Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►B ►M4 **RÅDETS DIREKTIV**

af 20. marts 1970

om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om brændstofbeholdere og afskærmning bagtil mod underkøring på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ◄

(70/221/EØF)

(EFT L 76 af 6.4.1970, s. 23)

Ændret ved:

			Tidende	
		nr.	side	dato
►M1	Kommissionens direktiv af 18. april 1979	L 128	22	26.5.1979
►M2	ændret ved Kommissionens direktiv af 13. april 1981	L 131	4	18.5.1981
►M3	Kommissionens direktiv 97/19/EF af 18. april 1997	L 125	1	16.5.1997
►M4	Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/8/EF af 20. marts 2000	L 106	7	3.5.2000
►M5	Kommissionens direktiv 2006/20/EF af 17. februar 2006	L 48	16	18.2.2006
►M6	Rådets direktiv 2006/96/EF af 20. november 2006	L 363	81	20.12.2006

Ændret ved:

►A1	Tiltrædelsesakt for Danmark, Irland og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland	L 73	14	27.3.1972
►A2	Akt vedrørende vilkårene for Den Tjekkiske Republiks, Republikken Estlands, Republikken Cyperns, Republikken Letlands, Republikken Litauens, Republikken Ungarns, Republikken Maltas, Republikken Polens, Republikken Sloveniens og Den Slovakiske Republiks tiltrædelse og tilpasningerne af de traktater, der danner grundlag for Den Europæiske Union	L 236	33	23.9.2003

Berigtiget ved:

►C1 Berigtigelse, EFT L 65 af 15.3.1979, s. 42 (70/221/EEC)
►C2 Berigtigelse, EFT L 122 af 6.5.1981, s. 46 (70/221/EEC)
►C3 Berigtigelse, EFT L 64 af 6.3.2001, s. 39 (2000/8/EC)

▼B

▼M4

RÅDETS DIREKTIV

af 20. marts 1970

om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om brændstofbeholdere og afskærmning bagtil mod underkøring på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil

▼B

(70/221/EØF)

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, særlig artikel 100,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det europæiske Parlament ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Det økonomiske og sociale Udvalg ([2]), og

ud fra følgende betragtninger:

De tekniske forskrifter, motorkøretøjer skal opfylde i henhold til de enkelte medlemsstaters lovgivning, vedrører blandt andet også beholdere for flydende brændstof og ►C2 afskærmninger bagtil mod underføring ◄;

disse forskrifter er forskellige fra medlemsstat til medlemsstat; det er derfor nødvendigt, at alle medlemsstater — enten ved siden af eller i stedet for deres nuværende ordning — gennemfører ensartede bestemmelser, navnlig med henblik på, at EØF-standardtypegodkendelse i henhold til Rådets direktiv af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ([3]) kan anvendes for alle køretøjstyper,

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

▼M4

Artikel 1

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

▼M1

Artikel 2

▼M4

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

▼M1

2. Medlemsstaterne kan ikke nægte EØF-standardtypegodkendelse eller national godkendelse af et køretøj af grunde, der vedrører afskærmningen bagtil mod underkøring, såfremt bilen opfylder forskrifterne i bilaget med hensyn til afskærmningen bagtil mod underkøring eller såfremt køretøjet er udstyret med en anordning til afskærmning bagtil

([1]) EFT nr. C 160 af 18.12.1969, s. 7.
([2]) EFT nr. C 48 af 16.4.1969, s. 16.
([3]) EFT nr. L 42 af 23.2.1970, s. 1.

▼M1

mod underkøring, der er typegodkendt som teknisk enhed ►M3 efter artikel 2 i direktiv 70/156/EØF og er monteret i overensstemmelse med forskrifterne i bilag II, punkt 5. ◄

3. Medlemsstaterne kan ikke nægte EØF-typegodkendelse eller national godkendelse af en anordning til afskærmning bagtil mod underkøring, såfremt anordningen betragtes som teknisk enhed ►M3 efter artikel 2 i direktiv 70/156/EØF og opfylder de derom gældende forskrifter i bilag II. ◄

Artikel 2a

▼M4

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

▼M1

2. Medlemsstaterne kan ikke nægte eller forbyde salg, indregistrering, ibrugtagning eller brug af et køretøj af grunde, der vedrører afskærmningen bagtil mod underkøring, såfremt et køretøj opfylder forskrifterne i bilaget med hensyn til afskærmning bagtil mod underkøring, eller såfremt køretøjet er udstyret med en anordning til afskærmning bagtil mod underkøring, der er typegodkendt som teknisk enhed ►M3 efter artikel 2 i direktiv 70/156/EØF og er monteret i overensstemmelse med forskrifterne i bilag II, punkt 5. ◄

3. Medlemsstaterne kan ikke forbyde markedsføring af en anordning til afskærmning bagtil mod underkøring, der betragtes som teknisk enhed efter ►M3 artikel 2 ◄ i direktiv 70/156/EØF, såfremt anordningen er i overensstemmelse med en type, der er typegodkendt efter artikel 2, stk. 3.

Artikel 2b

Den medlemsstat, som meddeler typegodkendelsen, træffer de nødvendige foranstaltninger for at holde sig underrettet om enhver ændring af de dele eller egenskaber, der er omhandlet i ►M3 bilag II, punkt 2.1 og 2.2 ◄. De kompetente myndigheder i denne stat afgør, om den ændrede type skal underkastes nye afprøvninger og om der skal udarbejdes en ny afprøvningsrapport. Såfremt afprøvningerne viser, at dette direktivs forskrifter ikke er opfyldt, godkendes ændringen ikke.

