	27.3.1972

Rectificada por:

►**C1** Rectificação, JO L 64 de 6.3.2001, p. 39 (2000/8/CE)

(*) Este acto não existe em língua portuguesa.

▼B
▼M4

DIRECTIVA DO CONSELHO

de 20 de Março de 1970

relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos reservatórios de combustível e à protecção à retaguarda contra o encaixe dos veículos a motor e seus reboques

▼B

(70/221/CEE)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 100.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu [1],

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social [2],

Considerando que as prescrições técnicas exigidas para os veículos a motor pelas legislações nacionais respeitam, nomeadamente, aos reservatórios de combustível liquido e à protecção à retaguarda contra o encaixe;

Considerando que estas prescrições diferem de um Estado-membro para outro; que daí resulta a necessidade de que sejam adoptadas as mesmas prescrições por todos os Estados-membros, quer em complemento, quer em substituição das suas regulamentações actuais, tendo em vista nomeadamente permitir a aplicação, para cada modelo de veículo, do processo de recepção CEE que é objecto da Directiva do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques [3],

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

▼M4

Artigo 1.º

Para efeitos do disposto na presente directiva, entende-se por «veículo» qualquer veículo a motor e seus reboques conforme definidos na parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE.

▼M1

Artigo 2.º

▼M4

1. Os Estados-Membros não podem recusar a homologação CE nem a homologação de âmbito nacional de um veículo por motivos relacionados com os seus reservatórios de combustível se esse veículo satisfizer os requisitos da presente directiva relativos aos reservatórios de combustível.

▼M1

2. Os Estados-membros não podem recusar a recepção CEE nem a recepção de âmbito nacional de um veículo por motivos relacionados com a protecção à retaguarda contra o encaixe se este veículo obedecer às prescrições do anexo relativas à protecção à retaguarda contra o encaixe ou se este veículo estiver equipado com um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe recepcionado como entidade técnica ►M3 nos termos do disposto no artigo 2.º da Directiva 70/156/CEE e montado em conformidade com as prescrições do ponto 5 do anexo II ◄.

---

[1] JO n.º C 160 de 18.12.1969, p. 7.
[2] JO n.º C 48 de 16.4.1969, p. 16.
[3] JO n.º L 42 de 23.2.1970, p. 1.

▼M1

3. Os Estados-membros não podem recusar a recepção CEE nem a recepção de âmbito nacional de um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe se este dispositivo, considerado como entidade técnica ►M3 nos termos do disposto no artigo 2.º da Directiva 70/156/CEE, obedecer às prescrições do anexo II a ele respeitantes ◄.

Artigo 2.º A

▼M4

1. Os Estados-Membros não podem recusar nem proibir a venda, a matrícula, a entrada em circulação ou a utilização de um veículo por motivos relacionados com os seus reservatórios de combustível se esse veículo satisfizer os requisitos da presente directiva relativos aos reservatórios de combustível.

▼M1

2. Os Estados-membros não podem recusar ou proibir a venda, a matrícula, a entrada em circulação ou a utilização de um veículo por motivos relacionados com a protecção à retaguarda contra o encaixe, se este veículo estiver equipado com um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe recepcionado como entidade técnica, ►M3 nos termos do disposto no artigo 2.º da Directiva 70/156/CEE e montado em conformidade com as prescrições do ponto 5 do anexo II ◄.

3. Os Estados-membros não podem proibir a colocação no mercado de um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe considerado como entidade técnica nos termos do disposto no ►M3 artigo 2.º ◄ da Directiva 70/156/CEE se este estiver em conformidade com um tipo recepcionado nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 2.º.

Artigo 2.º B

O Estado-membro que proceder à recepção tomará as medidas necessárias para ser informado de qualquer modificação de um dos elementos ou de uma das características referidas nos ►M3 pontos 2.1 e 2.2 do anexo II ◄. As autoridades competentes deste Estado-membro decidirão se devem ser efectuados novos ensaios no tipo modificado, acompanhados por um novo relatório. No caso de os ensaios revelarem que as prescrições da presente directiva não são respeitadas, a modificação não será autorizada.

▼M4

Artigo 3.º

As alterações necessárias para adaptar os requisitos dos anexos ao progresso técnico serão aprovadas nos termos do artigo 13.º da Directiva 70/156/CEE.

▼B

Artigo 4.º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições necessárias para darem cumprimento à presente directiva no prazo de dezoito meses a contar da sua notificação e desse facto informarão imediatamente a Comissão.

2. Os Estados-membros devem assegurar que seja comunicado à Comissão o texto das principais disposições de direito nacional que adoptarem no domínio regulado pela presente directiva.

Artigo 5.º

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.

▼**M3**

LISTA DE ANEXOS

▼**M4**

Anexo I: Reservatórios de combustível líquido

Apêndice 1: Ensaio de resistência ao fogo

Apêndice 2: Dimensões e dados técnicos dos tijolos refractários

Apêndice 3: Ficha de informações

Apêndice 4: Certificado de homologação CE

▼**M3**

Anexo II: Protecção à retaguarda contra o encaixe

Apêndice 1: Ficha de informações (veículo)

Apêndice 2: Ficha de informações (unidade técnica)

Apêndice 3: Ficha de recepção CE (veículo)

Apêndice 4: Ficha de recepção CE (unidade técnica)

Apêndice 5: Marca de recepção CE

▼M4

ANEXO I

RESERVATÓRIOS DE COMBUSTÍVEL LÍQUIDO

1. ÂMBITO

1.1. O presente anexo aplica-se aos veículos abrangidos pela Directiva 70/156/CEE.

2. DEFINIÇÕES

Para efeitos do disposto no presente anexo, entende-se por:

2.1. «Modelo de veículo no que diz respeito a reservatórios de combustível», os veículos que não diferem entre si em aspectos essenciais como:

2.1.1. A estrutura, forma, dimensões e materiais (metal/plástico) do(s) reservatório(s);

2.1.2. Nos veículos da categoria M_1 [1], a posição do(s) reservatório(s) no veículo, na medida em que tenha um efeito negativo sobre os requisitos do ponto 5.10 do presente anexo.

2.2. «Habitáculo», o espaço para alojamento dos ocupantes, limitado pelo tejadilho, piso, paredes laterais, portas, superfícies envidraçadas exteriores, antepara da frente e antepara da retaguarda.

2.3. «Massa do veículo sem carga», a massa do veículo em ordem de marcha tal como definida no ponto 2.6 do anexo I da Directiva 70/156/CEE.

2.4. «Reservatório», o(s) reservatório(s) concebido(s) para conter(em) o combustível líquido, definido no ponto 2.6, utilizado principalmente na propulsão do veículo, excluindo os seus acessórios [conduta de enchimento (se for um elemento separado), orifício de enchimento, tampa, indicador de nível, ligações ao motor ou para compensar a sobrepressão interna, etc.].

2.5. «Capacidade do reservatório», a capacidade do reservatório especificada pelo fabricante.

2.6. «Combustível líquido», um combustível que, em condições ambientais normais, se apresenta no estado líquido.

3. PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO CE

3.1. O pedido de homologação, em conformidade com o n.º 4 do artigo 3.º da Directiva 70/156/CEE, de um modelo de veículo no que diz respeito aos seus reservatórios de combustível deve ser apresentado pelo fabricante do veículo.

