Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

►**B** ►**M4** **ΟΔΗΓΊΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΊΟΥ**

της 20ής Μαρτίου 1970

για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις δεξαμενές καυσίμων και την οπίσθια προφύλαξη έναντι ενσφηνώσεως των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους ◄

(70/221/ΕΟΚ)

(ΕΕ L 076 της 6.4.1970, σ. 23)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►**M1**	Οδηγία της Επιτροπής 79/490/ΕΟΚ, της 18ης Απριλίου 1979	L 128	22	26.5.1979
►**M2**	Τροποποιείται από Οδηγία της Επιτροπής 81/333/ΕΟΚ, της 13ης Απριλίου 1981	L 131	4	18.5.1981
►**M3**	Οδηγία 97/19/ΕΚ της Επιτροπής της 18ης Απριλίου 1997	L 125	1	16.5.1997
►**M4**	Οδηγία 2000/8/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Μαρτίου 2000	L 106	7	3.5.2000
►**M5**	Οδηγία 2006/20/ΕΚ της Επιτροπής της 17ης Φεβρουαρίου 2006	L 48	16	18.2.2006

Τροποποιείται από:

►**A1**	Πράξη προσχώρησης της Δανίας,της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου	L 73	14	27.3.1972
►**A2**	Πράξη περί των όρων προσχωρήσεως της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Εσθονίας, της Κυπριακής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Λετονίας, της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, της Δημοκρατίας της Μάλτας, της Δημοκρατίας της Πολωνίας, της Δημοκρατίας της Σλοβενίας και της Σλοβακικής Δημοκρατίας και των προσαρμογών των Συνθηκών επί των οποίων βασίζεται η Ευρωπαϊκή Ένωση	L 236	33	23.9.2003

Διορθώνεται από:

►**C1** Διορθωτικό, ΕΕ L 064 της 6.3.2001, σ. 39 (8/2000)

▼B
▼M4

ΟΔΗΓΊΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΊΟΥ

της 20ής Μαρτίου 1970

για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις δεξαμενές καυσίμων και την οπίσθια προφύλαξη έναντι ενσφηνώσεως των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους

▼B

(70/221/ΕΟΚ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος, και ιδίως το άρθρο 100,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Συνελεύσεως ([1]),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ([2]),

Εκτιμώντας:

ότι οι τεχνικές προδιαγραφές των εθνικών νομοθεσιών, τις οποίες πρέπει να πληρούν τα οχήματα με κινητήρα, αφορούν μεταξύ άλλων, τις δεξαμενές υγρών καυσίμων και τις διατάξεις οπισθίας προφυλάξεως·

ότι οι προδιαγραφές αυτές διαφέρουν από το ένα Κράτος μέλος στο άλλο και ως εκ τούτου είναι ανάγκη, να υιοθετηθούν οι ίδιες προδιαγραφές από όλα τα Κράτη μέλη είτε συμπληρωματικά, είτε σε αντικατάσταση των υφισταμένων ρυθμίσεων, ιδίως για να καταστεί δυνατή η εφαρμογή για κάθε τύπο οχήματος, της διαδικασίας εγκρίσεως ΕΟΚ, που ρυθμίζεται από την οδηγία του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών, όσον αφορά την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους ([3]).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

▼M4

Άρθρο 1

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ως «όχημα» νοείται οποιοδήποτε μηχανοκίνητο όχημα και τα ρυμουλκούμενά του, όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ μέρος Α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

▼M1

Άρθρο 2

▼M4

1. Κανένα κράτος μέλος δεν έχει το δικαίωμα να αρνείται τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου οχήματος, εάν αυτό πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας όσον αφορά τις δεξαμενές καυσίμων.

▼M1

2. Τα Κράτη μέλη δεν δύνανται να αρνηθούν την έγκριση ΕΟΚ ούτε την έγκριση από εθνικής πλευράς ενός οχήματος για λόγους που αφορούν στην οπισθία προφύλαξη κατά της συγκρούσεως αν το όχημα αυτό πληροί τις προδιαγραφές του παραρτήματος περί της οπισθίας προφυλάξεως κατά της συγκρούσεως ή αν το όχημα αυτό είναι εφοδιασμένο με μία διάταξη οπισθίας προφυλάξεως κατά της συγκρούσεως

([1]) ΕΕ αριθ. Α 168 της 18. 12. 1969, σ. 7.
([2]) ΕΕ αριθ. Α 48 της 16. 4. 1969, σ. 16.
([3]) ΕΕ αριθ. Ν 42 της 23. 2. 1970, σ. 1.

▼**M1**

που έχει εγκριθεί ως τεχνική ολότης ►**M3** κατά την έννοια του άρθρου 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ και που έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραρτήματος ΙΙ σημείο 5 ◄.

3. Τα Κράτη μέλη δεν δύνανται να αρνηθούν την έγκριση ΕΟΚ ούτε την έγκριση από εθνικής πλευράς μιάς διατάξεως οπισθίας προφυλάξεως κατά της συγκρούσεως αν η διάταξη αυτή, θεωρουμένη ως τεχνική ολότης ►**M3** κατά την έννοια του άρθρου 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ πληροί τις προδιαγραφές του παραρτήματος ΙΙ ◄.

Άρθρο 2α

▼**M4**

1. Κανένα κράτος μέλος δεν έχει το δικαίωμα να αρνείται ή να απαγορεύει την πώληση, ταξινόμηση, θέση σε κυκλοφορία ή χρήση οχήματος, εάν αυτό πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας όσον αφορά τις δεξαμενές καυσίμων.

▼**M1**

2. Τα Κράτη μέλη δεν δύνανται να αρνηθούν ή να απαγορεύσουν την πώληση, την καταχώριση στα μητρώα, την έναρξη κυκλοφορίας ή τη χρήση ενός οχήματος για λόγους που αφορούν στην οπισθία προφύλαξη κατά της συγκρούσεως αν το όχημα αυτό πληροί τις προδιαγραφές του παραρτήματος περί της οπισθίας προφυλάξεως κατά της συγκρούσεως ή αν το όχημα αυτό είναι εφοδιασμένο με μία διάταξη οπισθίας προφυλάξεως κατά της συγκρούσεως που έχει εγκριθεί ως τεχνική ολότητα, ►**M3** κατά την έννοια του άρθρου 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ και έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραρτήματος ΙΙ σημείο 5 ◄.

3. Τα Κράτη μέλη δεν δύνανται να απαγορεύουν τη διάθεση στην αγορά μιάς διατάξεως οπισθίας προφυλάξεως κατά της συγκρούσεως, θεωρουμένης ως τεχνικής ολότητος κατά την έννοια του ►**M3** άρθρου 2 ◄ της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, αν αυτή είναι σύμφωνη προς έναν τύπο που έχει εγκριθεί κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 3.

Άρθρο 2β

Το Κράτος μέλος που χορηγεί την έγκριση λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να ενημερώνεται περί πάσης τροποποιήσεως ενός εκ των στοιχείων ή ενός εκ των χαρακτηριστικών που προβλέπονται ►**M3** στο παράρτημα ΙΙ σημεία 2.1 και 2.2 ◄. Οι αρμόδιες αρχές αυτού του Κράτους μέλους εκτιμούν αν πρέπει να προβούν σε νέες δοκιμές, συνοδευόμενες από ένα πρακτικό επί του τροποποιουμένου τύπου. Στην περίπτωση κατά την οποία συνάγεται από τις δοκιμές ότι οι προδιαγραφές της παρούσης οδηγίας δεν ετηρήθησαν, δεν επιτρέπεται η τροποποίηση.

▼**M4**

Άρθρο 3

Οι αναγκαίες τροποποιήσεις για την προσαρμογή των απαιτήσεων των παραρτημάτων στη συντελούμενη τεχνική πρόοδο εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 13 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

▼**B**

Άρθρο 4

1. Τα Κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία εντός προθεσμίας δεκαοκτώ μηνών από την κοινοποίησή της και ενημερώνουν αμέσως περί αυτού την Επιτροπή.

2. Τα Κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

▼**B**

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα Κράτη μέλη.

▼**M3**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

▼**M4**

Παράρτημα I: Δεξαμενές υγρών καυσίμων

Προσάρτημα 1: Δοκιμή αντοχής στη φωτιά

Προσάρτημα 2: Διαστάσεις και τεχνικά στοιχεία πυρίμαχων πλίνθων

Προσάρτημα 3: Πληροφοριακό έγγραφο

Προσάρτημα 4: Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ

▼**M3**

Παράρτημα II: Προστασία έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος από πίσω

Προσάρτημα 1: Πληροφοριακό έγγραφο (όχημα)

Προσάρτημα 2: Πληροφοριακό έγγραφο (χωριστή τεχνική ενότητα)

Προσάρτημα 3: Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ (όχημα)

Προσάρτημα 4: Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ (χωριστή τεχνική ενότητα)

Προσάρτημα 5: Σήμα έγκρισης τύπου ΕΚ

▼**M4**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

1.1. Το παρόν παράρτημα εφαρμόζεται στα οχήματα που διέπονται από την οδηγία 70/156/ΕΟΚ.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοείται ως:

2.1. «Τύπος οχήματος ως προς τις δεξαμενές καυσίμων»οχήματα που δεν διαφέρουν ουσιαστικά μεταξύ τους όσον αφορά:

2.1.1. τη δομή, το σχήμα, τις διαστάσεις και τα υλικά κατασκευής (μέταλλο, πλαστικό) της (των) δεξαμενής(-ών),

2.1.2. σε οχήματα κατηγορίας M_1 ([1]), τη θέση της (των) δεξαμενής(-ών) στο όχημα, εφόσον επηρεάζει αρνητικά τις απαιτήσεις του σημείου 5.10 του παρόντος παραρτήματος·

2.2. «διαμέρισμα επιβατών»νοείται ο χώρος για τους επιβάτες που περικλείεται από τη σκεπή, το δάπεδο, τα πλευρικά τοιχώματα, τις θύρες, τους εξωτερικούς υαλοπίνακες, το εμπρόσθιο διαχωριστικό διάφραγμα και το οπίσθιο διαχωριστικό διάφραγμα·

2.3. «μάζα κενού οχήματος»η μάζα του οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας όπως ορίζεται στο σημείο 2.6 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ·

2.4. «δεξαμενή»η (οι) δεξαμενή(-ές) που έχει(-ουν) μελετηθεί για να περιέχει(-ουν) το υγρό καύσιμο, όπως ορίζεται στο σημείο 2.6, το οποίο χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο για την πρόωση του οχήματος, χωρίς τα εξαρτήματά της (τους) [σωλήνα πλήρωσης (εφόσον αποτελεί χωριστό στοιχείο), στόμιο πλήρωσης, πώμα, δείκτη ποσότητας, συνδέσεις με τον κινητήρα ή για την αντιστάθμιση της εσωτερικής υπερπίεσης κ.λπ.]·

2.5. «χωρητικότητα της δεξαμενής»η χωρητικότητα όπως προδιαγράφεται από τον κατασκευαστή·

2.6. «υγρό καύσιμο»καύσιμο που ευρίσκεται σε υγρή κατάσταση υπό κανονικές συνθήκες περιβάλλοντος.