▼M4

Artikel 3

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

▼B

Artikel 4

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden 18 måneder efter dets meddelelse og underretter omgående Kommissionen herom.

2. Medlemsstaterne drager omsorg for, at Kommissionen får tilsendt ordlyden af de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

▼M3

BILAGSFORTEGNELSE

▼M4

Bilag I: Beholdere for flydende brændstof

Tillæg 1: Prøvning af brandbestandighed

Tillæg 2: Dimensioner og tekniske specifikationer for ildfaste sten

Tillæg 3: Oplysningsskema

Tillæg 4: EF-typegodkendelsesattest

▼M3

Bilag II: Afskærmning bagtil mod underkøring

Tillæg 1: Oplysningsskema (køretøj)

Tillæg 2: Oplysningsskema (separat teknisk enhed)

Tillæg 3: EF-typegodkendelsesattest (køretøj)

Tillæg 4: EF-typegodkendelsesattest (separat teknisk enhed)

Tillæg 5: EF-typegodkendelsesmærkning

▼M4

BILAG I

BEHOLDERE FOR FLYDENDE BRÆNDSTOF

1. ANVENDELSESOMRÅDE

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

2. DEFINITIONER

I dette bilag forstås ved:

2.1. »Køretøjstype hvad angår brændstofbeholdere«: køretøjer, der på følgende punkter ikke udviser væsentlige indbyrdes forskelle:

2.1.1. brændstofbeholderens (-beholdernes) konstruktion, form, dimensioner og materialer (metal/plast)

2.1.2. for køretøjer i klasse M_1 [1] brændstofbeholderens (-beholdernes) placering i køretøjet, hvis denne har en negativ indflydelse på de tekniske krav i punkt 5.10 i dette bilag.

2.2. »Kabine«: rummet, hvori personer opholder sig under kørslen, afgrænset af loft, gulv, sidevægge, døre, udvendige ruder, samt forreste og bageste skillevæg.

2.3. »Masse i ubelastet stand«: masse af køretøj i køreklar stand som defineret i punkt 2.6 i bilag I til direktiv 70/156/EØF.

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

2.5. »Brændstofbeholderens volumen«: beholderens rumindhold som specificeret af fabrikanten.

2.6. »Flydende brændstof«: brændstof, der er væskeformigt under sædvanlige betingelser.

3. ANSØGNING OM EF-TYPEGODKENDELSE

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

3.2. Oplysningsskemaet udformes som vist i tillæg 3.

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

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

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

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

4. MEDDELELSE AF EF-TYPEGODKENDELSE

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

4.2. EF-typegodkendelsesattesten udformes som vist i tillæg 4.

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

5. SPECIFIKATIONER

5.1. Brændstofbeholdere skal være korrosionsbestandigt udført.

---

[1] Som defineret i bilag II, afsnit A, i direktiv 70/156/EØF.

▼M4

5.2. Brændstofbeholdere skal bestå lækageprøven i punkt 6.1 med et relativt indvendigt tryk på det dobbelte af normalt arbejdstryk, dog mindst 0,3 bar overtryk, når de er monteret med alt tilbehør.

Brændstofbeholdere af plast til køretøjer anses for at opfylde dette krav, hvis de har bestået prøven i punkt 6.3.2.

5.3. Overtryk og tryk over normalt arbejdstryk skal automatisk udlignes med passende anordninger (udluftningshul, sikkerhedsventil eller lignende).

5.4. Udluftningshul skal være således konstrueret, at der ikke er risiko for brand. Især må brændstof, der løber ud ved brændstofpåfyldning, ikke kunne komme ned på udstødningssystemet, men skal føres til vejbanen.

5.5. Brændstofbeholdere må hverken indgå i eller udgøre en flade (f.eks. gulv, væg eller skillevæg) i kabinen eller et hermed sammenhængende rum.

5.6. Brændstofbeholdere skal være adskilt fra kabinen. Der kan være åbninger (f.eks. til kabler) i adskillelsen, forudsat at de er således anbragt, at der ved normal brug ikke uhindret kan trænge brændstof ind i kabinen eller et hermed sammenhængende rum.

5.7. Brændstofbeholdere skal være solidt fastgjort og således anbragt, at eventuelt udsivende brændstof fra beholderen eller dens tilbehør ved normal brug ikke kan trænge ind i kabinen, men ledes til vejbanen.

5.8. Påfyldningsåbningen skal ligge uden for kabinen, bagagerummet og motorrummet.

5.9. Der må ikke ved normal brug af køretøjet slippe brændstof ud hverken gennem dækslet eller gennem de anordninger, som tjener til udligning af overtryk. Hvis køretøjet vælter, accepteres dog udsivning af brændstof med op til 30 g/min; opfyldelsen af dette krav skal kontrolleres under prøven i punkt 6.2.

5.9.1. Dækslet skal være fastgjort til påfyldningsrøret: tætningsringen skal være forsvarligt anbragt, dækslet skal slutte helt tæt til tætningsring og påfyldningsrør, når det er lukket.

5.9.1.1. Kravene i punkt 5.9.1 anses for at være opfyldt, hvis køretøjet opfylder kravene i punkt 5.1.3 i bilag I til direktiv 70/220/EØF ([1]) med det forbehold, at de eksempler, der er anført i tredje led i sidstnævnte punkt, ikke finder anvendelse på køretøjer i andre klasser end M_1 eller N_1.