3.2. No apêndice 3 figura um modelo da ficha de informações.

3.3. Devem ser apresentados ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação:

3.3.1. Um veículo representativo do modelo a homologar ou as partes do veículo que o serviço técnico considerar necessárias para os ensaios de homologação;

3.3.2. No caso dos veículos equipados com um reservatório feito de plástico: sete reservatórios adicionais, com os respectivos acessórios;

3.3.3. No caso dos veículos equipados com um reservatório de outro material: dois reservatórios adicionais, com os respectivos acessórios.

4. CONCESSÃO DA HOMOLOGAÇÃO CE

4.1. Se os requisitos relevantes forem satisfeitos, deve ser concedida a homologação CE em conformidade com o n.º 3 do artigo 4.º e, se aplicável, o n.º 4 do artigo 4.º da Directiva 70/156/CEE.

4.2. No apêndice 4 figura um modelo do certificado de homologação CE.

4.3. A cada modelo de veículo homologado deve ser atribuído um número de homologação conforme com o anexo VII da Directiva 70/156/CEE. Cada Estado-Membro não pode atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo.

---

[1] Conforme definida na parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE.

▼**M4**

5. ESPECIFICAÇÕES

5.1. Os reservatórios devem ser fabricados de modo a resistirem à corrosão.

5.2. Quando equipados com todos os acessórios que normalmente lhes estão ligados, os reservatórios devem satisfazer os ensaios de estanquidade efectuados de acordo com o ponto 6.1 a uma pressão interna relativa igual ao dobro da sobrepressão de serviço, mas nunca inferior a 0,3 bar.

Considera-se que os reservatórios de plástico para veículos cumprem o presente requisito se tiverem sido aprovados no ensaio descrito no ponto 6.3.2.

5.3. Qualquer eventual sobrepressão ou pressão que exceda a pressão de serviço deve ser compensada automaticamente por dispositivos apropriados (orifícios de ventilação, válvulas de segurança, etc.).

5.4. Os orifícios de ventilação devem ser concebidos de forma a evitar qualquer risco de incêndio. Em especial, o combustível que possa ter sido derramado durante a operação de enchimento do(s) reservatório(s) não deve poder escorrer para o sistema de escape. Deve ser encaminhado para o solo.

5.5. O(s) reservatório(s) não deve(m) estar situado(s) numa superfície (piso, parede, antepara) do habitáculo ou de outro compartimento que faça parte integrante do mesmo, nem fazer parte de uma dessas superfícies.

5.6. Deve ser prevista uma separação entre o habitáculo e o(s) reservatório(s). Essa separação poderá ter aberturas (por exemplo, para a passagem de cabos), desde que estas não permitam que o combustível se possa escoar livremente do(s) reservatório(s) para dentro do habitáculo ou de outro compartimento que faça parte integrante do mesmo durante condições de utilização normais.

5.7. Cada reservatório deve estar firmemente fixado e colocado de modo a assegurar que o combustível que eventualmente seja derramado do reservatório ou respectivos acessórios escorra para o chão e não para dentro do habitáculo durante condições de utilização normais.

5.8. O orifício de enchimento não poderá estar situado no habitáculo, no compartimento das bagagens ou no compartimento do motor.

5.9. Em condições previsíveis de utilização do veículo, não pode haver fugas de combustível pela tampa do reservatório ou pelos dispositivos previstos para compensar uma pressão excessiva. Em caso de capotagem do veículo, será tolerado um ligeiro derrame, desde que este não exceda 30 g/min; este requisito deve ser verificado durante o ensaio descrito no ponto 6.2.

5.9.1. A tampa do reservatório deve estar fixada à conduta de enchimento: a junta de estanquidade deve manter-se firmemente no lugar e a tampa deve adaptar-se perfeitamente à junta e à conduta de enchimento ao fechar-se.

5.9.1.1. Considera-se que os veículos que respeitam as condições previstas no ponto 5.1.3. do anexo I da Directiva 70/20/CEE [1] satisfazem os requisitos previstos no ponto 5.9.1, desde que os exemplos enumerados no terceiro travessão desse ponto não se apliquem a veículos não pertencentes às categorias M_1 ou N_1.

5.10. Os reservatórios devem ser instalados de modo a estarem protegidos das consequências de uma colisão frontal ou contra a retaguarda do veículo; na proximidade do reservatório não poderão existir partes salientes, bordos cortantes, etc.

5.11. O reservatório de combustível e o gargalo de enchimento serão concebidos e instalados nos veículos por forma a que se evite qualquer acumulação de cargas de electricidade estática em toda a sua superfície. Se necessário, serão descarregadas na estrutura metálica do quadro ou em qualquer massa metálica importante através de um bom condutor.

5.12. Além disso, os reservatórios feitos de plástico devem igualmente ser ensaiados pelo método específico descrito no ponto 6.3.

[1] JO L 76 de 6.4.1970, p. 1.

▼M4

6. ENSAIOS

6.1. **Ensaio hidráulico**

O reservatório deve ser submetido a um ensaio de pressão hidráulica interna, que deve ser realizado com uma unidade independente completa com todos os seus acessórios. O reservatório deve ser completamente cheio com um líquido não inflamável (por exemplo, água). Após o fecho de todas as comunicações com o exterior, a pressão deve ser gradualmente aumentada, através do tubo de alimentação de combustível ao motor, até uma pressão interna relativa igual ao dobro da pressão de serviço utilizada e nunca inferior a 0,3 bar, mantendo-a durante um minuto. Durante este intervalo de tempo, a estrutura do reservatório não deve apresentar fissuras ou fugas; contudo, pode apresentar deformações permanentes.

6.2. **Ensaio de capotagem**

6.2.1. O reservatório e todos os seus acessórios devem ser montados numa instalação de ensaio de uma forma correspondente ao modo de instalação no veículo a que se destina o reservatório; o mesmo é válido em relação aos sistemas para a compensação de sobrepressões internas.

6.2.2. A instalação de ensaio deve rodar em torno de um eixo paralelo ao eixo longitudinal do veículo.

6.2.3. O ensaio será realizado com o reservatório cheio até 90 % da sua capacidade, e igualmente até 30 % da sua capacidade, com um líquido não inflamável de densidade e viscosidade próximas das do combustível normalmente utilizado (aceita-se a utilização de água).

6.2.4. O reservatório deve ser rodado de 90º para a direita a partir da sua posição de instalação, e mantido nessa posição durante pelo menos cinco minutos.

Deve então ser rodado de mais 90º no mesmo sentido, e mantido nessa posição, na qual se encontra totalmente invertido, durante pelo menos mais cinco minutos.

De seguida, deve ser rodado de volta para a sua posição normal. O líquido de ensaio que não tenha refluído do sistema de ventilação para o reservatório deve ser drenado e substituído, se necessário.

O reservatório deve ser rodado de 90º no sentido oposto e mantido durante pelo menos cinco minutos nessa posição.

Deve ser rodado de mais 90º no mesmo sentido. Esta posição totalmente invertida deve ser mantida durante pelo menos cinco minutos. De seguida, deve ser rodado de volta para a sua posição normal.

6.3. **Ensaios adicionais de reservatório(s) de plástico para veículos**

6.3.1. *Resistência ao impacto*

6.3.1.1. O reservatório deve ser enchido até à sua capacidade máxima com uma mistura de água e glicol ou com outro líquido com um ponto de congelação baixo que não altere as propriedades do material do reservatório, após o que é submetido a um ensaio de perfuração.