3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

3.1. Η αίτηση έγκρισης τύπου ΕΚ ενός τύπου οχήματος ως προς τις δεξαμενές καυσίμου του, κατ' εφαρμογή του άρθρου 3 παράγραφος 4 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

3.2. Στο προσάρτημα 3 δίνεται υπόδειγμα του πληροφοριακού εγγράφου.

3.3. Στην τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης τύπου προσκομίζονται τα εξής:

3.3.1. όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος ή τα μέρη του οχήματος που η τεχνική υπηρεσία θεωρεί αναγκαία για τις δοκιμές έγκρισης·

3.3.2. στην περίπτωση οχήματος εξοπλισμένου με δεξαμενή κατασκευασμένη από πλαστικό υλικό: επτά επιπλέον δεξαμενές, με τα εξαρτήματά τους·

3.3.3. στην περίπτωση οχήματος εξοπλισμένου με δεξαμενή κατασκευασμένη από μη πλαστικό υλικό: δύο επιπλέον δεξαμενές, με τα εξαρτήματά τους.

4. ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

4.1. Εάν πληρούνται οι σχετικές απαιτήσεις, χορηγείται έγκριση τύπου ΕΚ κατ' εφαρμογή του άρθρου 4 παράγραφος 3 και, κατά περίπτωση, του άρθρου 4 παράγραφος 4 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

4.2. Υπόδειγμα του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ δίνεται στο προσάρτημα 4.

4.3. Σε κάθε εγκεκριμένο τύπο οχήματος χορηγείται αριθμός έγκρισης σύμφωνα με το παράρτημα VII της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Το ίδιο κράτος μέλος δεν μπορεί να χορηγήσει τον ίδιο αριθμό έγκρισης για άλλο τύπο οχήματος.

([1]) Όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ μέρος Α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

▼**M4**

5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

5.1. Οι δεξαμενές πρέπει να είναι κατασκευασμένες έτσι ώστε να είναι ανθεκτικές στη διάβρωση.

5.2. Οι δεξαμενές πρέπει να αντεπεξέρχονται, όταν φέρουν όλα τα εξαρτήματα που κανονικώς προσαρμόζονται σε αυτές, στις δοκιμές διαρροής που διενεργούνται σύμφωνα με το σημείο 6.1 σε σχετική εσωτερική πίεση ίση προς το διπλάσιο της υπερπίεσης λειτουργίας, σε καμία όμως περίπτωση λιγότερο από υπερπίεση 0,3 bar.

Οι δεξαμενές οχημάτων που είναι κατασκευασμένες από πλαστικό υλικό θεωρούνται ότι πληρούν την ανωτέρο απαίτηση εφόσον έχουν υποβληθεί επιτυχώς στην περιγραφόμενη στο σημείο 6.3.2 δοκιμή.

5.3. Τυχόν υπερπίεση ή πίεση υπερβαίνουσα την πίεση λειτουργίας πρέπει να αντισταθμίζεται αυτόματα με κατάλληλες διατάξεις (εξαεριστικά, βαλβίδες ασφαλείας κ.λπ.).

5.4. Τα εξαεριστικά πρέπει να είναι μελετημένα κατά τρόπο ώστε να προλαμβάνονται τυχόν κίνδυνοι πυρκαγιάς. Συγκεκριμένα, τυχόν καύσιμο που διαφεύγει όταν πληρούται(-ούνται) ή (οι) δεξαμενή(-ές) δεν πρέπει να πέφτει στο σύστημα της εξάτμισης. Το καύσιμο αυτό πρέπει να παροχετεύεται στο έδαφος.

5.5. Η (Οι) δεξαμενή(-ές) δεν πρέπει να τοποθετείται(-ούνται) σε, ή να αποτελεί(-ούν), επιφάνεια (δάπεδο, τοίχωμα, διάφραγμα) του διαμερίσματος επιβαινόντων ή άλλου διαμερίσματος που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα αυτού.

5.6. Πρέπει να προβλέπεται χώρισμα μεταξύ του διαμερίσματος επιβαινόντων και της (των) δεξαμενής(-ών). Το χώρισμα επιτρέπεται να περιέχει ανοίγματα (π.χ. για τη διέλευση καλωδίων) υπό τον όρο ότι είναι έτσι διατεταγμένα ώστε να μην μπορεί το καύσιμο να ρεύσει ελεύθερα από την (τις) δεξαμενή(-ές) προς το διαμέρισμα επιβαινόντων ή άλλο διαμέρισμα που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα αυτού υπό τις συνήθεις συνθήκες χρήσης.

5.7. Κάθε δεξαμενή πρέπει να είναι στέρεα προσδεδεμένη και τοποθετημένη έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι τυχόν διαρροή καυσίμου από τη δεξαμενή ή τα εξαρτήματά της διαφεύγει προς το έδαφος και όχι προς το διαμέρισμα επιβαινόντων υπό τις συνήθεις συνθήκες χρήσης.

5.8. Το στόμιο πλήρωσης δεν πρέπει να ευρίσκεται στο διαμέρισμα επιβαινόντων, στο χώρο αποσκευών ή στο διαμέρισμα του κινητήρα.

5.9. Το καύσιμο δεν πρέπει να διαφεύγει μέσω του πώματος της δεξαμενής ή μέσω των διατάξεων αντιστάθμισης της υπερπίεσης κατά τις προβλεπτές συνθήκες λειτουργίας του οχήματος. Σε περίπτωση ανατροπής του οχήματος γίνεται ανεκτό το στάξιμο, υπό τον όρο ότι δεν υπερβαίνει τα 30 g/min· η απαίτηση αυτή πρέπει να επαληθεύεται κατά την προδιαγραφόμενη στο σημείο 6.2 δοκιμή.

5.9.1. Το πώμα της δεξαμενής πρέπει να είναι στερεωμένο στο σωλήνα πλήρωσης. Ο στεγανοποιητικός δακτύλιος (φλάντζα) πρέπει να συγκρατείται ασφαλώς στη θέση του, ενώ το πώμα όταν είναι κλειστό πρέπει να εφαρμόζει επί του στεγανοποιητικού δακτυλίου και του σωλήνα πλήρωσης.

5.9.1.1. Οι απαιτήσεις του σημείου 5.9.1 τεκμαίρεται ότι πληρούνται εάν το όχημα ανταποκρίνεται προς τις απαιτήσεις του σημείου 5.1.3 του παραρτήματος I της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ ([1]), υπό τον όρο ότι τα παραδείγματα που παρατίθενται στην τρίτη περίπτωση του σημείου αυτού δεν έχουν εφαρμογή για οχήματα άλλα από εκείνα που ανήκουν στις κατηγορίες M_1 ή N_1.

5.10. Οι δεξαμενές καυσίμων τοποθετούνται κατά τρόπο ώστε να προστατεύονται από τις συνέπειες μετωπικής ή οπίσθιας σύγκρουσης του οχήματος· πλησίον της δεξαμενής δεν πρέπει να υπάρχουν προεξέχοντα μέρη, αιχμηρές ακμές κ.λπ.

5.11. Η δεξαμενή καυσίμου και ο σωλήνας πλήρωσης πρέπει να σχεδιάζονται και να εγκαθίστανται στα οχήματα κατά τρόπον ώστε να αποφεύγεται η σώρευση στατικών ηλεκτρικών φορτίων σε ολόκληρη την επιφάνειά τους. Εφόσον απαιτείται, τα φορτία αυτά πρέπει να εκφορτίζονται στην μεταλλική δομή του πλαισίου ή σε οποιαδήποτε μεγάλη μεταλλική μάζα μέσω καλού αγωγού.

5.12. Επιπλέον, οι δεξαμενές από πλαστικό υλικό πρέπει να υποβάλλονται επίσης σε δοκιμή σύμφωνα με την ειδική διαδικασία του σημείου 6.3.

([1]) ΕΕ L 76 της 6.4.1970, σ. 1.

▼**M4**

6. ΔΟΚΙΜΕΣ

6.1. **Δοκιμή σε υδραυλική πίεση**

Η δεξαμενή υποβάλλεται σε δοκιμή υδραυλικής εσωτερικής πίεσης εκτελούμενη σε μενονωμένη μονάδα πλήρη μεθ' όλων των εξαρτημάτων της. Η δεξαμενή πληρούται τελείως με μη αναφλέξιμο υγρό (για παράδειγμα νερό). Αφού διακοπεί κάθε επικοινωνία με τον έξω χώρο, αυξάνεται σταδιακά η πίεση, μέσω του σωλήνα που τροφοδοτεί τον κινητήρα με καύσιμο, έως σχετική εσωτερική πίεση ίση προς το διπλάσιο της χρησιμοποιούμενη πίεσης λειτουργίας, και οπωσδήποτε τουλάχιστον σε υπερπίεση 0,3 bar, διατηρούμενη επί ένα λεπτό. Στο διάστημα αυτό δεν πρέπει να διαρραγεί ή να παρουσιάσει διαρροή το κέλυφος της δεξαμενής· επιτρέπεται όμως να παρουσιάσει μόνιμη παραμόρφωση.

6.2. **Δοκιμή ανατροπής**

6.2.1. Η δεξαμενή μεθ' όλων των εξαρτημάτων της τοποθετείται σε διάταξη δοκιμών κατά τρόπο που να αντιστοιχεί στην εγκατάστασή της επί του οχήματος για το οποίο προορίζεται· το ίδιο ισχύει και για τα συστήματα αντιστάθμισης της εσωτερικής υπερπίεσης.

6.2.2. Η διάταξη τιμών περιστρέφεται περί άξονα παράλληλο προς τον διαμήκη άξονα του οχήματος.

6.2.3. Η δοκιμή εκτελείται με τη δεξαμενή πεπληρωμένη στο 90 % της χωρητικότητάς της, και επίσης στο 30 % της χωρητικότητάς της, με μη αναφλέξιμο υγρό με τιμή πυκνότητας και ιξώδους παραπλήσια εκείνων του κανονικώς χρησιμοποιούμενου καυσίμου (επιτρέπεται η χρήση νερού).

6.2.4. Η δεξαμενή στρέφεται από τη θέση εγκατάστασής της κατά 90° προς τα δεξιά. Η δεξαμενή παραμένει στη θέση αυτή τουλάχιστον επί πέντε λεπτά.

Η δεξαμενή στρέφεται έπειτα προς την ίδια κατεύθυνση κατά 90° ακόμη. Η δεξαμενή κρατείται στη θέση αυτή, όπου είναι πλήρως ανεστραμμένη, τουλάχιστον επί πέντε ακόμη λεπτά.

Η δεξαμενή περιστρέφεται επανερχόμενη στην κανονική της θέση. Αν είναι ανάγκη, το χρησιμοποιούμενο στη δοκιμή υγρό που δεν επέστρεψε στη δεξαμενή από το σύστημα αερισμού συλλέγεται και αντικαθίσταται.

Η δεξαμενή περιστρέφεται προς την αντίθετη κατεύθυνση κατά 90° και αφήνεται εκεί επί πέντε τουλάχιστον λεπτά.

Η δεξαμενή στρέφεται περαιτέρω προς την ίδια κατεύθυνση κατά 90°, διατηρείται δε στην πλήρως ανεστραμμένη αυτή θέση επί πέντε τουλάχιστον λεπτά. Έπειτα, η δεξαμενή περιστρέφεται επανερχόμενη στην κανονική της θέση.