5.10. Brændstofbeholdere skal anbringes således, at de beskyttes mod følgerne af kollision både forfra og bagfra; der må ikke være fremspringende dele, skarpe kanter og lignende i nærheden af brændstofbeholderen.

5.11. Brændstofbeholderen og påfyldningsstudsen skal være udformet og anbragt i køretøjerne på en sådan måde, at ladninger af statisk elektricitet ikke akkumuleres på deres samlede overflade. Om nødvendigt skal sådanne ladninger udledes i chassisets metalstruktur eller en anden større metalmasse ved hjælp af en god leder.

5.12. Brændstofbeholdere af plast skal desuden prøves efter den særlige procedure i punkt 6.3.

6. PRØVER

6.1. **Hydraulisk prøve**

Brændstofbeholderen underkastes en hydraulisk prøve for indvendig trykpåvirkning, som udføres på en enkeltstående enhed fuldt monteret med alt tilbehør. Beholderen fyldes fuldstændigt med en ikke brændbar væske (f.eks. vand). Efter at al forbindelse med omgivelserne er afbrudt, øges trykket i beholderen gradvis gennem den ledning, der fører til motoren, indtil det relative indvendige tryk er dobbelt så stort som det normale arbejdstryk; overtrykket skal dog være mindst 0,3 bar. Dette tryk opretholdes i et minut. I dette tidsrum må beholdervæggen hverken revne eller udvise lækager; blivende deformation er dog acceptabel.

([1]) EFT L 76 af 6.4.1970, s. 1.

▼M4

6.2. **Vendeprøve**

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

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

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

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

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

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

Beholderen drejes nu 90º i modsat retning. Den skal forblive i denne stilling i mindst 5 min.

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

6.3. **Supplerende prøver for brændstofbeholdere af plast til køretøjer**

6.3.1. *Slagstyrke*

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

6.3.1.2. Under prøvningen skal beholderen have en temperatur på 233 K ± 2 K (- 40 ºC ± 2 ºC).

6.3.1.3. Til prøvningen benyttes en prøvestand med slagpendul. Pendulloddet skal være af stål og have form som en pyramide, hvis grundflade er kvadratisk, og hvis sideflader er ligesidede trekanter; kanter og toppunkt skal have en krumningsradius på 3 mm. Pendulets anslagscentrum skal falde sammen med pyramidens tyngdepunkt og befinde sig 1 m fra pendulets omdrejningsakse. Pendulets samlede masse skal være 15 kg. Pendulets energi i anslagsøjeblikket skal være mindst 30 Nm og så nær som muligt ved denne værdi.

6.3.1.4. Prøvningen udføres på de steder på beholderen, som anses for sårbare i tilfælde af kollision forfra eller bagfra. Som sårbare anses de steder, der i betragtning af beholderens form og placering i køretøjet er mest udsat eller svagest. I prøverapporten anfører prøvningslaboratoriet, hvilke steder der er valgt.

6.3.1.5. Under prøvningen fastholdes beholderen med beslag på den eller de sider, der vender bort fra anslagspunktet. Ved prøvningen må der ikke opstå lækager.

6.3.1.6. Fabrikanten kan vælge, om alle slagprøver skal udføres på den samme beholder eller på hver sin beholder.

6.3.2. *Mekanisk styrke*

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

▼M4

6.3.3. *Permeabilitet for brændstof*

6.3.3.1. Til permeabilitetsprøven benyttes enten det referencebrændstof, der er specificeret i bilag VIII til direktiv 70/220/EØF, eller i handelen værende superbenzin. Er brændstofbeholderen kun beregnet til montering i køretøjer med motor med kompressionstænding, benyttes autodiesel som prøvevæske.

6.3.3.2. Inden prøvningen fyldes beholderen halvt med prøveväske og henstår åben ved en temperatur på 313 K ± 2 K (40 °C ± 2 °C), indtil dens vægttab pr. tidsenhed er konstant.

6.3.3.3. Beholderen tømmes og fyldes atter halvt med prøvebrændstof, hvorefter den lukkes til og hensættes ved 313 K ± 2 K (40 °C ± 2 °C). Trykket justeres, når beholderens indhold er kommet op på prøvetemperaturen. Under den følgende prøveperiode på otte uger bestemmes det vægttab, der skyldes diffusion. Det højest tilladte gennemsnitlige brændstoftab er på 20 g pr. 24 timer.

6.3.3.4. Overstiger diffusionstabet værdien i punkt 6.3.3.3, udføres prøven endnu en gang på den samme beholder, men ved 296 K ± 2 K (23 °C ± 2 °C) og ellers uændrede betingelser. Det således bestemte diffusionstab må ikke overstige 10 g pr. 24 timer.

6.3.4. *Bestandighed over for brændstof*

Efter prøvning efter punkt 6.3.3 skal brændstofbeholderen stadig opfylde kravene i punkt 6.3.1 og 6.3.2.

6.3.5. *Brandbestandighed*

Brændstofbeholderen underkastes følgende prøve:

6.3.5.1. Beholderen udsættes for flammepåvirkning i to minutter monteret som på køretøjet. Der må ikke forekomme lækager.

6.3.5.2. Der udføres tre prøver på hver sin fyldte beholder på følgende måde:

6.3.5.2.1. Er beholderen beregnet til montering i køretøjer med motor med enten styret tænding eller kompressionstænding, udføres de tre prøver med superbenzin i beholderen.