6.3.1.2. Durante este ensaio, a temperatura do reservatório deve ser de 233 K ± 2 K (− 40 ºC ±2 ºC).

6.3.1.3. Para o ensaio deve ser utilizado um dispositivo pendular. O corpo de impacto deve ser de aço e ter a forma de uma pirâmide de faces triangulares equiláteras e base quadrada, com o vértice e as arestas arredondadas com um raio de 3 mm. O centro de percussão do pêndulo deve coincidir com o centro de gravidade da pirâmide; a sua distância relativamente ao eixo de rotação do pêndulo deve ser de 1 m. A massa total do pêndulo deve ser de 15 kg. A energia do pêndulo no momento do impacto não deve ser inferior a 30 Nm, devendo ser tão próxima quanto possível desse valor.

6.3.1.4. Os ensaios devem realizar-se nos pontos do reservatório considerados vulneráveis no referente a colisões frontais ou à retaguarda. Os pontos considerados vulneráveis são aqueles que estão mais expostos ou que são mais fracos, tendo em conta a forma do reservatório ou o modo como este está instalado no veículo. Os pontos seleccionados pelos laboratórios devem ser indicados no relatório de ensaio.

▼M4

6.3.1.5. Durante o ensaio, o reservatório deve ser mantido em posição por meio das peças situadas no lado ou lados opostos ao lado do impacto. Nenhuma fuga deverá resultar do ensaio.

6.3.1.6. Fica à escolha do fabricante a realização de todos os ensaios de impacto num único reservatório ou de cada um dos ensaios num reservatório diferente.

6.3.2. *Resistência mecânica*

O reservatório deve ser ensaiado, no referente a fugas e à rigidez da forma, nas condições definidas no ponto 6.1. O reservatório e todos os seus acessórios devem ser montados numa instalação de ensaio de uma forma correspondente ao modo de instalação no veículo ao qual se destina o reservatório. Deve ser utilizada água a 326 K (53 ºC) como fluido de ensaio e o reservatório deve ficar completamente cheio. O reservatório deve ser submetido a uma pressão interna relativa igual ao dobro da pressão de serviço e nunca inferior a 0,3 bar, a uma temperatura de 326 K ± 2 K (53 ºC ± 2 ºC), durante um período de cinco horas. Durante o ensaio, o reservatório e os seus acessórios não devem apresentar fissuras ou fugas; contudo, podem apresentar deformações permanentes.

6.3.3. *Permeabilidade ao combustível*

6.3.3.1. O combustível utilizado no ensaio de permeabilidade deve ser o combustível de referência especificado no anexo VIII da Directiva 70/220/CEE ou um combustível comercial super. Se o reservatório tiver sido concebido apenas para instalação em veículos com um motor de ignição por compressão, o reservatório deve ser enchido com gasóleo.

6.3.3.2. Antes do ensaio, o reservatório deve ser enchido até 50 % da sua capacidade com combustível de ensaio, após o que é armazenado, sem ser vedado, a uma temperatura ambiente de 313 K ±2 K (40 ºC ± 2 ºC), até que a perda de massa por unidade de tempo se torne constante.

6.3.3.3. O reservatório deve então ser esvaziado e enchido de novo com o combustível de ensaio até 50 % da sua capacidade, após o que deve ser hermeticamente vedado e armazenado a uma temperatura de 313 K ± 2 K (40 ºC ± 2 ºC). A pressão deve ser ajustada quando o conteúdo do reservatório atingir a temperatura de ensaio. Durante o subsequente período de ensaio de oito semanas, deve ser determinada a perda de massa devida a difusão durante o ensaio. A perda média máxima admissível de combustível é 20 g por 24 horas de tempo de ensaio.

6.3.3.4. Se a perda devida à difusão for superior ao valor indicado no ponto 6.3.3.3, o ensaio descrito deve ser novamente realizado com o mesmo reservatório, para determinar a perda por difusão a 296 K ± 2 K (23 ºC ± 2 ºC), mantendo-se constantes todas as outras condições. A perda medida desta forma não pode exceder 10 g por cada 24 horas.

6.3.4. *Resistência ao combustível*

Após o ensaio referido no ponto 6.3.3, o reservatório deve ainda satisfazer os requisitos definidos nos pontos 6.3.1 e 6.3.2.

6.3.5. *Resistência ao fogo*

O reservatório deve ser submetido aos seguintes ensaios:

6.3.5.1. O reservatório, fixado como no veículo, deve ser exposto durante dois minutos a uma chama. Não deve ocorrer qualquer fuga de combustível líquido do reservatório.

6.3.5.2. Devem ser realizados três ensaios com diferentes reservatórios cheios com combustível, da seguinte forma:

6.3.5.2.1. Se o reservatório tiver sido concebido para instalação em veículos equipados quer com um motor de ignição comandada quer com um motor de ignição por compressão, os três ensaios devem ser realizados com os reservatórios cheios com gasolina super;

6.3.5.2.2. Se o reservatório tiver sido concebido para instalação apenas em veículos equipados com um motor de ignição por compressão, os três ensaios devem ser realizados com reservatórios cheios com gasóleo.

6.3.5.2.3. Para cada ensaio, o reservatório deve ser montado numa instalação de ensaio que simule tanto quanto possível as condições reais de montagem. O método de fixação do reservatório à instalação de

▼M4

ensaio deve corresponder às especificações relevantes do veículo. Devem ser tidas em consideração as partes do veículo que protegem o reservatório e os seus acessórios da exposição a chamas ou que, de algum modo, afectem o desenvolvimento do fogo, assim como os componentes específicos instalados no reservatório e os tampões. Todas as aberturas devem ser fechadas durante o ensaio, mas o sistema de ventilação deve manter-se operacional. Imediatamente antes do ensaio, o reservatório deve ser enchido com o combustível especificado até 50 % da sua capacidade.

6.3.5.3. A chama a que o reservatório é exposto deve ser obtida por meio da queima de combustível comercial para motores de ignição comandada (a seguir designado «combustível») dentro de um tabuleiro. A quantidade de combustível no tabuleiro deve ser suficiente para permitir que a chama se mantenha, em condições de queima livre, durante a totalidade do ensaio.

6.3.5.4. As dimensões do tabuleiro devem ser escolhidas de modo a assegurar que os lados do reservatório de combustível sejam expostos à chama. O tabuleiro deve, portanto, exceder a projecção horizontal do reservatório em pelo menos 20 cm, mas não mais do que 50 cm. As paredes laterais do tabuleiro não devem estar salientes mais de 8 cm acima do nível do combustível no início do ensaio.

6.3.5.5. O tabuleiro com combustível deve ser colocado sob o reservatório de modo a que a distância entre o nível do combustível no tabuleiro e o fundo do reservatório corresponda à altura de projecto do reservatório acima da superfície da estrada, sendo a massa do veículo a massa sem carga (ver o ponto 2.3). O tabuleiro, a instalação de ensaio, ou ambos, devem ter movimento livre.