6.3. **Πρόσθετες δοκιμές για δεξαμενή(-ές) οχημάτων κατασκευασμένη(-ες) από πλαστικό υλικό**

6.3.1. *Αντοχή σε κρούση*

6.3.1.1. Η δεξαμενή πληρούται έως την πλήρη χωρητικότητά της με μείγμα νερού-γλυκόλης ή με άλλο υγρό χαμηλού σημείου πήξεως, που δεν μεταβάλει τις ιδιότητες του υλικού της δεξαμενής, έπειτα δε υποβάλλεται σε δοκιμή διάτρησης.

6.3.1.2. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής αυτής, η δεξαμενή πρέπει να έχει θερμοκρασία 233 K ± 2 K (- 40 °C ± 2 °C).

6.3.1.3. Για τη δοκιμή χρησιμοποιείται διάταξη κρούσης με εκκρεμές. Το κρουστικό σώμα είναι από χάλυβα και έχει τη μορφή πυραμίδας με τετράγωνη βάση και έδρες ισόπλευρα τρίγωνα, όπου οι ακμές και η κορυφή είναι στρογγυλευμένες με ακτίνα 3 mm. Το κέντρο κρούσης του εκκρεμούς συμπίπτει με το κέντρο βάρους της πυραμίδας· η απόσταση του κέντρου αυτού από τον άξονα περιστροφής του εκκρεμούς είναι 1 m. Η συνολική μάζα του εκκρεμούς είναι 15 kg. Η ενέργεια του εκκρεμούς τη στιγμή της κρούσης πρέπει να είναι τουλάχιστον 30 Nm και κατά το δυνατόν πλησιέστερα στην τιμή αυτή.

6.3.1.4. Οι δοκιμές διενεργούνται στα σημεία της δεξαμενής που θεωρούνται ως πλέον ευπαθή σε μετωπικές ή οπίσθιες συγκρούσεις. Τα θεωρούμενα ως ευπαθή σημεία είναι τα πλέον εκτεθειμένα ή ασθενέστερα λόγω σχήματος της δεξαμενής ή τρόπου εγκατάστασής της στο όχημα. Στο πρακτικό της δοκιμής αναφέρονται τα επιλεγέντα από τα εργαστήρια σημεία.

▼**M4**

6.3.1.5. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής η δεξαμενή κρατείται στη θέση της με τα εξαρτήματα συνάρμοσης στην πλευρά ή στις πλευρές απέναντι από εκείνη της κρούσης. Από τη δοκιμή δεν πρέπει να προκαλείται διαρροή.

6.3.1.6. Όλες οι δοκιμές κρούσης επιτρέπεται να εκτελούνται σε μια δεξαμενή ή η καθεμία σε διαφορετική δεξαμενή, κατ' επιλογή του κατασκευαστή.

6.3.2. *Μηχανική αντοχή*

Η δεξαμενή δοκιμάζεται για διαρροές και ακαμψία σχήματος υπό τους περιγραφόμενους στο σημείο 6.1 όρους. Η δεξαμενή μεθ' όλων των εξαρτημάτων της τοποθετείται σε διάταξη δοκιμών κατά τρόπο που αντιστοιχεί σε εκείνο της εγκατάστασης στο όχημα για το οποίο προορίζεται. Ως υγρό δοκιμής χρησιμοποιείται νερό σε θερμοκρασία 326 K (53 °C), με το οποίο πληρούται η δεξαμενή στο 100 % της χωρητικότητάς της. Η δεξαμενή υποβάλλεται σε σχετική εσωτερική πίεση ίση προς το διπλάσιο της πίεσης λειτουργίας και οπωσδήποτε τουλάχιστον 0,3 bar σε θερμοκρασία 326 K ± 2 K (53 °C ± 2 °C) επί πέντε ώρες. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής η δεξαμενή και τα εξαρτήματά της δεν πρέπει να παρουσιάσουν ρωγμές ή διαρροές· επιτρέπεται όμως η μόνιμη παραμόρφωση της δεξαμενής.

6.3.3. *Διαπερατότητα από το καύσιμο*

6.3.3.1. Το χρησιμοποιούμενο για τη δοκιμή διαπερατότητας καύσιμο είτε είναι το καύσιμο αναφοράς που προδιαγράφεται στο παράρτημα VIII της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ ή καύσιμο σούπερ του εμπορίου. Εάν η δεξαμενή έχει μελετηθεί για να τοποθετείται μόνο σε οχήματα με κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση, η δεξαμενή πληρούται με πετρέλαιο ντίζελ.

6.3.3.2. Πριν από τη δοκιμή η δεξαμενή πληρούται στο 50 % της χωρητικότητάς της με το καύσιμο διεξαγωγής της δοκιμής και αφήνεται, χωρίς να σφραγισθεί, σε θερμοκρασία περιβάλλοντος 313 K ± 2 K (40 °C ± 2 °C) έως ότου σταθεροποιηθεί ο ρυθμός απώλειας βάρους.

6.3.3.3. Η δεξαμενή κενούται έπειτα και επαναπληρούται στο 50 % της χωρητικότητάς της με το καύσιμο διεξαγωγής της δοκιμής, οπότε σφραγίζεται ερμητικά και αφήνεται σε θερμοκρασία 313 K ± 2 K (40 °C ± 2 °C). Η πίεση ρυθμίζεται όταν το περιεχόμενο της δεξαμενής φθάσει στη θερμοκρασία διεξαγωγής της δοκιμής. Στο ακολουθούν διάστημα δοκιμής των οκτώ εβδομάδων, προσδιορίζεται η απώλεια βάρους λόγω διάχυσης. Η ανώτατη επιτρεπόμενη μέση απώλεια καυσίμου κατά το χρόνο διεξαγωγής της δοκιμής ανέρχεται σε 20 g ανά 24ωρο.

6.3.3.4. Εάν η απώλεια λόγω διάχυσης υπερβαίνει την τιμή που αναφέρεται στο σημείο 6.3.3.3, η περιγραφόμενη εκεί δοκιμή εκτελείται εκ νέου, επί της ίδιας δεξαμενής, για τον προσδιορισμό της απώλειας λόγω διάχυσης σε θερμοκρασία 296 K ± 2 K (23 °C ± 2 °C), αλλά κατά τα άλλα υπό τις ίδιες συνθήκες. Η ούτως μετρούμενη απώλεια δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 10 g ανά 24ωρο.

6.3.4. *Αντοχή στο καύσιμο*

Μετά τη δοκιμή του ανωτέρω σημείου 6.3.3, η δεξαμενή πρέπει να εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις των σημείων 6.3.1 και 6.3.2.

6.3.5. *Αντοχή στη φωτιά*

Η δεξαμενή υποβάλλεται στις ακόλουθες δοκιμές:

6.3.5.1. Η δεξαμενή, τοποθετημένη όπως και στο όχημα, εκτίθεται σε φλόγα επί δύο λεπτά. Δεν πρέπει να παρατηρηθεί ροή υγρού καύσιμου από τη δεξαμενή.

6.3.5.2. Εκτελούνται τρεις δοκιμές σε διαφορετικές δεξαμενές πεπληρωμένες με καύσιμο ως εξής:

6.3.5.2.1. εφόσον η δεξαμενή έχει μελετηθεί για τοποθέτηση σε οχήματα εξοπλισμένα είτε με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης είτε με κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση, εκτελούνται τρεις δοκιμές με τις δεξαμενές πεπληρωμένες με βενζίνη σούπερ,

6.3.5.2.2. εφόσον η δεξαμενή έχει μελετηθεί για τοποθέτηση μόνο σε οχήματα εξοπλισμένα με κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση, εκτελούνται τρεις δοκιμές με τις δεξαμενές πεπληρωμένες με πετρέλαιο ντίζελ,

6.3.5.2.3. η δεξαμενή τοποθετείται για κάθε δοκιμή σε διάταξη όπου προσομοιώνονται όσο γίνεται καλύτερα οι πραγματικές συνθήκες εγκατάστασης. Ο τρόπος στερέωσης της δεξαμενής πάνω στη διάταξη αντιστοιχεί στις σχετικές προδιαγραφές για το όχημα. Λαμβάνονται υπόψη μέρη του οχήματος που προστατεύουν τη δεξαμενή και τα εξαρτήματά της

▼**M4**

από την έκθεση στη φλόγα ή που επηρεάζουν καθ' οιονδήποτε τρόπο την πορεία της πυρκαγιάς, καθώς και τα προδιαγραφόμενα κατασκευαστικά στοιχεία που τοποθετούνται στη δεξαμενή και τα πώματα. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής, τα κάθε είδους ανοίγματα θα είναι κλειστά, θα παραμένουν όμως σε λειτουργία τα εξαεριστικά συστήματα. Αμέσως πριν από τη δοκιμή η δεξαμενή πρέπει να πληρούται με το προδιαγραφόμενο καύσιμο στο 50 % της χωρητικότητάς της.

6.3.5.3. Η φλόγα στην οποία εκτίθεται η δεξαμενή θα προέρχεται από καιόμενο σε λεκάνη καύσιμο του εμπορίου για κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης (στο εξής αποκαλούμενο «καύσμο»). Η ποσότητα του καυσίμου που τοποθετείται στη λεκάνη είναι τόση ώστε να διαρκέσει η φωτιά, υπό συνθήκες ελεύθερης καύσης, για ολόκληρη τη διαδικασία της δοκιμής.

6.3.5.4. Οι διαστάσεις της λεκάνης επιλέγονται έτσι ώστε να διασφαλίζουν ότι εκτίθενται στη φλόγα οι πλευρές της δεξαμενής καυσίμου. Ως εκ τούτου, η λεκάνη πρέπει να υπερβαίνει κατά 20 cm τουλάχιστον, το πολύ όμως κατά 50 cm, ολόγυρα την οριζόντια προβολή της δεξαμενής. Τα πλευρικά τοιχώματα της λεκάνης δεν προεξέχουν περισσότερο από 8 cm πάνω από τη στάθμη του καυσίμου κατά την έναρξη της δοκιμής.

6.3.5.5. Η λεκάνη πεπληρωμένη με καύσιμο τοποθετείται κάτω από τη δεξαμενή κατά τρόπο ώστε η απόσταση μεταξύ της στάθμης του καυσίμου στη λεκάνη και του πυθμένα της δεξαμενής να αντιστοιχεί στο ύψος της δεξαμενής από την επιφάνεια της οδού με το όχημα κενό, σύμφωνα με τη μελέτη (βλέπε σημείο 2.3). Πρέπει να είναι ελεύθερα μετακινητή είτε η λεκάνη είτε η διάταξη δοκιμής, ή και οι δύο.

6.3.5.6. Κατά τη φάση Γ της δοκιμής, η λεκάνη θα καλύπτεται από ►**C1** πλέγμα τοποθετημένο 3 cm ± 1 cm πάνω από τη στάθμη του καυσίμου ◄. Το πλέγμα θα είναι κατασκευασμένο από πυρίμαχο υλικό, όπως προδιαγράφεται στο προσάρτημα 2. Δεν θα υπάρχουν κενά μεταξύ των πλίνθων. Οι πλίνθοι αυτοί πρέπει να στηρίζονται πάνω από τη λεκάνη καυσίμου κατά τρόπο ώστε να μην φράσσονται οι οπές τους. Το μήκος και το πλάτος του πλαισίου είναι 2 cm έως 4 cm μικρότερα από τις εσωτερικές διαστάσεις της λεκάνης, ώστε να υπάρχει κενό 1 cm έως 2 cm μεταξύ του πλαισίου και του τοιχώματος της λεκάνης για εξαερισμό.