6.3.5.2.2. Er beholderen kun beregnet til montering i køretøjer med motor med kompressionstænding, udføres de tre prøver med autodiesel i beholderen.

6.3.5.2.3. Til hver prøve monteres brændstofbeholderen på en prøveramme, der så vidt muligt simulerer den faktiske montering på køretøjet. Fastgørelsesmåden for beholderen i rammen skal opfylde de relevante køretøjsspecifikationer. Der skal tages hensyn både til køretøjsdele, som beskytter brændstofbeholderen og dens tilbehør mod flammepåvirkning, eller som i øvrigt indvirker på brandens forløb, og til specificerede komponenter, der monteres på beholder og propper. Alle åbninger skal være lukket under prøvningen, men udluftningssystemer skal fungere. Brændstofbeholderen fyldes halvt med det specificerede brændstof umiddelbart inden prøvningen.

6.3.5.3. Den flamme, beholderen udsættes for, dannes ved afbrænding af kommercielt brændstof til motorer med styret tænding (i det følgende benævnt »brændstof«) i en bakke. Der skal være tilstrækkeligt brændstof i bakken til, at flammen kan brænde frit under hele prøvningen.

6.3.5.4. Brakkens størrelse skal vælges således, at flammerne kan nå op på brændstofbeholderens sider. Derfor skal bakkens rand rage mindst 20 cm, men højst 50 cm, ud i forhold til den lodrette projektion af brændstofbeholderen. Ved prøvens begyndelse må der højst være 8 cm fra brændstoffets overflade til bakkens overkant.

6.3.5.5. Bakken med brændstof anbringes under brændstofbeholderen, således at afstanden fra brændstofoverfladen til beholderens underside svarer til brændstofbeholderens højde over vejbanen, når køretøjet er i ubelastet stand (jf. punkt 2.3). Enten bakken eller prøverammen eller begge skal kunne bevæges frit.

6.3.5.6. Under fase C af prøvningen dækkes bakken med en rist 3 ± 1 cm over brændstofoverfladen. Risten er af ildfast materiale, jf. tillæg 2. Der må ikke være nogen mellemrum mellem stenene, og de skal holdes over bakken på en sådan måde, at hullerne i dem ikke er dækket. Risten skal være 2-4 cm mindre end bakkens indvendige mål i både længde

▼M4

og bredde, så der fremkommer en ventilationsåbning mellem risten og bakkens sidevægge på 1-2 cm.

6.3.5.7. Udføres prøven i det fri, skal der afskærmes mod vinden, og lufthastigheden i bakkens højde må ikke være over 2,5 km/h. Før prøven opvarmes risten til 308 K ± 5 K (35 ºC ± 5 ºC). De ildfaste sten kan fugtes, så alle prøver bliver udført under de samme betingelser.

6.3.5.8. Prøven består af fire faser (jf. tillæg 1)

6.3.5.8.1. ***Fase A: forvarmning (figur 1)***

Brændstoffet i bakken antændes mindst 3 m fra brændstofbeholderen i prøverammen. Efter 60 sekunders forvarmning anbringes bakken under brændstofbeholderen.

6.3.5.8.2. ***Fase B: direkte f lammepåvirkning (figur 2)***

Brændstofbeholderen udsættes for flammerne fra det frit brændende brændstof i 60 sekunder.

6.3.5.8.3. ***Fase C: indirekte flammepåvirkning (figur 3)***

Umiddelbart efter fase B anbringes risten mellem den brændende bakke og brændstofbeholderen. Brændstofbeholderen udsættes for denne dæmpede flamme i 60 sekunder.

6.3.5.8.4. ***Fase D: afslutning af prøven (figur 4)***

Den brændende bakke med risten flyttes tilbage til udgangsstillingen (fase A). Er brændstofbeholderen ved prøvens afslutning i brand, slukkes denne omgående.

6.3.5.9. Prøveresultatet anses for tilfredsstillende, hvis brændstofbeholderen ikke har nogen lækager.

6.3.6. *Bestandighed over for høj temperatur*

6.3.6.1. Prøverammen til denne prøvning skal svare til den måde, brændstofbeholderen monteres på i køretøjet, herunder udluftningsanordningernes funktion.

6.3.6.2. Brændstofbeholderen fyldes halvt med vand ved 293 K (20 ºC) og udsættes for en temperatur på 368 K ± 2 K (95 ºC ± 2 ºC) i 1 time.

6.3.6.3. Prøveresultatet anses for tilfredsstillende, hvis beholderen ikke udviser lækager eller væsentlig deformation.

6.3.7. *Mærkning af brændstofbeholderen*

6.3.7.1. Brændstofbeholderen skal være mærket med handelsnavn eller -mærke, som skal være uudsletteligt og klart synligt, når beholderen er monteret i køretøjet.

7. ÆNDRING AF TYPEGODKENDELSE

7.1. Ved ændring af en typegodkendelse, der er meddelt i henhold til dette direktiv, finder bestemmelserne i artikel 5 i direktiv 70/156/EØF anvendelse.