6.3.5.6. Durante a fase C do ensaio, o tabuleiro deve ser coberto com um ►**C1** painel colocado 3 cm ± 1 cm acima do nível do combustível ◄. O painel deve ser constituído por um material refractário, conforme descrito no apêndice 2. Não deve existir qualquer folga entre os tijolos e estes devem ser suportados sobre o tabuleiro com combustível de tal modo que os seus orifícios não sejam obstruídos. O comprimento e largura da estrutura devem ser 2 a 4 cm inferiores às dimensões interiores do tabuleiro, de modo a existir um espaço de 1 a 2 cm entre a estrutura e a parede do tabuleiro que permita a ventilação.

6.3.5.7. Quando o ensaio for realizado ao ar livre, deve ser garantida uma protecção suficiente contra o vento, não devendo a velocidade do vento ao nível do tabuleiro com combustível exceder 2,5 km/h. Antes do ensaio, o painel deve ser aquecido até 308 K ± 5 K (35 ºC ± 5 ºC). Os tijolos refractários podem ser molhados de modo a garantir as mesmas condições de ensaio nos ensaios seguintes.

6.3.5.8. O ensaio é constituído por quatro fases (ver o apêndice 1).

6.3.5.8.1. Fase A: pré-aquecimento (figura 1)

O combustível no tabuleiro deve ser inflamado a uma distância de pelo menos 3 m do reservatório a ensaiar. Após 60 segundos de pré-aquecimento, o tabuleiro deve ser colocado sob o reservatório.

6.3.5.8.2. Fase B: exposição directa às chamas (figura 2)

O reservatório deve ser exposto durante 60 segundos às chamas resultantes da queima livre do combustível.

6.3.5.8.3. Fase C: exposição indirecta às chamas (figura 3)

Imediatamente após a conclusão da fase B, o painel deve ser colocado entre o tabuleiro a arder e o reservatório. O reservatório deve ser exposto às chamas assim reduzidas durante mais 60 segundos.

6.3.5.8.4. Fase D: fim do ensaio (figura 4)

O tabuleiro a arder, coberto com o painel, deve ser afastado para a sua posição inicial (fase A). Se no fim do ensaio o reservatório estiver a arder, o fogo deve ser imediatamente extinto.

6.3.5.9. Os resultados do ensaio serão considerados satisfatórios se não houver fugas de combustível líquido do reservatório.

6.3.6. *Resistência a temperaturas elevadas*

6.3.6.1. A instalação utilizada para o ensaio deve estar de acordo com a maneira como o reservatório é montado no veículo, incluindo a forma de funcionamento do sistema de ventilação do reservatório.

▼**M4**

6.3.6.2. O reservatório, cheio até 50 % da sua capacidade com água a 293 K (20 ºC), deve ser submetido durante uma hora a uma temperatura ambiente de 368 K ± 2 K (95 ºC ± 2 ºC).

6.3.6.3. Os resultados do ensaio serão considerados satisfatórios se, após o ensaio, o reservatório não apresentar fugas ou não estiver seriamente deformado.

6.3.7. *Marcações no reservatório de combustível*

6.3.7.1. A firma ou marca devem ser afixadas no reservatório; devem ser indeléveis e facilmente legíveis no reservatório quando este estiver instalado no veículo.

7. ALTERAÇÕES À HOMOLOGAÇÃO

7.1. No caso de alterações a homologações concedidas nos termos da presente directiva, aplicam-se as disposições do artigo 5.º da Directiva 70/156/CEE.

8. CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

8.1. As medidas destinadas a garantir a conformidade da produção devem ser tomadas de acordo com o disposto no artigo 10.º da Directiva 70/156/CEE.

▼M4

Apêndice 1

ENSAIO DE RESISTÊNCIA AO FOGO

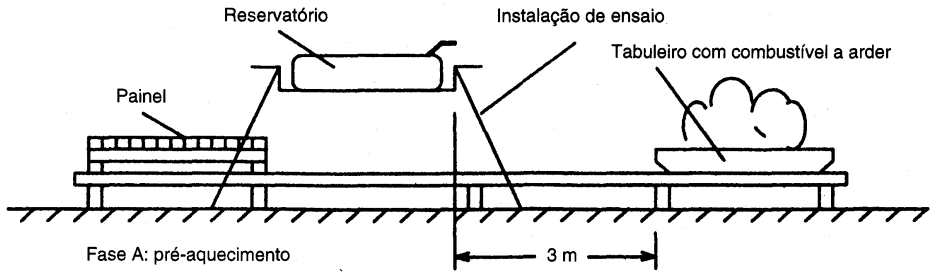


Figura 1

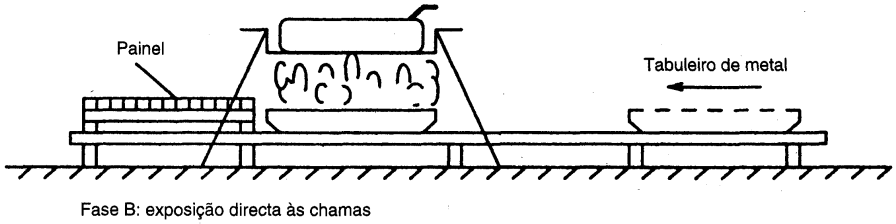


Figura 2

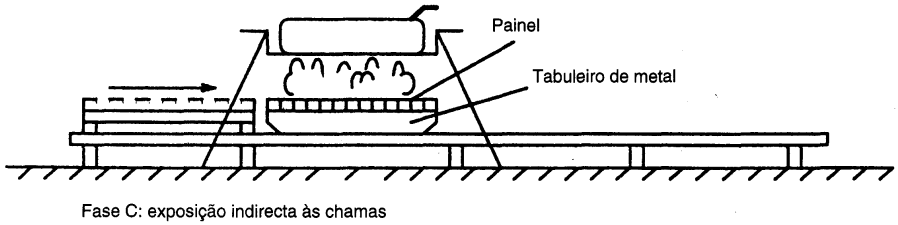


Figura 3

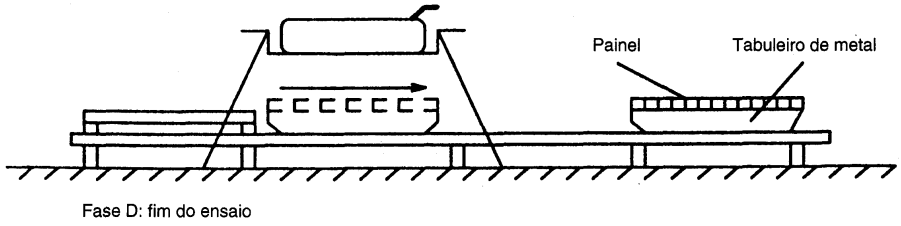
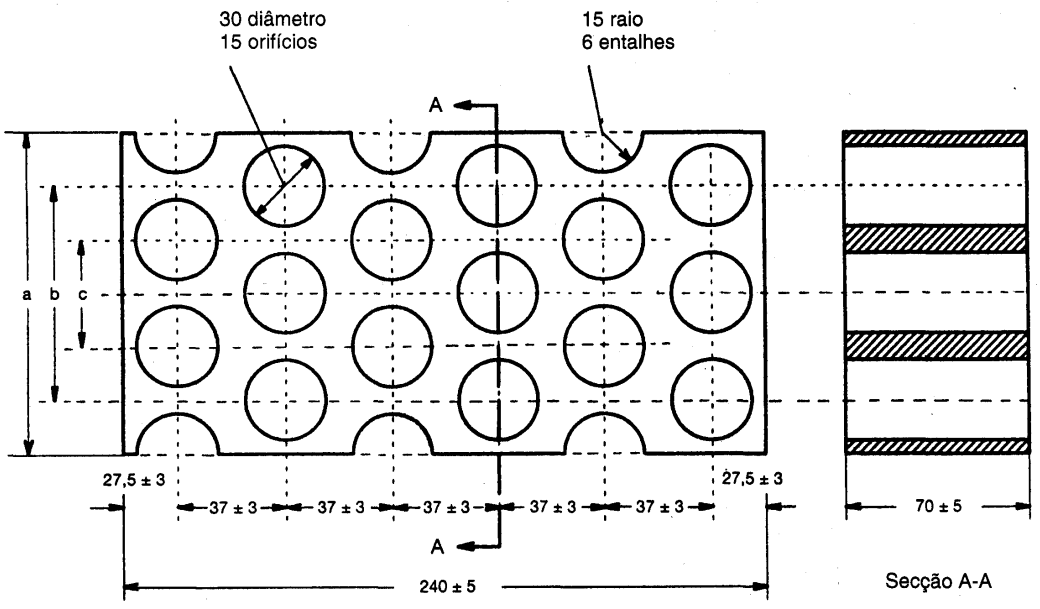