6.3.5.7. Όταν η δοκιμή εκτελείται στο ύπαιθρο, θα υπάρχει επαρκής προστασία από τον άνεμο ώστε η ταχύτητα του ανέμου στη στάθμη του καυσίμου στη λεκάνη να μην υπερβαίνει τα 2,5 km/h. Πριν από τη δοκιμή το πλέγμα θερμαίνεται σε θερμοκρασία 308 K ± 5 K (35 °C ± 5 °C). Οι πυρίμαχοι πλίνθοι διαβρέχονται ώστε να εξασφαλίζονται οι ίδιες συνθήκες για κάθε διαδοχική δοκιμή.

6.3.5.8. Η δοκιμή περιλαμβάνει τέσσερις φάσεις (βλέπε προσάρτημα 1).

6.3.5.8.1. ***Φάση Α: προθέρμανση (σχήμα 1)***

Το καύσιμο στη λεκάνη αναφλέγεται σε απόσταση τουλάχιστον 3 m από την υποβαλλόμενη στη δοκιμή δεξαμενή. Μετά από προθέρμανση 60 δευτερολέπτων της ώρας η λεκάνη τοποθετείται κάτω από τη δεξαμενή.

6.3.5.8.2. ***Φάση Β: απευθείας έκθεση στη φλόγα (σχήμα 2)***

Η δεξαμενή εκτίθεται στη φλόγα από το ελεύθερα καιόμενο καύσιμο επί 60 δευτερόλεπτα.

6.3.5.8.3. ***Φάση Γ: έμμεση έκθεση στη φλόγα (σχήμα 3)***

Μόλις ολοκληρωθεί η φάση Β, το πλέγμα τοποθετείται μεταξύ της λεκάνης με το καιόμενο καύσιμο και της δεξαμενής. Η δεξαμενή πρέπει να εκτεθεί στη μειωμένη φλόγα για 60 ακόμη δευτερόλεπτα.

6.3.5.8.4. ***Φάση Δ: τέλος δοκιμής (σχήμα 4)***

Η λεκάνη με το καιόμενο καύσιμο καλυμμένη με το πέτασμα επιστρέφει στην αρχική της θέση (φάση Α). Εάν στο τέλος της δοκιμής καίγεται η δεξαμενή πρέπει αμέσως να σβηστεί η φωτιά.

6.3.5.9. Τα αποτελέσματα της δοκιμής θεωρούνται ικανοποιητικά εάν δεν υπάρχει διαρροή υγρού καυσίμου από τη δεξαμενή.

6.3.6. *Αντοχή σε υψηλή θερμοκρασία*

6.3.6.1. Η χρησιμοποιούμενη για τη δοκιμή διάταξη πρέπει να ανταποκρίνεται στον τρόπο εγκατάστασης της δεξαμενής στο όχημα, συμπεριλαμβανομένου του τρόπου με τον οποίο λειτουργεί το εξαεριστικό της δεξαμενής.

▼**M4**

6.3.6.2. Η δεξαμενή, πεπληρωμένη στο 50 % της χωρητικότητάς της με νερό σε θερμοκρασία 293 K (20 °C), υποβάλλεται επί μία ώρα σε θερμοκρασία περιβάλλοντος 368 K ± 2 K (95 °C ± 2 °C).

6.3.6.3. Τα αποτελέσματα της δοκιμής θεωρούνται ικανοποιητικά εάν μετά τη δοκιμή δεν παρουσιάζεται διαρροή ή σοβαρή παραμόρφωση της δεξαμενής.

6.3.7. *Σημάνσεις επί της δεξαμενής καυσίμου*

6.3.7.1. Η εμπορική επωνυμία ή το εμπορικό σήμα πρέπει να τίθεται στη δεξαμενή και να είναι ανεξίτηλη και ευανάγνωση όταν η δεξαμενή τοποθετείται στο όχημα.

7. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ

7.1. Σε περίπτωση που τροποποιούνται οι εγκρίσεις που χορηγήθηκαν δυνάμει της παρούσας οδηγίας, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 5 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

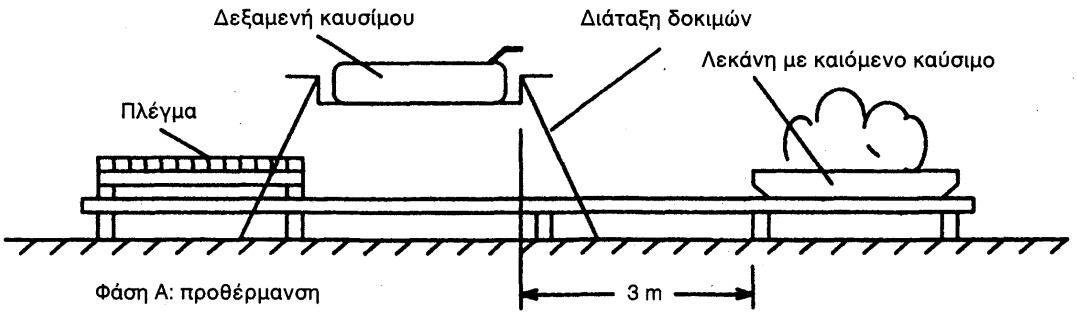
8. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

8.1. Λαμβάνονται μέτρα κατοχύρωσης της συμμόρφωσης της παραγωγής σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

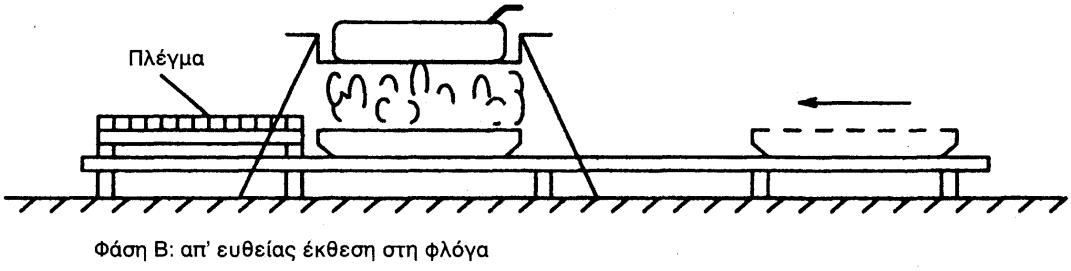
▼**M4**

Προσάρτημα 1

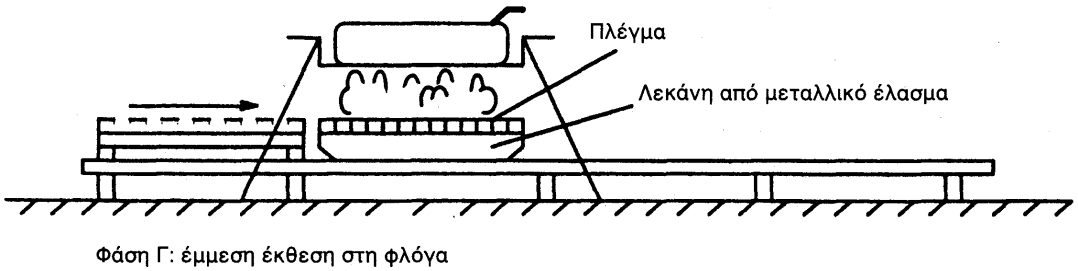
ΔΟΚΙΜΗ ΠΥΡΑΝΤΙΣΤΑΣΗΣ



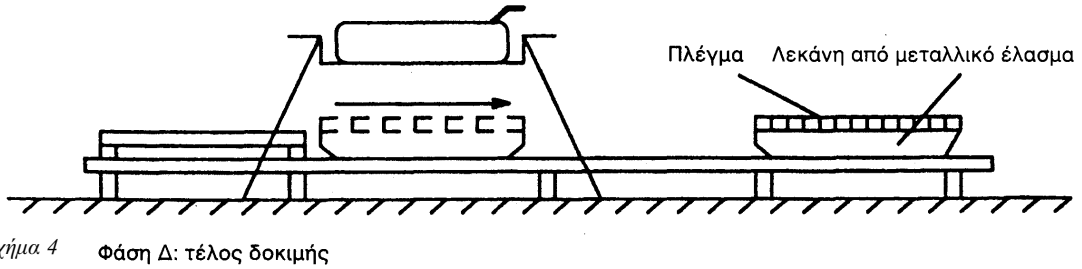
Σχήμα 1



Σχήμα 2



Σχήμα 3

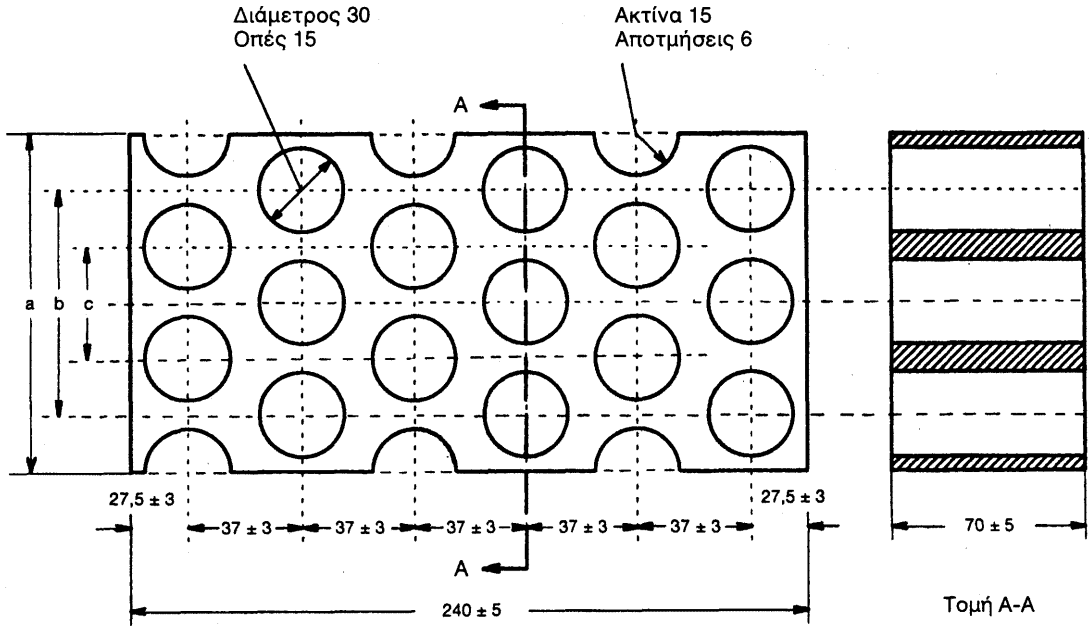


Σχήμα 4

▼**M4**

Προσάρτημα 2

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΠΥΡΙΜΑΧΩΝ ΠΛΙΝΘΩΝ



a = 120 ± 5
b = 80 ± 3
c = 40 ± 3

(Οι διαστάσεις δίνονται σε mm)

Πυραντίσταση (Seger-Kegel)	SK 30
Περιεκτικότητα σε αλουμίνα (Al_2O_3)	30-33 τοις εκατό
Ποσοστό ανοικτών πόρων (Po)	20-22 τοις εκατό κατ' όγκον
Πυκνότητα	1 900-2 000 kg/m³
Ενεργός επιφάνεια οπών	44,18 τοις εκατό

▼M4

Προσάρτημα 3

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΕΓΓΡΑΦΟ αριθ. ...