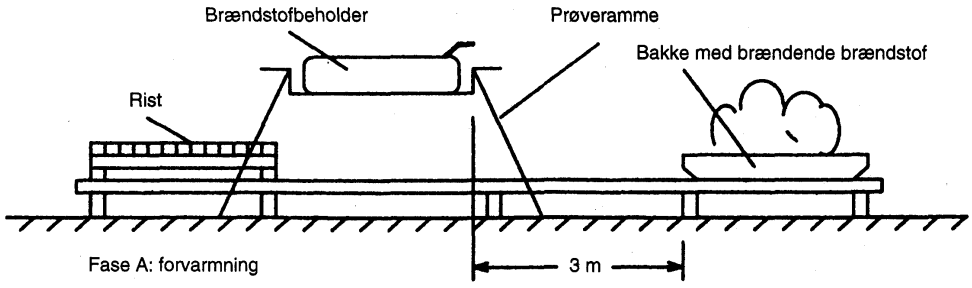
8. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

8.1. Som hovedregel skal der træffes foranstaltninger til sikring af produktionens overensstemmelse med den godkendte type, jf. bestemmelserne i artikel 10 i direktiv 70/156/EØF.

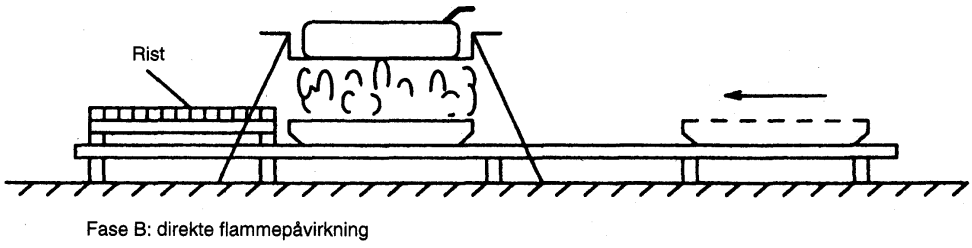
▼M4

Tillæg 1

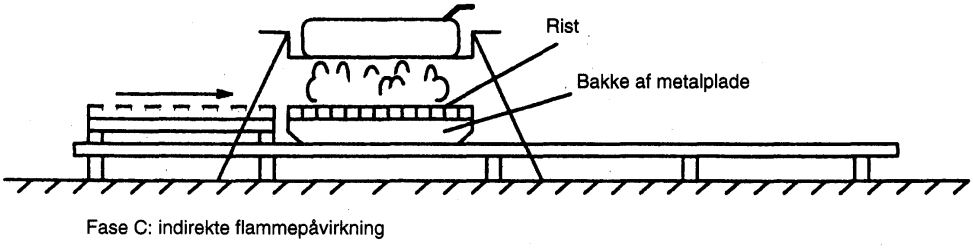
PRØVNING AF BRANDBESTANDIGHED



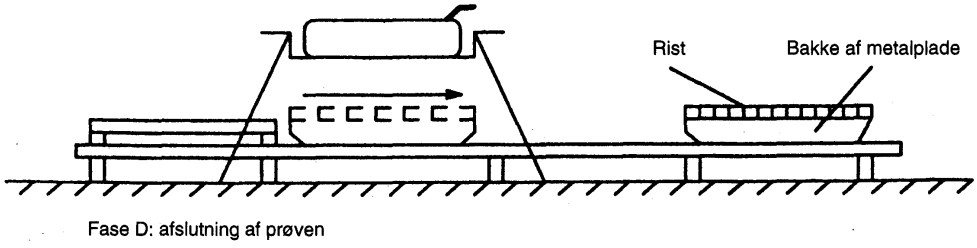
Figur 1



Figur 2



Figur 3

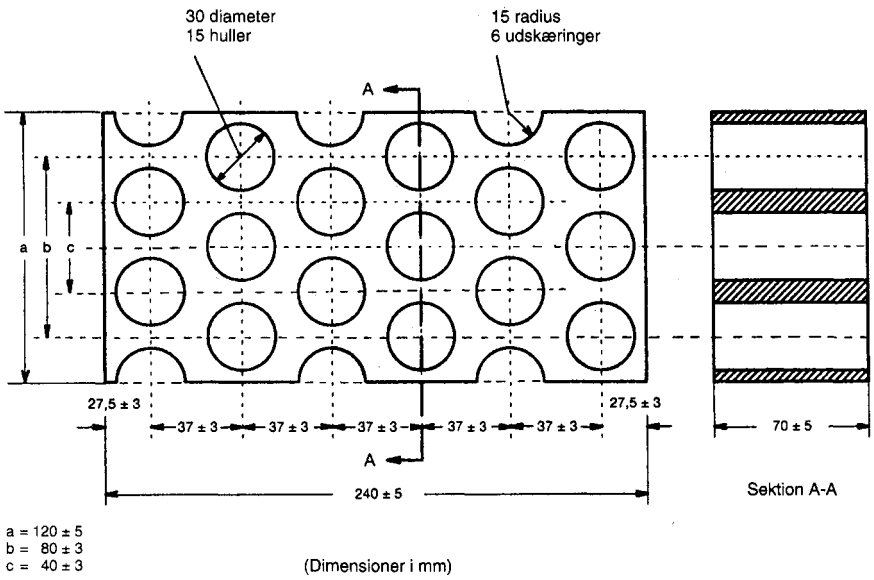


Figur 4

▼M4

Tillæg 2

DIMENSIONER OG TEKNISKE SPECIFIKATIONER FOR ILDFASTE STEN



Ildfasthed (Seger-Kegel)	SK 30
Al_2O_3-indhold	30-33 %
Porevolumen	20-22 %
Densitet	1 900-2 000 kg/m^3
Effektiv hulandel	44,18 %

▼M4

Tillæg 3

OPLYSNINGSSKEMA Nr. ...

i henhold til bilag I til direktiv 70/156/EØF (*) om EF-typegodkendelse af et køretøj hvad angår beholdere til flydende brændstof

(direktiv 70/221/EØF, senest ændret ved direktiv 2000/8/EF)

Nedennævnte oplysninger skal, i det omfang de er relevante, indsendes i tre eksemplarer og omfatte en indholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal forelægges i passende målestok på A4-papir eller folder til denne størrelse og være tilstrækkelig detaljerede. Eventuelle fotografier skal være tilstrækkelig detaljerede.