Figura 4

▼M4

Apêndice 2

DIMENSÕES E DADOS TÉCNICOS DOS TIJOLOS REFRACTÁRIOS



a = 120 ± 5
b = 80 ± 3
c = 40 ± 3

(Dimensões em mm)

Resistência ao fogo (Seger-Kegel)	SK 30
Teor de Al_2O_3	30-33 %
Porosidade aberta (Po)	20-22 % (vol.)
Massa específica	1 900-2 000 kg/m³
Área efectiva com orifícios	44,18 %

▼M4

Apêndice 3

FICHA DE INFORMAÇÕES N.º ...

nos termos do anexo I da Directiva 70/156/CEE (*) relativa à homologação CE de um modelo de veículo no que diz respeito aos seus reservatórios de combustível líquido

(Directiva 70/221/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2000/8/CE)

As seguintes informações, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e incluir um índice. Se houver desenhos, devem ser fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente, em formato A4 ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, estas devem ter o pormenor suficiente.

No caso de os sistemas, componentes ou unidades técnicas possuírem controlos electrónicos, fornecer as informações relevantes relacionadas com o seu desempenho.

0. GENERALIDADES

0.1. Marca (firma do fabricante): .....

0.2. Modelo e designação(ões) comercial(is) geral(is): .....

0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo ([b]): .....

0.3.1. Localização dessa marca: .....

0.4. Categoria do veículo ([c]): .....

0.5. Nome e morada do fabricante: .....

0.8. Morada(s) da(s) linha(s) de montagem: .....

1. CONSTITUIÇÃO GERAL DO VEÍCULO

1.1. Fotografias e/ou desenhos de um veículo representativo (apenas para diferentes estilos de carroçaria):
.....

3. MOTOR ([d])

3.2.2. Combustível: gasóleo/gasolina/gás de petróleo liquefeito/qualquer outro ([1])

3.2.3. Reservatório(s) de combustível

3.2.3.1. Reservatório(s) de combustível de serviço

3.2.3.1.1. Número, capacidade, material: .....

3.2.3.1.2. Desenho e descrição técnica do(s) reservatório(s) com todas as ligações e tubagens do sistema de respiração e ventilação, fechos, válvulas, dispositivos de fixação: .....
.....

3.2.3.1.3. Desenho que indique claramente a posição do(s) reservatório(s) no veículo: .....

3.2.3.2. Reservatório(s) de combustível de reserva

3.2.3.2.1. Número, capacidade, material: .....

3.2.3.2.2. Desenho e descrição técnica do(s) reservatório(s) com todas as ligações e tubagens do sistema de respiração e ventilação, fechos, válvulas, dispositivos de fixação: .....
.....

3.2.3.2.3. Desenho que indique claramente a posição do(s) reservatório(s) no veículo: .....

.....
(Data, processo)

(*) Os números dos pontos e as notas de pé-de-página utilizados nesta ficha de informações correspondem aos do anexo I da Directiva 70/156/CEE. Os pontos não relevantes para efeitos da presente directiva são omitidos.

([1]) Riscar o que não interessar.

▼M4

Apêndice 4

MODELO

[Formato máximo: A4 (210 mm × 297 mm)]

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO CE

Carimbo da autoridade administrativa

Comunicação relativa à:

– homologação (1)

– extensão da homologação (1)

– recusa da homologação (1)

– revogação da homologação (1)

de um modelo/tipo (1) de veículo/componente/unidade técnica (1) no que diz respeito à Directiva 70/221/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2000/8/CE.

Número de homologação: .....

Razão da extensão: .....

SECÇÃO I

0.1. Marca (firma do fabricante): .....

0.2. Modelo/tipo (1) e designação(ões) comercial(is) geral(is): .....

0.3. Meios de identificação do modelo/tipo (1), se marcados no veículo/componente/unidade técnica (1) (2): .....

0.3.1. Localização dessa marcação: .....

0.4. Categoria do veículo (1) (3): .....

0.5. Nome e morada do fabricante: .....

0.7. No caso de componentes e unidades técnicas, localização e método de fixação da marca de homologação CE: .....

.....

0.8. Morada(s) da(s) linha(s) de montagem: .....

SECÇÃO II

1. Informações adicionais (se aplicável): ver adenda

2. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios: .....

3. Data do relatório de ensaio: .....

4. Número do relatório de ensaio: .....

5. Eventuais observações: ver adenda

▼M4

6. Local: .....

7. Data: .....

8. Assinatura: .....

9. Está anexado o índice do *dossier* de homologação, que está arquivado nas autoridades de homologação e pode ser obtido a pedido.

---

(1) Riscar o que não interessar.

(2) Se os meios de identificação de modelo/tipo contiverem caracteres não relevantes para a descrição dos modelos/tipo de veículo, componente ou unidade técnica abrangidos por esta ficha de homologação, tais caracteres devem ser representados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).

(3) Conforme definida na parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE.

Adenda à ficha de homologação CE n.º. . . .

relativa à homologação de um modelo de veículo no que diz respeito à Directiva 70/221/CEE (reservatórios de combustível), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva *2000/8/CE*

1. Informações adicionais

1.1. Material: .....

1.2. Capacidade: .....

1.3. Localização(ões): .....

1.4. Combustível: gasóleo/gasolina/qualquer outro (1)

5. Observações: .....

---

(1) Riscar o que não interessar.

▼M3

ANEXO II

PROTECÇÃO À RETAGUARDA CONTRA O ENCAIXE

1. GENERALIDADES

Os veículos abrangidos pela presente directiva devem ser concebidos de forma a oferecerem uma protecção eficaz contra o encaixe em caso de colisão à retaguarda de um veículo da categoria M_1 ou N_1 [1].

2. DEFINIÇÕES

2.1. Modelo de veículo no que se refere à protecção à retaguarda contra o encaixe.

Por «modelo de veículo no que se refere à protecção à retaguarda contra o encaixe» entende-se os veículos que não apresentam entre si diferenças essenciais no que respeita às seguintes características principais:

2.1.1. Largura do eixo traseiro, estrutura, dimensões, forma e materiais da retaguarda do veículo, na medida em que tenham incidência nas prescrições dos pontos 5.1 a 5.4.5.5;

2.1.2. Características da suspensão, na medida em que tenham incidência nas prescrições dos pontos 5.1 a 5.4.5.5;

2.1.3. Tipo de dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe, se os veículos em questão dispuserem de tal dispositivo.