κατ' εφαρμογή του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ(*) σχετικά με την έγκριση ΕΚ ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τις δεξαμενές του υγρού καυσίμου

(Οδηγία 70/221/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2000/8/ΕΚ)

Οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται, κατά περίπτωση εις τριπλούν και περιλαμβάνουν πίνακα περιεχομένων. Τυχόν σχέδια υποβάλλονται υπό κατάλληλη κλίμακα σε μέγεθος Α4 ή διπλωμένα στο μέγεθος αυτό και είναι επαρκώς λεπτομερή. Τυχόν φωτογραφίες πρέπει να δείχνουν επαρκείς λεπτομέρειες.

Εφόσον τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή οι ιδιαίτερες τεχνικές ενότητες ρυθμίζονται ηλεκτρονικώς, πρέπει να δίδονται πληροφορίες που αφορούν τις επιδόσεις τους.

0. ΓΕΝΙΚΑ

0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):.....

0.2. Τύπος και γενική(-ές) εμπορική(-ές) περιγραφή(-ές):.....

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα (β):.....

0.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης:.....

0.4. Κατηγορία οχήματος (γ):.....

0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:.....

0.8. Διεύθυνση(-εις) του (των) εργαστασίου(-ων) συναρμολόγησης: .....

1. ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

1.1. Φωτογραφίες ή/και σχέδια αντιπροσωπευτικού οχήματος (μόνο διαφορετικά στυλ αμαξώματος):
.....

3. ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΙΣΧΥΟΣ (κα)

3.2.2. Καύσιμο: πετρέλαιο/βενζίνη/υγραέριο/τυχόν άλλο (1)

3.2.3. Δεξαμενή(-ές) καυσίμου

3.2.3.1. Κύρια(-ες) δεξαμενή(-ές) καυσίμου

3.2.3.1.1. Πλήθος χωρητικότητα, υλικό κατασκευής: .....

3.2.3.1.2. Σχέδιο και τεχνική περιγραφή της (των) δεξαμενής(-ών) με όλες τις συνδέσεις και γραμμές του συστήματος αναπνοής και αερισμού, κλειδαριές, βαλβίδες και εξαρτήματα πρόσδεσης: .....
.....

3.2.3.1.3. Σχέδιο όπου εμφαίνεται ευκρινώς η θέση της (των) δεξαμενής(ών) στο όχημα: .....

3.2.3.2. Βοηθητική(-ές) δεξαμενή(-ές) καυσίμου

3.2.3.2.1. Πλήθος, χωρητικότητα, υλικό κατασκευής:.....

3.2.3.2.2. Σχέδιο και τεχνική περιγραφή της (των) δεξαμενής(-ών) με όλες τις συνδέσεις και γραμμές του συστήματος αναπνοής και αερισμού, κλειδαριές, δικλείδες και εξαρτήματα πρόσδεσης:.....
.....

3.2.3.2.3. Σχέδιο όπου εμφαίνεται ευκρινώς η θέση της (των) δεξαμενής(-ών) στο όχημα:.....

.....
(ημερομηνία, φάκελος)

(*) Οι αριθμοί σημείων και υποσημειώσεων που χρησιμοποιούνται στο παρόν πληροφοριακό έγγραφο αντιστοιχούν σε εκείνους του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Παραλείπονται τα σημεία που δεν παρουσιάζουν ενδιαφέρον για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας.

(1) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

▼M4

Προσάρτημα 4

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

[Μέγιστες διαστάσεις: A4 (210 mm × 297 mm)]

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΚ ΤΥΠΟΥ

Σφραγίδα της διοικητικής αρχής

Ανακοίνωση που αφορά:

— έγκριση τύπου [1]

— επέκταση έγκρισης τύπου [1]

— απόρριψη έγκρισης τύπου [1]

— ανάκληση έγκρισης τύπου [1]

ενός τύπου οχήματος/κατασκευαστικού στοιχείου/ιδιαίτερης τεχνικής ενότητας [1] σχετικά με την οδηγία 70/221/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2000/8/ΕΚ:

Αριθμός έγκρισης τύπου: .....

Λόγος επέκτασης: .....

ΜΕΡΟΣ Ι

0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή): .....

0.2. Τύπος και γενικής(-ές) εμπορικής(-ές) περιγραφή(-ές): .....

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου εφόσον υπάρχει η σχετική σήμανση στο όχημα/κατασκευαστικό στοιχείο/ιδιαίτερη τεχνική ενότητα [1] [2]: .....

0.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης: .....

0.4. Κατηγορία οχήματος [1] [3]: .....

0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....

0.7. Στην περίπτωση κατασκευαστικών στοιχείων και ιδιαίτερων τεχνικών ενοτήτων, θέση και τρόπος εναπόθεσης του σήματος έγκρισης ΕΚ: .....

0.8. Διεύθυνση(-εις) του (των) εργαστασίου(-ων) συναρμολόγησης: .....

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

1. Πρόσθετες πληροφορίες (κατά περίπτωση): βλέπε προσθήκη

2. Τεχνική υπηρεσία υπεύθυνη για την εκτέλεση των δοκιμών: .....

3. Ημερομηνία του πρακτικού δοκιμής: .....

4. Αριθμός του πρακτικού δοκιμής: .....

5. Τυχόν παρατηρήσεις: (βλέπε προσθήκη)

▼**M4**

6. Τόπος: .....

7. Ημερομηνία: .....

8. Υπογραφή: .....

9. Επισυνάπτεται το κατατεθειμένο στην εγκρίνουσα αρχή ευρετήριο του πληροφοριακού τεύχους, που διατίθεται αν ζητηθεί.

---

(1) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

(2) Αν τα μέσα αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες άσχετους προς την περιγραφή του τύπου του οχήματος, του κατασκευαστικού στοιχείου ή της ιδιαίτερης τεχνικής ενότητας που καλύπτονται από το παρόν πιστοποιητικό έγκρισης τύπου, οι χαρακτήρες αυτοί αναπαρίστανται στο δικαιολογητικό με το σύμβολο «?» (π.χ. ABC??123??).

(3) Όπως ορίζεται στο παράρτημα II μέρος Α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Προσθήκη στο πιστοποιητικό έγκρισης ΕΚ τύπου αριθ. . . .

όσον αφορά την έγκριση τύπου οχήματος σχετικά με την οδηγία 70/221/ΕΟΚ (δεξαμενές καυσίμου), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2000/8/ΕΚ

1. Πρόσθετες πληροφορίες

1.1. Υλικό κατασκευής: .....

1.2. Χωρητικότητα: .....

1.3. Θέση(-εις) τοποθέτησης της (των) δεξαμενών: .....

1.4. Καύσιμο: πετρέλαιο/βενζίνη/τυχόν άλλο (1):

5. Παρατηρήσεις: .....

---

(1) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

▼**M3**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΕΝΑΝΤΙ ΕΝΣΦΗΝΩΣΕΩΣ ΑΛΛΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΚ ΤΩΝ ΟΠΙΣΘΕΝ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Τα καλυπτόμενα από την παρούσα οδηγία οχήματα πρέπει να έχουν μελετηθεί ώστε να παρέχεται αποτελεσματική προστασία έναντι ενσφηνώσεως εκ των όπισθεν από οχήματα κατηγορίας M_1 και N_1 [1].

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

2.1. Τύπος οχήματος για τους σκοπούς της προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος εκ των όπισθεν

Ως «τύπος οχήματος για τους σκοπούς της προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος από πίσω» νοούνται οχήματα που δεν διαφέρουν ουσιαστικά μεταξύ τους όσον αφορά τα ακόλουθα κύρια χαρακτηριστικά:

2.1.1. το πλάτος του πίσω μετατροχίου, τη δομή, τις διαστάσεις, το σχήμα και τα υλικά του πίσω μέρους του οχήματος, στο μέτρο που αυτά επηρεάζουν τις απαιτήσεις των σημείων 5.1 έως 5.4.5.5:

2.1.2. τα χαρακτηριστικά της ανάρτησης, στο μέτρο που αυτά επηρεάζουν τις απαιτήσεις των σημείων 5.1 έως 5.4.5.5·

2.1.3. εφόσον υπάρχει, τύπος της διάταξης προστασίας έναντι ενσφηνώσεως.

2.2. Τύπος διάταξης προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος εκ των όπισθεν

Ως «τύπος διάταξης προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος εκ των όπισθεν» νοούνται διατάξεις που δεν διαφέρουν ουσιαστικά μεταξύ τους όσον αφορά τα ακόλουθα κύρια χαρακτηριστικά:

2.2.1. το σχήμα·

2.2.2. τις διαστάσεις·

2.2.3. τη στερέωση·

2.2.4. τα υλικά.

3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

3.1. Αίτηση εγκρίσεως ΕΚ ως προς έναν τύπο οχήματος

3.1.1. Η αίτηση εγκρίσεως ΕΚ ενός τύπου οχήματος ως προς τις διατάξεις προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος εκ των όπισθεν, κατ' εφαρμογή του άρθρου 3 παράγραφος 4 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

3.1.2. Στο προσάρτημα 1 δίνεται υπόδειγμα του πληροφοριακού εγγράφου.

3.1.3. Στην τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για την εκτέλεση των δοκιμών έγκρισης τύπου προσκομίζεται όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου.

3.2. Αίτηση εγκρίσεως τύπου ΕΚ, ως προς μία διάταξη προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος εκ των όπισθεν, θεωρούμενη ως χωριστή τεχνική ενότητα

3.2.1. Η αίτηση εγκρίσεως τύπου ΕΚ, κατ' εφαρμογή του άρθρου 3 παράγραφος 4 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, ως προς μία διάταξη προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος εκ των όπισθεν θεωρούμενη ως χωριστή τεχνική ενότητα κατά την έννοια του άρθρου 2 της ανωτέρω οδηγίας, υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή τον κατασκευαστή της διάταξης προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος από πίσω.

3.2.2. Στο προσάρτημα 2 δίνεται υπόδειγμα του πληροφοριακού εγγράφου.

3.2.3. Στην τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για την εκτέλεση των δοκιμών προσκομίζεται ένα δείγμα του προς έγκριση τύπου διάταξης προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος εκ των όπισθεν. Η υπηρεσία δικαιούται, εφόσον το κρίνει αναγκαίο, να ζητήσει να προσκομισθεί ένα ακόμη δείγμα. Τα δείγματα θα φέρουν ευκρινή και ανεξίτηλη σήμανση με την εμπορική επωνυμία ή το εμπορικό σήμα του αιτούντος και την ονομασία του τύπου.