Hvis systemer, komponenter eller separate tekniske enheder omfatter elektronisk styrede funktioner, oplyses det, hvordan disse fungerer.

0. GENERELT

0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse): .....

0.2. Type og handelsbetegnelse(r): .....

0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet ([b]): .....

0.3.1. Mærkets anbringelsessted: .....

0.4. Køretøjets klasse ([c]): .....

0.5. Producentens navn og adresse: .....

0.8. Adresse på samlefabrik(ker): .....

1. KØRETØJETS ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER

1.1. Fotografier og/eller tegninger af et repræsentativt køretøj (kun for forskellige karrosseriformer):
.....

3. MOTOR ([d])

3.2.2. Brændstof: diesel/benzin/LPG/andet ([1])

3.2.3. Brændstofbeholder(e)

3.2.3.1. Hovedbrændstofbeholder(e)

3.2.3.1.1. Antal, kapcitet, materiale: .....

3.2.3.1.2. Tegninger og teknisk beskrivelse af brændstofbeholder(e) med alle tilslutninger og rør til udluftning, låse, ventiler og fastgørelsesanordninger: .....
.....

3.2.3.1.3. Tegning, der tydeligt viser brændstofbeholderens (-beholdernes) placering i køretøjet: .....

3.2.3.2. Reservebeholder(e) til brændstof

3.2.3.2.1. Antal, kapacitet, materiale: .....

3.2.3.2.2. Tegning og teknisk beskrivelse af reservebeholder(e) med alle tilslutnings- og udluftningsrør, låse, ventiler og fastgørelsesanordninger: .....
.....

3.2.3.2.3. Tegning, der tydeligt viser reservebeholderens (-beholdernes) placering i køretøjet: .....

.....
(Dato, indgivelse)

(*) Punkter og fodnoter i dette oplysningsskema er nummereret som i bilag I til direktiv 70/156/EØF. Ikke relevante punkter er udeladt.
([1]) Det ikke gældende overstreges.

▼M4

Tillæg 4

MODEL

(største format: A4 (210 mm × 297 mm))

EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

Myndighedens Stempel

Meddelelse om

– typegodkendelse (1)

– udvidelse af typgodkendelse (1)

– nægtelse af typegodkendelse (1)

– inddragelse af typegodkendelse (1)

af en type køretøj/komponent/separat teknisk enhed (1) i henhold til direktiv 70/221/EØF, senest ændret ved direktiv 2000/8/EF

Typegodkendelsesnr.: .....

Begrundelse for udvidelsen: .....

AFSNIT I

0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse): .....

0.2. Type og handelsbetegnelse(r): .....

0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøj/komponent/separat teknsik enhed (1) (2): .....

.....

0.3.1. Mærkets anbringelsessted: .....

0.4. Køretøjets klasse (1) (3): .....

0.5. Producentens navn og adresse: .....

0.7. For komponenter og separate teknsike enheder, EF-typegodkendelsesmærkets placering og fastgørelsesmåde: .....

0.8. Adresse på samlefabrik(ker): .....

AFSNIT II

1. Eventuelle supplerende oplysninger: se tillæg

2. Teknisk tjeneste, som forestår prøvernes udførelse: .....

3. Prøverapportens datering: .....

4. Prøverapportens nummer: .....

5. Eventuelle bemærkninger (se tillæg): .....

▼M4

6. Sted: .....

7. Dato: .....

8. Underskrift: .....

9. Inholdsfortegnelsen til den informationspakke, der er indgivet til den godkendende myndighed, og som kan udleveres på forlangende, er vedlagt.

(1) Det ikke gældende overstreges.
(2) Indeholder typeidentifikationen tegn, som ikke indgår i beskrivelsen af den type køretøj, komponent eller teknsik enhed, som omfattes af denne typegodkendelsesattest, erstattes de pågældende tegn i dokumentationen af spørgsmålstegn (f.eks. ABC??123??).
(3) Som defineret i direktiv 70/156/EØF, bilag II, afsnit A.

Tillæg til EF-typegodkendelsesattest nr. ...

vedrørende typegodkendelse af køretøj i henhold til direktiv 70/221/EØF (brændstofbeholdere), senest ændret ved direktiv 2000/8/EF

1. Supplerende oplysninger

1.1. Materiale: .....

1.2. Kapacitet: .....

1.3. Placering: .....

1.4. Brændstof: diesel/benzin/andet (1):

5. Bemærkninger: .....

(1) Det ikke gældende overstreges.

▼M3

BILAG II

AFSKÆRMNING BAGTIL MOD UNDERKØRING

GENERELLE BESTEMMELSER

Køretøjer, der omfattes af dette direktiv, skal være konstrueret således, at de giver effektiv beskyttelse mod underkøring bagtil af køretøjer af klasse M_1 og N_1 ([1]).