2.2. Tipo de dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe.

Por «tipo de dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe» entende-se os dispositivos que não apresentam entre si diferenças essenciais no que respeita às seguintes características principais:

2.2.1. Forma;

2.2.2. Dimensões;

2.2.3. Fixação;

2.2.4. Materiais.

3. PEDIDO DE RECEPÇÃO CE

3.1. Pedido de recepção CE de um modelo de veículo.

3.1.1. O pedido de recepção CE, em conformidade com o n.º 4 do artigo 3.º da Directiva 70/156/CEE, de um modelo de veículo no que diz respeito à protecção à retaguarda contra o encaixe deve ser apresentado pelo fabricante do veículo.

3.1.2. No apêndica 1 figura um modelo de ficha de informações.

3.1.3. Deve ser apresentado ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de recepção um veículo representativo do modelo a recepcionar.

3.2. Pedido de recepção CE como unidade técnica de um tipo de dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe.

3.2.1. O pedido de recepção CE, em conformidade com o n.º 4 do artigo 3.º da Directiva 70/156/CEE, de um tipo de dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe como unidade técnica, na acepção do artigo 2.º dessa directiva, deve ser apresentado pelo fabricante do veículo ou pelo fabricante do dispositivo.

3.2.2. No apêndice 2 figura um modelo de ficha de informações.

3.2.3. Deve ser apresentado ao serviço técnico responsável pela relização dos ensaios uma amostra do tipo de dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe a recepcionar. Se o considerar necessário, o serviço em questão poderá solicitar uma nova amostra. As amostras devem ostentar, de forma clara e indelével, a marca ou firma do requerente e a designação do tipo.

[1] Conforme definidas na parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE.

▼M3

4. RECEPÇÃO CE

4.1. Se os requisitos relevantes forem satisfeitos, deve ser concedida a recepção CE em conformidade com o n.º 3 do artigo 4.º e, se aplicável, o n.º 4 do artigo 4.º da Directiva 70/156/CEE.

4.2. O modelo da ficha de recepção CE figura:

4.2.1. No apêndice 3, para os pedidos referidos no ponto 3.1.

4.2.2. No apêndice 4, para os pedidos referidos no ponto 3.2.

4.3. A cada modelo de veículo ou tipo de dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe recepcionado deve ser atribuído um número de recepção conforme com o anexo VII da Directiva 70/156/CEE. Um Estado-membro não pode atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo ou tipo de dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe.

5. ESPECIFICAÇÕES

5.1. Todos os veículos devem ser construídos e/ou equipados de forma a oferecerem em toda a sua largura uma protecção eficaz contra o encaixe em caso de colisão à retaguarda de um veículo da categoria M_1 ou N_1 [1].

5.2. Considera-se que um veículo das categorias M_1, M_2, M_3, N_1, O_1 ou O_2 [1] preenche as condições do ponto 5.1 se:

— satisfizer as condições do ponto 5.3 ou

— a altura em relação ao solo da parte traseira do veículo sem carga não exceder 55 cm numa largura não inferior à do eixo da retaguarda em mais de 10 cm de cada lado (excluindo o eventual bojo dos pneumáticos junto ao solo).

Se existir mais de um eixo traseiro, a largura a considerar é a do eixo mais largo.

Este requisito deve ser respeitado pelo menos numa linha traçada a uma distância máxima de 45 cm da extremidade traseira do veículo.

5.3. Considera-se que um veículo das categorias N_2, N_3, O_3 ou O_4 [1] preenche as condições do ponto 5.1 se:

— o veículo estiver equipado com um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe que satisfaça os requisitos do ponto 5.4 ou

— a retaguarda do veículo tiver sido construída e/ou equipada de forma que possa considerar-se que as partes que a compõem, pelas suas forma e características, substituem o dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe. Os componentes cuja acção conjugada satisfaça os requisitos do ponto 5.4 são equiparados a um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe.

5.4. Um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe, a seguir designado por «dispositivo», consiste, regra geral, num elemento transversal e em elementos de ligação às longarinas do quadro, ou ao que fizer as funções destas.

Deve possuir as seguintes características:

5.4.1. O dispositivo deve ser montado o mais próximo possível da retaguarda do veículo. Com o veículo sem carga [2], a altura em relação ao solo do rebordo inferior do dispositivo não deve ser superior a 55 cm em nenhum ponto;

5.4.2. A largura do dispositivo não deve exceder em nenhum ponto a largura do eixo da retaguarda, medida nos pontos mais exteriores das rodas (excluindo o bojo dos pneumáticos junto ao solo), nem deve ser inferior à mesma largura em mais de 10 cm de cada lado. Se existir mais de um eixo traseiro, a largura a considerar é a do eixo mais largo;

5.4.3. A altura do perfil do elemento transversal não poderá ser inferior a 10 cm. As extremidades laterais do elemento transversal não devem ser encurvadas para trás, nem ter qualquer rebordo exterior cortante; esta condição considera-se satisfeita se a parte exterior das extremidades laterais do elemento transversal for arredondada com um raio de curvatura não inferior a 2,5 mm;

[1] Conforme definidas na parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE.
[2] Conforme definido no ponto 2.6 do apêndice I.

▼M3

5.4.4. O dispositivo também pode ser concebido de forma que a sua posição na retaguarda do veículo possa ser modificada. Nesse caso, o dispositivo deve poder ser fixado com segurança na posição de serviço sem qualquer risco de modificação involuntária da sua posição. A posição do dispositivo deve poder ser modificada por aplicação de uma força não superior da 40 daN por parte do operador;

5.4.5. O dispositivo deve ser suficientemente resistente a forças aplicadas paralelamente ao eixo longitudinal do veículo; além disso, na posição de serviço, deve estar ligado às longarinas do quadro ou ao que fizer as funções destas.

Este requisito considera-se satisfeito se se provar que, durante e depois da aplicação das forças, a distância horizontal entre a parte traseira do dispositivo e a extremidade traseira do veículo não excede 40 cm em nenhum dos pontos P1, P2 e P3. Esta distância é medida excluindo todas as partes do veículo cuja altura em relação ao solo, com o veículo sem carga, seja superior a 3 m;

5.4.5.1. Os pontos P1 estão situados a uma distância de 30 cm dos planos longitudinais tangentes às faces exteriores das rodas do eixo da retaguarda. Os pontos P2 situam-se na linha que une os pontos P1 e estão dispostos simetricamente em relação ao plano médio longitudinal do veículo, a uma distância um do outro compreendida entre 70 e 100 cm, inclusive; a sua posição exacta será especificada pelo construtor. A altura em relação ao solo dos pontos P1 e P2 é definida pelo construtor do veículo entre as linhas que limitam horizontalmente o dispositivo. Essa altura não deve, contudo, ultrapassar 60 cm com o veículo sem carga. O ponto P3 é o ponto médio do segmento de recta que une os pontos P2;

5.4.5.2. Aplica-se sucessivamente nos dois pontos P1 e no ponto P3 uma força horizontal correspondente a 12,5 % da massa máxima tecnicamente admissível do veículo, mas não superior a $2{,}5 \times 10^4$ N;