[1] Όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ μέρος Α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

▼**M3**

4. ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

4.1. Εάν πληρούνται οι σχετικές απαιτήσεις, χορηγείται έγκριση τύπου ΕΚ κατ' εφαρμογή του άρθρου 4 παράγραφος 3 και, κατά περίπτωση, του άρθρου 4 παράγραφος 4 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

4.2. Υπόδειγμα του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ δίνεται:

4.2.1. στο προσάρτημα 3 για αιτήσεις του σημείου 3.1 και

4.2.2. στο προσάρτημα 4 για αιτήσεις του σημείου 3.2.

4.3. Σε κάθε εγκεκριμένο τύπο οχήματος ή εγκεκριμένο τύπο διάταξης προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος εκ των όπισθεν παραχωρείται αριθμός έγκρισης σύμφωνα με το παράρτημα VII της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Δεν παραχωρείται από το ίδιο κράτος μέλος ο ίδιος αριθμός σε κάποιον άλλο τύπο οχήματος ή άλλο τύπο διάταξης προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος εκ των όπισθεν.

5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

5.1. Κάθε όχημα θα είναι κατασκευασμένο ή/και εξοπλισμένο ώστε να προσφέρει σε όλο το πλάτος αποτελεσματική προστασία έναντι ενσφηνώσεως εκ των όπισθεν από όχημα κατηγορίας M_1 και N_1 ([1]).

▼**M5**

5.1α. Το όχημα υποβάλλεται σε δοκιμασία υπό τις ακόλουθες συνθήκες:

— πρέπει να βρίσκεται σε στάση σε οριζόντια, επίπεδη, σταθερή και λεία επιφάνεια,

— οι κατευθυντήριοι τροχοί πρέπει να είναι στραμμένοι κατευθείαν προς τα εμπρός,

— η πίεση των ελαστικών επισώτρων πρέπει να είναι η προβλεπόμενη από τον κατασκευαστή του οχήματος,

— το όχημα μπορεί να συγκρατείται με οποιαδήποτε μέθοδο, που καθορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος, εφόσον αυτό είναι απαραίτητο για την επίτευξη των δυνάμεων της δοκιμής,

— εάν το όχημα είναι εξοπλισμένο με υδροπνευματική, υδραυλική ή πνευματική ανάρτηση ή διάταξη αυτόματης οριζοντίωσης αναλόγως του φορτίου, πρέπει να δοκιμάζεται με την ανάρτηση ή τη διάταξη στην κανονική κατάσταση λειτουργίας που καθορίζεται από τον κατασκευαστή.

▼**M3**

5.2. Οποιοδήποτε όχημα ανήκον σε μία από τις κατηγορίες M_1, M_2, M_3, N_1, O_1 ή O_2 ([1]) θεωρείται ότι ικανοποιεί τη συνθήκη του σημείου 5.1:

— εάν πληροί τις προϋποθέσεις του σημείου 5.3 ή

— αν η απόσταση του πίσω μέρους του κενού οχήματος από το έδαφος δεν υπερβαίνει τα 55 cm σε πλάτος τουλάχιστον όσο ο πίσω άξονας αφαιρουμένων το πολύ 10 cm εξ εκάστης πλευράς (εξαιρουμένης τυχόν διόγκωσης των επισώτρων πλησίον του εδάφους).

Στις περιπτώσεις που υπάρχουν πολλοί πίσω άξονες, ως πλάτος λογίζεται εκείνο του μεγαλύτερου.

Η ανωτέρω απαίτηση πρέπει να ικανοποιείται τουλάχιστον σε γραμμή που απέχει το πολύ 45 cm από το πίσω άκρο του οχήματος.

5.3. Οποιοδήποτε όχημα ανήκον σε μία από τις κατηγορίες N_2, N_3, O_3 ή O_4 ([1]) θεωρείται ότι ικανοποιεί τη συνθήκη του σημείου 5.1 υπό τον όρο ότι:

— το όχημα είναι εξοπλισμένο με ειδική διάταξη προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος από πίσω, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 5.4 ή

— το όχημα είναι μελετημένο ή/και εξοπλισμένο στο πίσω μέρος του κατά τρόπο ώστε, λόγω του σχήματος και των χαρακτηριστικών τους, τα κατασκευαστικά στοιχεία του να θεωρείται ότι αντικαθιστούν τη διάταξη προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος από πίσω. Τα κατασκευαστικά στοιχεία, των οποίων η συνδυασμένη λειτουργία πληροί τις απαιτήσεις του σημείου 5.4, θεωρείται ότι διαμορφώνουν την προστατευτική διάταξη έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος από πίσω.

([1]) Όπως ορίζονται στο παράρτημα II μέρος Α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

▼M3

5.4. Η διάταξη προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος από πίσω, στο εξής αποκαλούμενη η «διάταξη», συνίσταται γενικώς από διαδοκίδα και ζευκτά συνδεδεμένα με τις μηκίδες του πλαισίου ή το σκελετό που τις αντικαθιστά.

Η διάταξη θα έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

5.4.1. θα είναι τοποθετημένη όσον το δυνατόν πλησιέστερα στο πίσω μέρος του οχήματος. Με το όχημα κενό ([1]), το κατώτερο χείλος της διάταξης δεν πρέπει πουθενά να απέχει πέραν των 55 cm από το έδαφος·

5.4.2. το πλάτος της διάταξης δεν πρέπει πουθενά να υπερβαίνει το πλάτος του πίσω άξονα μετρούμενου στα εξώτερα σημεία των τροχών, εξαιρουμένης της διόγκωσης των επισώτρων πλησίαν του εδάφους, ούτε να είναι πέραν των 10 cm βραχύτερο εξ εκάστης πλευράς. Στις περιπτώσεις που υπάρχουν πολλοί πίσω άξονες, ως πλάτος λογίζεται εκείνο του μεγαλύτερου·

5.4.3. το ύψος διατομής της διαδοκίδας δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερο από 10 cm. Τα πλευρικά άκρα της διαδοκίδας δεν πρέπει να κάμπτονται προς τα πίσω ή να έχουν αιχμηρό εξωτερικό χείλος· η προϋπόθεση αυτή ικανοποιείται όταν τα πλευρικά άκρα της διαδοκίδας είναι στρογγυλευμένα στο εξωτερικό τους μέρος και παρουσιάζουν ακτίνα καμπυλότητας τουλάχιστον 2,5 mm·

5.4.4. η διάταξη μπορεί να έχει μελετηθεί ώστε η θέση της στο πίσω μέρος του οχήματος να μπορεί να ποικίλλει. Στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να υπάρχει εγγυημένη μέθοδος σταθεροποίησής της στη θέση χρήσης, ώστε να αποκλείεται τυχόν ακούσια αλλαγή της θέσης αυτής. Πρέπει ο χειριστής να έχει την ευχέρεια αλλαγής της θέσης της διάταξης ασκώντας δύναμη μέχρι το πολύ 40 daN·

5.4.5. η διάταξη πρέπει να προσφέρει επαρκή αντοχή σε δυνάμεις που ασκούνται παράλληλα προς τον επιμήκη άξονα του οχήματος και, όταν ευρίσκεται στη θέση χρήσης, να συνδέεται με τις μηκίδες του πλαισίου ή το σκελετό που τις αντικαθιστά.

Η ανωτέρω απαίτηση πληρούται, αν αποδειχθεί ότι τόσο στη διάρκεια, όσο και μετά την άσκηση των δυνάμεων, η οριζόντια απόσταση μεταξύ του πίσω μέρους της διάταξης και του πίσω άκρου του οχήματος δεν υπερβαίνει τα 40 cm σε οποιοδήποτε από τα σημεία P1, P2 και P3. Κατά τη μέτρηση της απόστασης αυτής αποκλείεται οποιοδήποτε τμήμα του οχήματος απέχον πλέον των 3 m από το έδαφος με το όχημα κενό·

5.4.5.1. τα σημεία P1 ευρίσκονται σε απόσταση 30 cm από τα επιμήκη επίπεδα που άγονται εφαπτομενικώς στα εξωτερικά χείλη των τροχών του πίσω άξονα· τα σημεία P2, που κείνται επί της γραμμής που ενώνει τα σημεία P1, είναι συμμετρικά προς το επίμηκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος, σε απόσταση μεταξύ τους 70 έως και 100 cm, όπου η ακριβής θέση προσδιορίζεται από τον κατασκευαστή. Το ύψος των σημείων P1 και P2 από το έδαφος καθορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος εντός των γραμμών που περιβάλλουν οριζοντίως τη διάταξη. Το ύψος δεν πρέπει όμως να υπερβαίνει τα 60 cm με το όχημα κενό. Το σημείο P3 αποτελεί το κέντρο του ευθύγραμμου διαστήματος που ενώνει τα σημεία P2·

▼M5

5.4.5.2. Οριζόντια δύναμη που αντιστοιχεί στο 25% της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας του οχήματος χωρίς όμως να υπερβαίνει τα 5×10^4 N πρέπει να ασκείται διαδοχικά στα δύο σημεία P1 και στο σημείο P3·

▼M3

5.4.5.3. διαδοχικώς, σε αμφότερα τα σημεία P2 ασκείται οριζόντια δύναμη που αντιστοιχεί στο 50 % της μέγιστης τεχνικώς αποδεκτής μάζας του οχήματος, μεγέθους το πολύ 10×10^4 N·

5.4.5.4. οι προδιαγραφόμενες στα ανωτέρω σημεία 5.4.5.2 και 5.4.5.3 δυνάμεις πρέπει να ασκούνται χωριστά. Η σειρά άσκησης των δυνάμεων επιτρέπεται να προσδιορίζεται από τον κατασκευαστή·

5.4.5.5. στις περιπτώσεις που εκτελείται πρακτική δοκιμή για να επαληθευθεί η συμμόρφωση προς τις ανωτέρω απαιτήσεις, πρέπει να πληρούνται οι εξής προϋποθέσεις:

5.4.5.5.1. η διάταξη να είναι συνδεδεμένη με τις μηκίδες του πλαισίου του οχήματος ή το σκελετό που τις αντικαθιστά·

([1]) Σύμφωνα με τον ορισμό του προσαρτήματος 1 σημείο 2.6.

▼**M3**

5.4.5.5.2. οι προδιαγραφόμενες δυνάμεις πρέπει να ασκούνται με καταλλήλως αρθρωτά έμβολα (π.χ. μέσω καθολικών συνδέσμων) και να είναι παράλληλες προς το διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος διερχόμενες από επιφάνεια ύψους το πολύ 25 cm (το επακριβές ύψος να δίνεται από τον κατασκευαστή) και 20 cm πλάτος, με ακτίνα καμπυλότητας 5 ± 1 mm στις κατακόρυφες ακμές· το κέντρο της επιφάνειας τοποθετείται διαδοχικώς στα σημεία P1, P2 και P3.