2. DEFINITIONER

2.1. Køretøjstype hvad angår beskyttelse mod underkøring bagtil

Ved »køretøjstype hvad angår afskærmning bagtil mod underkøring« forstås køretøjer, der indbyrdes ikke er væsentligt forskellige med hensyn til følgende hovedkarakteristika:

2.1.1. bredde af bagakslen samt konstruktion, dimensioner, form og materialer af køretøjets bagparti i det omfang, disse har betydning for kravene i punkt 5.1 til 5.4.5.5

2.1.2. hjulophængets karakteristika i det omfang, disse har betydning for kravene i punkt 5.1 til 5.4.5.5

2.1.3. type afskærmning bagtil mod underkøring, hvis monteret.

2.2. Type afskærmning bagtil mod underkøring

Ved »type afskærmning bagtil mod underkøring« forstås anordninger, der ikke er væsentligt forskellige med hensyn til følgende hovedkarakteristika:

2.2.1. form

2.2.2. dimensioner

2.2.3. fastgørelse

2.2.4. materialer.

3. ANSØGNING OM EF-TYPEGODKENDELSE

3.1. Ansøgning om EF-typegodkendelse af en køretøjstype

3.1.1. Ansøgning om EF-typegodkendelse af en køretøjstype i henhold til direktiv 70/156/EØF, artikel 3, stk. 4, hvad angår afskærmning bagtil mod underkøring, skal indgives af køretøjets fabrikant.

3.1.2. Oplysningsskemaet udformes som vist i tillæg 1.

3.1.3. Et køretøj, der er repræsentativt for den ansøgte type, skal indleveres til den tekniske tjeneste, der forestår typegodkendelsesprøvningen.

3.2. Ansøgning om EF-typegodkendelse af afskærmning bagtil mod underkøring, som anses for en separat teknisk enhed

3.2.1. Ansøgning i henhold til direktiv 70/156/EØF, artikel 3, stk. 4, om EF-typegodkendelse af en afskærmning bagtil mod underkøring, som anses for en separat teknisk enhed i den i nævnte direktivs artikel 2 anvendte forstand, skal indgives af køretøjets eller afskærmningens fabrikant.

3.2.2. Oplysningsskemaet udformes som vist i tillæg 2.

3.2.3. Et prøveeksemplar af den ansøgte afskærmning bagtil mod underkøring skal indleveres til den tekniske tjeneste, der forestår prøvningen. Tjenesten kan rekvirere endnu et prøveeksemplar, hvis det skønnes nødvendigt. Prøveeksemplarerne skal være mærket tydeligt og uudsletteligt med fabrikantens handelsnavn eller mærke samt typebetegnelsen.

4. MEDDELELSE AF EF-TYPEGODKENDELSE

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

4.2. EF-typegodkendelsesattesten udformes som vist i:

([1]) Som defineret i direktiv 70/156/EØF, bilag II, afsnit A.

▼M3

4.2.1. tillæg 3 for de i punkt 3.1 omhandlede ansøgninger, og

4.2.2. tillæg 4 for de i punkt 3.2 omhandlede ansøgninger.

4.3. Hver godkendt køretøjstype eller type afskærmning bagtil mod underkøring tildeles et godkendelsesnummer i overensstemmelse med direktiv 70/156/EØF, bilag VII. En medlemsstat må ikke tildele samme nummer til en anden køretøjs- eller afskærmningstype.

5. SPECIFIKATIONER

5.1. Køretøjerne skal være således konstrueret og/eller udstyret, at de giver effektiv beskyttelse over hele deres bredde mod underkøring bagtil af køretøjer af klasse M_1 og N_1 ([1]).

▼M5

5.1a. Køretøjet skal prøves på følgende vilkår:

— Det skal stå stille på en plan, flad, ufleksibel og glat overflade.

— Forhjulene skal vende lige fremad.

— Dæktrykket skal være det af køretøjsfabrikanten foreskrevne.

— Køretøjet kan, hvis det er nødvendigt for at nå de prøvningskræfter, der kræves, fastgøres ved hjælp af en hvilken som helst metode, som kan foreskrives af køretøjsfabrikanten.

— Hvis køretøjet er forsynet med hydropneumatisk, hydraulisk eller pneumatisk hjulophæng eller en anordning til automatisk nivellering afhængigt af lasten, skal det afprøves med dette hjulophæng eller denne anordning under de normale driftsvilkår, som angives af fabrikanten.

▼M3

5.2. Køretøjer af klasse M_1, M_2, M_3, N_1, O_1 og O_2 ([1]) anses for at opfylde kravet i punkt 5.1:

— hvis de opfylder kravene i punkt 5.3, eller

— hvis frihøjden af det ulastede køretøjs bagparti ikke overstiger 55 cm over en bredde svarende til bagakslens med tillæg af 10 cm i hver side (dækkenes udbuling ved vejbanen fraregnet).

Har køretøjet flere bagaksler, skal bredden af den bredeste af disse lægges til grund.

Dette krav skal være opfyldt i det mindste langs en linje med en afstand på højst 45 cm til køretøjets bagende.

5.3. Køretøjer af klasse N_2, N_3, O_3 og O_4 ([1]) anses at opfylde kravet i punkt 5.1, hvis

— køretøjet er udstyret med en særlig afskærmning bagtil mod underkøring i overensstemmelse med kravene i punkt 5.4, eller

— køretøjet bagtil er således konstrueret og/eller udstyret, at dets komponenter ved deres form og egenskaber kan anses for at erstatte beskyttelsen bagtil mod underkøring. Komponenter, der ved deres kombinerede funktion opfylder kravene i punkt 5.4, anses for at udgøre en afskærmning bagtil mod underkøring.