5.4.5.3. Aplica-se sucessivamente nos dois pontos P2 uma força horizontal correspondente a 50 % da massa máxima tecnicamente admissível do veículo, mas não superior a 10×10^4 N;

5.4.5.4. As forças especificadas nos pontos 5.4.5.2 e 5.4.5.3 devem ser aplicadas separadamente. O construtor poderá indicar a ordem de aplicação das forças;

5.4.5.5. Quando se recorrer a um ensaio prático para verificar a satisfação dos requisitos acima enunciados, devem ser preenchidas as seguintes condições:

5.4.5.5.1. O dispositivo deve estar ligado às longarinas do quadro do veículo ou ao que fizer as funções destas;

5.4.5.5.2. As forças especificadas devem ser aplicadas por meio de êmbolos convenientemente articulados (por exemplo, com juntas universais), paralelamente ao plano médio longitudinal do veículo; a altura da superfície de aplicação das forças não deve ser superior a 25 cm (a altura exacta deve ser indicada pelo construtor) e a sua largura não deve exceder 20 cm; os rebordos verticais devem ter um raio de curvatura de 5 mm ± 1 mm; o centro da superfície deve ser colocado successivamente nos pontos P1, P2 e P3.

5.5. Em derrogação às disposições precedentes, os veículos das categorias a seguir indicadas não terão de satisfazer os requisitos do presente anexo no que respeita à protecção à retaguarda contra o encaixe:

— tractores de semi-reboques;

— zorras e outros reboques análogos destinados ao transporte de toros ou de outros objectos de grande comprimento;

— veículos cuja utilização seja incompatível com a existência de uma protecção à retaguarda contra o encaixe.

6. MARCA DE RECEPÇÃO CE

6.1. Os dispositivos de protecção à retaguarda contra o encaixe conformes com o tipo recepcionado como unidade técnica com base na presente directiva devem ostentar uma marca de recepção CE.

6.2. Essa marca deve ser constituída por um rectângulo envolvendo a letra «e», seguida das letras ou números distintivos do Estado-membro que procedeu à recepção:

1 para a Alemanha

2 para a França

▼**M3**

3 para a Itália

4 para os Países Baixos

5 para a Suécia

6 para a Bélgica

9 para a Espanha

11 para o Reino Unido

12 para a Áustria

13 para o Luxemburgo

17 para a Finlândia

18 para a Dinamarca

21 para Portugal

23 para a Grécia

IRL para a Irlanda

Deve igualmente incluir, na proximidade do rectângulo, o «número de recepção de base» que constitui a secção 4 do número de recepção objecto do anexo VII da Directiva 70/156/CEE, precedido do número sequencial de dois algarismos atribuído à mais recente alteração técnica significativa da Directiva 70/221/CEE à data da concessão da recepção CE. O número sequencial correspondente à presente directiva é «00».

6.3. A marca de recepção CE deve ser aposta no dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe de forma a ser indelével e claramente legível, mesmo quando o dispositivo estiver montado num veículo.

6.4. No apêncice 5 figura um exemplo de marca de recepção CE.

7. MODIFICAÇÃO DE MODELOS/TIPOS E ALTERAÇÃO DE RECEPÇÕES

7.1. No caso de modificação do modelo/tipo recepcionado nos termos da presente directiva, aplicam-se as disposições do artigo 5.º da Directiva 70/156/CEE.

8. CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

8.1. Em regra geral, as medidas destinadas a garantir a conformidade da produção devem ser tomadas de acordo com o disposto no artigo 10.º da Directiva 70/156/CEE.

▼M3

Apêndice 1

FICHA DE INFORMAÇÕES Nº ...

nos termos do anexo I da Directiva 70/156/CEE (*) relativa à recepção CE de um modelo de veículo no que diz respeito à protecção à retaguarda contra o encaixe

(Directiva 70/221/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva . . ./. . ./CE)

As seguintes informações, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e incluir um índice. Se houver desenhos, devem ser fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente, em formato A4 ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, estas devem ter o pormenor suficiente.

No caso de os sistemas, componentes ou unidades técnicas possuírem controlos electrónicos, fornecer as informações relevantes relacionadas com o seu desempenho.

0. GENERALIDADES

0.1. Marca (firma do fabricante): .....

0.2. Modelo e designação(ões) comercial(is) geral(is): .....

0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo [b]: .....

0.3.1. Localização dessa marcação: .....

0.4. Categoria do veículo [c]: .....

0.5. Nome e morada do fabricante: .....

0.8. Morada(s) da(s) linha(s) de montagem: .....

1. CONSTITUIÇÃO GERAL DO VEÍCULO

1.1. Fotografias e/ou desenhos de um veículo representativo: .....

1.5. Materiais das longarinas [d]: .....

2. MASSAS E DIMENSÕES [e]

(em kg e mm) (ver desenho quando aplicável)

2.3.3. Largura do eixo da retaguarda mais largo: .....

2.4. Gama de dimensões (exteriores) do veículo

2.4.1. Para o quadro sem carroçaria

2.4.1.2. Largura [k]: .....

2.4.2. Para o quadro com carroçaria

2.4.2.2. Largura [k]: .....

2.6. Massa do veículo com carroçaria e dispositivo de engate (para outras categorias para além da M_1) em ordem de marcha, ou massa do quadro com cabina, se o fabricante não fornecer a carroçaria e/ou o dispositivo de engate (com líquido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, 100 % de outros líquidos com excepção de águas usadas, ferramentas, roda de reserva e condutor e, para os autocarros, a massa do tripulante (75 kg), se existir um banco de tripulante no veículo) [o][f] (máximo e mínimo): .....

.....

2.8. Massa máxima em carga tecnicamente admissível, declarada pelo fabricante [y] (máximo e mínimo): .....

(*) Os números dos pontos e as notas de pé-de-página utilizados nesta ficha de informações correspondem aos do anexo I da Directiva 70/156/CEE. Os pontos não relevantes para efeitos da presente directiva são omitidos.

▼M3

9. CARROÇARIA

9.1. Tipo de carroçaria (*): .....

9.2. Materiais e tipo de construção (*): .....

9.15. Protecção à retaguarda contra o encaixe

9.15.1. Desenhos das partes do veículo relevantes para a protecção à retaguarda contra o encaixe, ou seja, desenho do veículo ou do quadro com a posição e a instalação do eixo da retaguarda mais largo, desenho da instalação ou acessórios da protecção à retaguarda contra o encaixe. Se esta protecção não consistir em nenhum dispositivo especial, o desenho deve mostrar claramente que se cumprem as dimensões exigidas: .....

9.15.2. Se se tratar de um dispositivo especial, descrição completa ou desenho da protecção à retaguarda contra o encaixe (incluindo fixações e acessórios) ou, se recepcionada como unidade técnica, número de recepção: .....

.....
(Data, processo)

(*) Se aplicável, quando uma parte da carroçaria constituir uma parte da protecção à retaguarda contra o encaixe.

▼M3

Apêndice 2

FICHA DE INFORMAÇÕES N.º ...

relativa à recepção CE como unidade técnica de um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe

(Directiva 70/221/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva .../.../CE)

As seguintes informações, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e incluir um índice. Se houver desenhos, devem ser fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente, em formato A4 ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, estas devem ter o pormenor suficiente.