▼**M5**

5.4α. Για οχήματα στα οποία έχει τοποθετηθεί ανυψούμενη πλατφόρμα, η τοποθέτηση της διάταξης οπίσθιας προφύλαξης μπορεί να διακόπτεται για τις ανάγκες του μηχανισμού. Στις περιπτώσεις αυτές πρέπει να εφαρμόζονται τα ακόλουθα:

5.4α.1. η πλευρική απόσταση μεταξύ των στοιχείων τοποθέτησης της διάταξης οπίσθιας προφύλαξης και των στοιχείων της ανυψούμενης πλατφόρμας, που καθιστούν αναγκαία τη διακοπή, δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 2,5 cm·

5.4α.2. τα επιμέρους στοιχεία της διάταξης οπίσθιας προφύλαξης πρέπει, σε κάθε περίπτωση, να έχουν ωφέλιμη επιφάνεια τουλάχιστον 350 cm^2·

5.4α.3. τα επιμέρους στοιχεία της διάταξης οπίσθιας προφύλαξης πρέπει να έχουν επαρκείς διαστάσεις ώστε να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του σημείου 5.4.5.1, όπου καθορίζονται οι σχετικές θέσεις των σημείων δοκιμής. Εάν τα σημεία P1 βρίσκονται στην περιοχή διακοπής που αναφέρεται στο σημείο 5.4α, τα σημεία P1 που θα χρησιμοποιηθούν θα τοποθετηθούν στη μέση του πλευρικού τμήματος της διάταξης οπίσθιας προφύλαξης·

5.4α.4. για την περιοχή της διακοπής της διάταξης οπίσθιας προφύλαξης, για τις ανάγκες της ανυψούμενης πλατφόρμας, δεν χρειάζεται να εφαρμόζονται οι απαιτήσεις του σημείου 5.4.1.

▼**M3**

5.5. Κατά παρέκκλιση των ανωτέρω απαιτήσεων, οχήματα των ακόλουθων κατηγοριών δεν χρειάζεται να πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος όσον αφορά την προστασία έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος από πίσω:

— ελκυστήρες για ημιρυμουλκούμενα,

— ελκυστήρες με αρτάνη και άλλοι παρόμοι ελκυστήρες για τη μεταφορά κορμών δένδρων ή άλλων αντικειμένων μεγάλου μήκους,

— οχήματα για τα οποία η προστασία έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος από πίσω δεν συμβιβάζεται με τη χρήση τους.

6. ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

6.1. Κάθε διάταξη προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος από πίσω, που ανταποκρίνεται στον εγκεκριμένο τύπο ως χωριστή τεχνική ενότητα βάσει της παρούσας οδηγίας, φέρει σήμα έγκρισης τύπου ΕΚ.

6.2. Το σήμα αυτό συνίσταται από ορθογώνιο περιβάλλον το γράμμα «e», ακολουθούμενο από αριθμό ή σειρά γραμμάτων διακριτικών του κράτους μέλους που χορήγησε την έγκριση τύπου:

1 για τη Γερμανία

2 για τη Γαλλία

3 για την Ιταλία

4 για τις Κάτω Χώρες

5 για τη Σουηδία

6 για το Βέλγιο

▼**A2**

7 για την Ουγγαρία

8 για την Τσεχική Δημοκρατία

▼**M3**

9 για την Ισπανία

11 για το Ηνωμένο Βασίλειο

12 για την Αυστρία

13 για το Λουξεμβούργο

17 για τη Φινλανδία

18 για τη Δανία

▼**A2**

20 για την Πολωνία

▼**M3**

21 για την Πορτογαλία

23 για την Ελλάδα

▼**A2**

26 για τη Σλοβενία

27 για τη Σλοβακία

29 για την Εσθονία

32 για τη Λετονία

36 για τη Λιθουανία

CY για την Κύπρο

▼**M3**

IRL για την Ιρλανδία

▼**A2**

MT για τη Μάλτα.

▼**M3**

Πλησίον του ανωτέρω ορθογωνίου, το σήμα θα φέρει επίσης το «βασικό αριθμό έγκρισης» του τομέα 4 του αριθμού έγκρισης τύπου του παραρτήματος VII της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, του οποίου προηγούνται δύο ψηφία που δείχνουν τον αύξοντα αριθμό χαρακτηρισμού της πλέον πρόσφατης μείζονος τεχνικής τροποποίησης της οδηγίας 70/221/ΕΟΚ κατά την ημέρα χορήγησης της έγκρισης τύπου ΕΚ. Ο αύξων αριθμός της παρούσας οδηγίας είναι το «00».

6.3. Το σήμα έγκρισης τύπου ΕΚ εναποτίθεται στη διάταξη προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος από πίσω κατά τρόπο ανεξίτηλο και ευανάγνωστο, ακόμη και αν η διάταξη είναι τοποθετημένη στο όχημα.

6.4. Παράδειγμα του σήματος έγκρισης τύπου ΕΚ δίνεται στο προσάρτημα 5.

7. ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ

7.1. Σε περίπτωση που μετεβλήθη ο εγκεκριμένος τύπος κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 5 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

8. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

8.1. Κατά γενικό κανόνα λαμβάνονται μέτρα κατοχύρωσης της συμμόρφωσης της παραγωγής σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

▼M3

Προσάρτημα 1

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΕΓΓΡΑΦΟ αριθ. ...

κατ' εφαρμογή του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ(*) σχετικά με την έγκριση ΕΚ ενός τύπου οχήματος όσον αφορά την προστασία έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος εκ των όπισθεν

(Οδηγία 70/221/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία .../.../ΕΚ)

Οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται, κατά περίπτωση, εις τριπλούν και περιλαμβάνουν πίνακα περιεχομένων. Τυχόν σχέδια υποβάλλονται υπό κατάλληλη κλίμακα σε μέγεθος Α4 ή διπλωμένα στο μέγεθος αυτό και είναι επαρκώς λεπτομερή. Τυχόν φωτογραφίες πρέπει να δείχνουν επαρκείς λεπτομέρειες.

Εφόσον τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή οι ιδιαίτερες τεχνικές ενότητες ρυθμίζονται ηλεκτρονικώς, πρέπει να δίδονται πληροφορίες που αφορούν τις επιδόσεις τους.

0. ΓΕΝΙΚΑ

0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή): .....

0.2. Τύπος και γενική(ές) εμπορική(ές) περιγραφή(ές): .....

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα(β): .....

0.3.1. Θέση της εν λόγω σημάνσης: .....

0.4. Κατηγορία οχήματος(γ): .....

0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....

0.8. Διεύθυνση(εις) του (των) εργαστασίου(ων) συναρμολόγησης: .....

1. ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

1.1. Φωτογραφίες ή/και σχέδια αντιπροσωπευτικού οχήματος (μόνο διαφορετικά στιλ αμαξώματος):

.....

1.5. Υλικά των μηκίδων του πλαισίου(δ): .....

2. ΜΑΖΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ(ε) (σε kg και mm) (όπου αίναι δυνατόν, να γίνεται παραπομπή σε σχέδιο)

2.3.3. Πλάτος του ευρύτερου πίσω άξονα: .....

2.4. Διαστάσεις του οχήματος (συνολικές)

2.4.1. Για πλαίσιο χωρίς αμάξωμα

2.4.1.2. Πλάτος(κα): .....

2.4.2. Για πλαίσια με αμάξωμα

2.4.2.2. Πλάτος(κα): .....

2.6. Μάζα του οχήματος με το αμάξωμα, και με τη διάταξη ζεύξης στην περίπτωση ρυμουλκού οχήματος κατηγορίας διαφορετικής από τη M_1, σε ετοιμότητα κίνησης, ή μάζα του πλαισίου με τον θάλαμο οδήγησης, εφόσον ο κατασκευαστής δεν παρέχει το αμάξωμα ή/και τη διάταξη ζεύξης [περιλαμβάνονται ψυκτικό μέσο, λιπαντικά, καύσιμο, το 100 % της ποσότητας των λοιπών υγρών πλην ακαθάρτων υδάτων, εργαλεία, εφεδρικός τροχός και ο οδηγός, για δε τα λεωφορεία και πούλμαν η μάζα του συνοδηγού (75 kg) εφόσον το όχημα διαθέτει αντίστοιχο κάθισμα](κθ)(ε): .....

.....

2.8. Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος δηλούμενη από τον κατασκευαστή (μέγιστη και ελάχιστη για κάθε παραλλαγή)(κε): .....

(*) Οι αριθμοί σημείων και υποσημειώσεων που χρησιμοποιούνται στο παρόν πληροφοριακό έγγραφο αντιστοιχούν σε εκείνους του παραρτήμτος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Παραλείπονται τα σημεία που δεν παρουσιάζουν ενδιαφέρον για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας.

▼**M3**

9. ΑΜΑΞΩΜΑ

9.1. Τύπος αμαξώματος(*): .....

9.2. Χρησιμοποιούμενα υλικά και μέθοδοι κατασκευής(*): .....

9.15. Προστασία έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος από πίσω

9.15.1. Σχέδιο των μερών του οχήματος που συμβάλλουν στην προστασία έναντι ενσφηνώσεως από πίσω, δηλαδή σχέδιο του οχήματος ή/και του πλαισίου με τη θέση και τον τρόπο τοποθέτησης του ευρύτερου πίσω άξονα, σχέδιο στερέωσης ή/και τοποθέτησης του συστήματος προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος εκ των όπισθεν. Εφόσον δεν πρόκειται για ειδική διάταξη, το σχέδιο πρέπει να δείχνει καθαρά ότι έχουν προβλεφθεί οι απαιτούμενες διαστάσεις: .....

9.15.2. Εφόσον υπάρχει ειδική διάταξη, πλήρης περιγραφή ή/και σχέδιο του συστήματος προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος εκ των όπισθεν (περιλαμβανομένων των στηριγμάτων και εξαρτημάτων) ή αριθμός έγκρισης τύπου, αν έχει εγκριθεί ως ιδιαίτερη τεχνική ενότητα: .....

.....
(Ημερομηνία, φάκελος)

(*) Εφόσον, κατά περίπτωση, η διάταξη προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος από πίσω είναι ενσωματωμένη στο αμάξωμα.

▼M3

Προσάρτημα 2

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΕΓΓΡΑΦΟ αριθ. …

σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΚ ως ιδιαίτερης τεχνικής ενότητας όσον αφορά προστατευτική διάταξη έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος εκ των όπισθεν

(Οδηγία 70/221/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία .../.../ΕΚ)

Οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται, κατά περίπτωση, εις τριπλούν και περιλαμβάνουν πίνακα περιεχομένων. Τυχόν σχέδια υποβάλλονται υπό κατάλληλη κλίμακα σε μέγεθος Α4 ή διπλωμένα στο μέγεθος αυτό και είναι επαρκώς λεπτομερή. Τυχόν φωτογραφίες πρέπει να δείχνουν επαρκείς λεπτομέρειες.

Εφόσον τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή οι ιδιαίτερες τεχνικές ενότητες ρυθμίζονται ηλεκτρονικώς, πρέπει να δίδονται πληροφορίες που αφορούν τις επιδόσεις τους.

0. ΓΕΝΙΚΑ

0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή): .....

0.2. Τύπος και γενική(ές) εμπορική(ές) περιγραφή(ές): .....

0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....

0.7. Στην περίπτωση κατασκευαστικών στοιχείων και διαίτερων τεχνικών ενοτήτων, θέση και τρόπος εναπόθεσης του σήματος έγκρισης ΕΚ: .....

0.8. Διεύθυνση(εις) του (των) εργαστασίου(ων) συναρμολόγησης: .....

1. ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ(ΤΩΝ) ΟΧΗΜΑΤΟΣ(ΩΝ)
στο (στα) οποίο(α) προορίζεται να τοποθετηθεί η διάταξη, στο μέτρο που σχετίζονται με την προστασία έναντι ενσφηνώσεως άλλου σχήματος εκ των όπισθεν (να επισυναφθούν φωτογραφίες ή/και σχέδια):

.....

1.1. Ελάχιστο άθροισμα των ροπών αδρανείας ως προς τον οριζόντιο άξονα των μηκίδων του πλαισίου σε διατομή: .....

1.2. Απόσταση μεταξύ των μηκίδων του πλαισίου στα σημεία συνάρμοσης της διάταξης: .....

.....

2. ΜΑΖΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

2.1. Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος: .....

3. ΑΜΑΞΩΜΑ

3.1. Πλήρης περιγραφή ή/και σχέδιο της διάταξης προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος από πίσω (περιλαμβανομένων των στηριγμάτων και εξαρτημάτων): .....

.....
(Ημερομηνία, φάκελος)

▼M3

Προσάρτημα 3

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

[Μέγιστες διαστάσεις: A4 (210 × 297 mm)]

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

Σφραγίδα της διοικητικής αρχής

Ανακοίνωση που αφορά:

— έγκριση τύπου (1)

— επέκταση έγκρισης τύπου (1)

— απόρριψη έγκρισης τύπου (1)

— ανάκληση έγκρισης τύπου (1)

ενός τύπου οχήματος/κατασκευαστικού στοιχείου/ιδιαίτερης τεχνικής ενότητας (1) σχετικά με την οδηγία . . ./. . ./ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία . . ./. . ./ΕΚ.

Αριθμός έγκρισης τύπου: .....

Λόγος επέκτασης: .....

ΜΕΡΟΣ Ι

0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή): .....

0.2. Τύπος και γενική(ές) εμπορική(ές) περιγραφή(ές): .....

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου εφόσον υπάρχει η σχετική σήμανση στο όχημα/κατασκευαστικό στοιχείο/ιδιαίτερη τεχνική ενότητα (1) (2): .....

0.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης: .....

0.4. Κατηγορία οχήματος (1) (3): .....

0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....

0.7. Στην περίπτωση κατασκευαστικών στοιχείων και ιδιαίτερων τεχνικών ενοτήτων, θέση και τρόπος εναπόθεσης του σήματος έγκρισης ΕΚ: .....

0.8. Διεύθυνση(εις) του (των) εργοστασίου(ων) συναρμολόγησης: .....

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

1. Πρόσθετες πληροφορίες (κατά περίπτωση): βλέπε προσθήκη

2. Τεχνική υπηρεσία υπεύθυνη για την εκτέλεση των δοκιμών: .....

3. Ημερομηνία του πρακτικού δοκιμής: .....

4. Αριθμός του πρακτικού δοκιμής: .....

5. Τυχόν παρατηρήσεις: (βλέπε προσθήκη)

▼**M3**

6. Τόπος: .....

7. Ημερομηνία: .....

8. Υπογραφή: .....

9. Επισυνάπτεται το κατατεθειμένο στην εγκρίνουσα αρχή ευρετήριο του πληροφοριακού τεύχους, που διατίθεται αν ζητηθεί.

---

(1) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

(2) Αν τα μέσα αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες άσχετους προς την περιγραφή του τύπου του οχήματος, του κατασκευαστικού στοιχείου ή της ιδαίτερης τεχνικής ενότητας που καλύπτονται από το παρόν πιστοποιητικό έγκρισης τύπου, οι χαρακτήρες αυτοί αναπαρίστανται στο δικαιολογητικό με το σύμβολο «?» (π.χ. ABC??123??).

(3) Όπως ορίζεται στο παράρτημα II μέρος Α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Προσθήκη στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ αριθ. ...

όσον αφορά την έγκριση τύπου οχήματος σχετικά με την προστατευτική διάταξη έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος εκ των όπισθεν

(Οδηγία 70/221/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία .../.../ΕΚ)

1. Πρόσθετες πληροφορίες

1.1. Κατηγορία οχήματος: .....

1.2. Το όχημα δεν είναι εξοπλισμένο με διάταξη προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος από πίσω(1)

1.3. Το όχημα είναι εξοπλισμένο με διάταξη προστασίας έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος από πίσω(1)

1.3.1. Η διάταξη έχει εγκριθεί ως ιδιαίτερη τεχνική ενότητα(1)

— απόσταση από το έδαφος και από το πίσω μέρος του οχήματος: .....

— σήμα έγκρισης: .....

1.3.2. Η διάταξη δεν έχει εγκριθεί ως ιδιαίτερη τεχνική ενότητα(1)

— πλάτος, βάθος τομής, απόσταση από το έδαφος και από το πίσω μέρος του οχήματος: .....

— τρόπος εναπόθεσης: .....

5. Παρατηρήσεις: .....

---

(1) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

▼M3

Προσάρτημα 4

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

[Μέγιστες διαστάσεις: A4 (210 × 297 mm)]

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

Σφραγίδα της διοικητικής αρχής

Ανακοίνωση που αφορά:

— έγκριση τύπου (1)

— επέκταση έγκρισης τύπου (1)

— απόρριψη έγκρισης τύπου (1)

— ανάκληση έγκρισης τύπου (1)

ενός τύπου οχήματος/κατασκευαστικού στοιχείου/ιδιαίτερης τεχνικής ενότητας (1) σχετικά με την οδηγία . . ./. . ./ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία . . ./. . ./ΕΚ.

Αριθμός έγκρισης τύπου: .....

Λόγος επέκτασης: .....

ΜΕΡΟΣ Ι

0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή): .....

0.2. Τύπος και γενική(ές) εμπορική(ές) περιγραφή(ές): .....

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου εφόσον υπάρχει η σχετική σήμανση στο όχημα/κατασκευαστικό στοιχείο/ιδιαίτερη τεχνική ενότητα (1) (2): .....

0.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης: .....

0.4. Κατηγορία οχήματος (1) (3): .....

0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....

0.7. Στην περίπτωση κατασκευαστικών στοιχείων και ιδιαίτερων τεχνικών ενοτήτων, θέση και τρόπος εναπόθεσης του σήματος έγκρισης ΕΚ: .....

0.8. Διεύθυνση(εις) του (των) εργοστασίου(ων) συναρμολόγησης: .....

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

1. Πρόσθετες πληροφορίες (κατά περίπτωση): βλέπε προσθήκη

2. Τεχνική υπηρεσία υπεύθυνη για την εκτέλεση των δοκιμών: .....

3. Ημερομηνία του πρακτικού δοκιμής: .....

4. Αριθμός του πρακτικού δοκιμής: .....

5. Τυχόν παρατηρήσεις: (βλέπε προσθήκη)

▼**M3**

6. Τόπος: .....

7. Ημερομηνία: .....

8. Υπογραφή: .....

9. Επισυνάπτεται το κατατεθειμένο στην εγκρίνουσα αρχή ευρετήριο του πληροφοριακού τεύχους, που διατίθεται αν ζητηθεί.

---

(1) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.
(2) Αν τα μέσα αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες άσχετους προς την περιγραφή του τύπου του οχήματος, του κατασκευαστικού στοιχείου ή της ιδαίτερης τεχνικής ενότητας που καλύπτονται από το παρόν πιστοποιητικό έγκρισης τύπου, οι χαρακτήρες αυτοί αναπαρίστανται στο δικαιολογητικό με το σύμβολο «?» (π.χ. ABC??123??).
(3) Όπως ορίζεται στο παράρτημα II μέρος A της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Προσθήκη στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ αριθ. ...

όσον αφορά την έγκριση τύπου ως ιδιαίτερης τεχνικής ενότητας σχετικά με προστατευτική διάταξη έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος εκ των όπισθεν

(Οδηγία 70/221/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία ..../.../ΕΚ)

1. Πρόσθετες πληροφορίες

1.1. Κατασκευή

1.1.1. Υλικό: .....

1.1.2. Τρόπος εναπόθεσης: .....

1.1.3. Διαστάσεις της διάταξης: .....

1.2. Μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα του οχήματος επί του οποίου πρόκειται να συναρμοσθεί η διάταξη:

.....

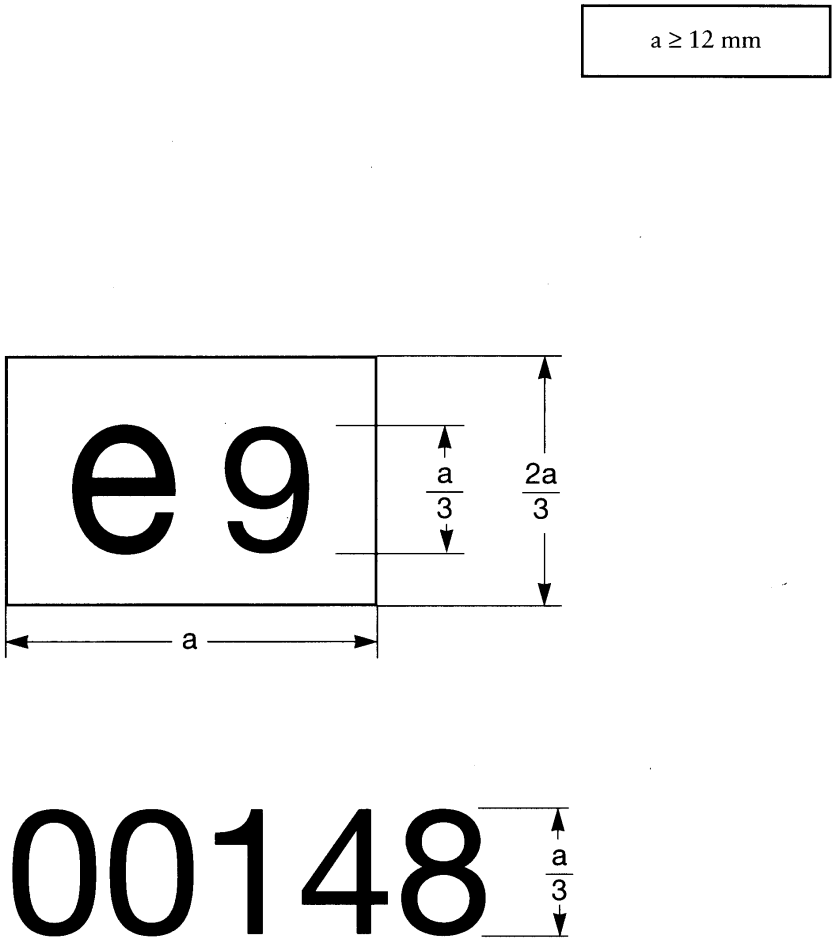
1.3. Τυχόν περιορισμοί χρήσης της διάταξης: .....

5. Παρατηρήσεις: .....

▼**M3**

Προσάρτημα 5

Υπόδειγμα του σήματος έγκρισης τύπου ΕΚ



Η προστατευτική διάταξη έναντι ενσφηνώσεως άλλου οχήματος εκ των όπισθεν, η οποία φέρει το ανωτέρω σήμα έγκρισης τύπου ΕΚ, αποτελεί διάταξη που εγκρίθηκε στην Ισπανία (e 9) με βασικό αριθμό έγκρισης 0148 με βάση την παρούσα οδηγία (00).

Τα χρησιμοποιούμενα ψηφία είναι απλώς ενδεικτικά.