No caso de os sistemas, componentes ou unidades técnicas possuírem controlos electrónicos, fornecer as informações relevantes relacionadas com o seu desempenho.

0. GENERALIDADES

0.1. Marca (firma do fabricante): .....

0.2. Tipo e designação(ões) comercial(is) geral(is): .....

0.5. Nome e morada do fabricante: .....

0.7. Na caso de componentes e unidades técnicas, localização e método de fixação da marca de recepção CE: .....

0.8. Morada(s) da(s) linha(s) de montagem: .....

1. CONSTITUIÇÃO GERAL DO(S) VEÍCULO(S) a que o dispositivo se destina, no que estiver relacionado com a protecção à retaguarda contra o encaixe (anexar fotografias e/ou desenhos): .....

.....

1.1. Somatório mínimo dos momentos de inércia em relação ao eixo horizontal das longarinas do quadro em secção transversal: .....

1.2. Distância entre as longarinas do quadro nos pontos de fixação do dispositivo: .....

.....

2. MASSAS E DIMENSÕES

2.1. Massa máxima em carga tecnicamente admissível: .....

3. CARROÇARIA

3.1. Descrição completa e/ou desenhos do dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe (incluindo fixações e acessórios): .....

.....

(Data, processo)

▼M3

Apêndice 3

MODELO

[Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]

FICHA DE RECEPÇÃO CE

Carimbo da autoridade administrativa

Comunicação relativa à:

— recepção (1)

— extensão da recepção (1)

— recusa da recepção (1)

— revogação da recepção (1)

de um modelo/tipo (1) de veículo/componente/unidade técnica (1) no que diz respeito à Directiva . . ./. . ./CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva . . ./. . ./CE.

Número de recepção: .....

Razão da extensão: .....

SECÇÃO I

0.1. Marca (firma do fabricante): .....

0.2. Modelo/tipo (1) e designação(ões) comercial(is) geral(is): .....

0.3. Meios de identificação do modelo/tipo (1), se marcados no veículo/componente/unidade técnica (1) (2):

.....

0.3.1. Localização dessa marcação: .....

0.4. Categoria do veículo (1) (3): .....

0.5. Nome e morada do fabricante: .....

0.7. No caso de componentes e unidades técnicas, localização e método de fixação da marca de recepção CE: .....

0.8. Morada(s) da(s) linha(s) de montagem: .....

SECÇÃO II

1. Informações adicionais (se aplicável): ver adenda

2. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios: .....

3. Data do relatório de ensaio: .....

4. Número do relatório de ensaio: .....

5. Eventuais observações: ver adenda

▼M3

6. Local: .....

7. Data: .....

8. Assinatura: .....

9. Está anexado o índice do *dossier* de recepção, que está arquivado nas autoridades de recepção e pode ser obtido a pedido.

(1) Riscar o que não interessar.
(2) Se os meios de identificação de modelo/tipo contiverem caracteres não relevantes para a descrição dos modelos/tipos de veículo, componente ou unidade técnica abrangidos por esta ficha de recepção, tais caracteres devem ser representados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo ABC??123??).
(3) Conforme definida na parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE.

Adenda à ficha de recepção CE no. ...

relativa à recepção de um modelo de veículo no que diz respeito a um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe

(Directiva 70/221/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva .../.../CE)

1. Informações adicionais

1.1. Categoria do veículo: .....

1.2. O veículo não está equipado com um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe (1)

1.3. O veículo está equipado com um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe (1)

1.3.1. O dispositivo foi recepcionado como unidade técnica (1)

— distância ao solo e à parte traseira do veículo: .....

— marca de recepção: .....

1.3.2. O dispositivo não foi recepcionado como unidade técnica (1)

— largura, profundidade da secção e distância ao solo e à parte traseira do veículo: .....

— método de fixação: .....

5. Observações: .....

(1) Riscar o que não interessar.

▼M3

Apêndice 4

MODELO

[Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]

FICHA DE RECEPÇÃO CE

Carimbo da autoridade administrativa

Comunicação relativa à:

— recepção (1)

— extensão da recepção (1)

— recusa da recepção (1)

— revogação da recepção (1)

de um modelo/tipo (1) de veículo/componente/unidade técnica (1) no que diz respeito à Directiva . . ./. . ./CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva . . ./. . ./CE.

Número de recepção: .....

Razão da extensão: .....

SECÇÃO I

0.1. Marca (firma do fabricante): .....

0.2. Modelo/tipo (1) e designação(ões) comercial(is) geral(is): .....

0.3. Meios de identificação do modelo/tipo (1), se marcados no veículo/componente/unidade técnica (1) (2): .....

0.3.1. Localização dessa marcação: .....

0.4. Categoria do veículo (1) (3): .....

0.5. Nome e morada do fabricante: .....

0.7. No caso de componentes e unidades técnicas, localização e método de fixação da marca de recepção CE: .....

0.8. Morada(s) da(s) linha(s) de montagem: .....

SECÇÃO II

1. Informações adicionais (se aplicável): ver adenda

2. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios: .....

3. Data do relatório de ensaio: .....

4. Número do relatório de ensaio: .....

5. Eventuais observações: ver adenda

▼M3

6. Local: .....

7. Data: .....

8. Assinatura: .....

9. Está anexado o índice do *dossier* de recepção, que está arquivado nas autoridades de recepção e pode ser obtido a pedido.

(1) Riscar o que não interessar.
(2) Se os meios de identificação de modelo/tipo contiverem caracteres não relevantes para a descrição dos modelos/tipos de veículo, componente ou unidade técnica abrangidos por esta ficha de recepção, tais caracteres devem ser representados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo ABC??123??).
(3) Conforme definida na parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE.

Adenda à ficha de recepção CE n.º ...

relativa à recepção como unidade técnica de um dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe

(Directiva 70/221/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva .../.../CE)

1. Informações adicionais

1.1. Construção

1.1.1. Material: .....

1.1.2. Método de fixação: .....

1.1.3. Dimensões do dispositivo: .....

1.2. Massa máxima tecnicamente admissível do veículo a que se destina o dispositivo: .....

1.3. Eventuais restrições à utilização do dispositivo: .....

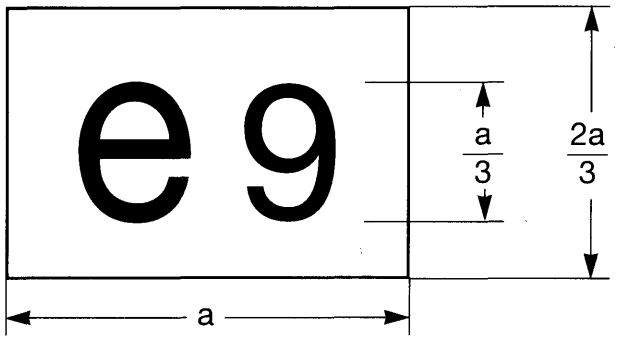
5. Observações: .....

▼M3

Apêndice 5

Modelo da marca de recepção CE

a ≥ 12 mm





O dispositivo de protecção à retaguarda contra o encaixe portador da marca de recepção CE acima ilustrada é um dispositivo recepcionado em Espanha (e 9) com base na presente directiva (00) sob o número de recepção de base 0148.

Os números utilizados são-no a título meramente indicativo.