5.4. Anordning til afskærmning bagtil mod underkøring, herefter benævnt »anordning«, består sædvanligvis af traverser eller forbindende dele, der er forbundet med chassisets længdedragere eller hvad der erstatter disse.

Anordningen skal have følgende egenskaber:

5.4.1. Anordningen skal være placeret så tæt som muligt på køretøjets bagende. På det ulastede ([7]) køretøj må anordningens underkant ikke være over 55 cm over vejbanen i noget punkt.

5.4.2. Anordningen må ikke i noget punkt være bredere end bagakslen, målt i hjulenes yderste punkt fraregnet dækkenes udbuling ved vejbanen, eller være mere end 10 cm smallere i hver side. Er der flere end én aksel, skal bredden af den bredeste af disse tages i betragtning.

([1]) Som defineret i direktiv 70/156/EØF, bilag II, afsnit A.

▼M3

5.4.3. Traversens tværsnitshøjde skal være mindst 10 cm. Enderne af traversen i siderne må ikke være bagudbøjet og må ikke have skarpe yderkanter; dette krav anses for opfyldt, når endernes udadvendende kanter er afrundet med rundingsradius mindst 2,5 mm.

5.4.4. Anordningen kan være udformet således, at dens position på køretøjets bagende kan ændres. I så tilfælde skal den kunne fastgøres sikkert i brugsstilling, således at utilsigtet ændring af dens position er udelukket. Anordningens position skal kunne ændres ved brug af en kraft på højst 40 daN.

5.4.5. Anordningen skal være tilstrækkelig modstandsdygtig mod kræfter parallelle med køretøjets længdeakse og skal i brugsstilling være forbundet med chassisets længdedragere, eller hvad der erstatter disse.

Dette krav anses for opfyldt, hvis det godtgøres, at den vandrette afstand mellem anordningens bagside og køretøjets bagende både før og efter anvendelsen ikke er over 40 cm i noget af punkterne P1, P2 og P3. Ved måling af denne afstand ses bort fra enhver del af køretøjet, som er mere end 3 m over vejbanen, når dette er ulastet.

5.4.5.1. Punkterne P1 er beliggende på bagakslen i en afstand af 30 cm fra de langsgående planer, der tangerer hjulenes udvendige kanter; punkterne P2 er beliggende på forbindelseslinjen mellem punkterne P1, symmetrisk om køretøjets midterplan i længderetningen, og har en indbyrdes afstand på 70—100 cm, idet den nøjagtige beliggenhed angives af fabrikanten. Højden over vejbanen af punkterne P1 og P2 fastsættes af køretøjets fabrikant inden for de linjer, der begrænser anordningen vandret. Højden må dog ikke være over 60 cm på det ulastede køretøj. P3 er midtpunktet af en ret linje mellem punkterne P2.

▼M5

5.4.5.2. I de to punkter P1 og i P3 påføres successivt en vandret kraft svarende til 25 % af køretøjets teknisk tilladte totalmasse, dog højst 5×10^4 N.

▼M3

5.4.5.3. I de to punkter P2 påføres successivt en vandret kraft svarende til 50 % af køretøjets teknisk tilladte totalmasse, dog højst 10×10^4 N.

5.4.5.4. De i punkt 5.4.5.2 og 5.4.5.3 ovenfor angivne kræfter skal påføres hver for sig. Fabrikanten kan angive, i hvilken rækkefølge dette skal finde sted.

5.4.5.5. Ved afprøvning til kontrol af overensstemmelsen med ovennævnte krav skal følgende betingelser være overholdt:

5.4.5.5.1. anordningen skal være forbundet med køretøjets længdedragere, eller hvad der erstatter disse, og

5.4.5.5.2. de angivne kræfter skal påføres ved hjælp af stempler, der er passende ledforbundet (f.eks. ved hjælp af kardanled) og parallelle med køretøjets midterplan i længderetningen, gennem en overflade, hvis højde ikke er over 25 cm (den nøjagtige højde angives af fabrikanten), hvis bredde ikke er over 20 cm, og hvis lodrette kanter har en rundingsradius på 5 ± 1 mm; denne overflades centrum anbringes successivt i punkterne P1, P2 og P3.

▼M5

5.4a. For køretøjer med en læssebagsmæk kan afskærmningen mod underkøring brydes på grund af en sådan anordning.

I sådanne tilfælde gælder følgende:

5.4a.1. Den sideværts afstand mellem afskærmningens monteringsdele og de enkelte dele af læssebagsmækken, som nødvendiggør afbrydelsen, kan højst være på 2,5 cm.

5.4a.2. De enkelte dele af afskærmningen mod underkøring skal i hvert enkelt tilfælde have en virksom overflade på mindst 350 cm^2.

5.4a.3. De enkelte dele af afskærmningen mod underkøring skal være tilstrækkeligt dimensionerede til at opfylde kravene i punkt 5.4.5.1, som fastsætter den relative placering af prøvningspunkterne. Hvis punkterne P1 befinder sig inden for det afbrudte område, der er nævnt i 5.5, skal de punkter, der skal anvendes, befinde sig midt på sidestykkerne på afskærmningen bagtil mod underkøring.

▼M5

5.4a.4. For området, hvor afskærmningen mod underkøring er afbrudt som følge af en læssebagsmæk, er det ikke nødvendigt at overholde kravene i punkt 5.4.1.

▼M3

5.5. Uagtet ovenstående krav skal køretøjer i følgende kategorier ikke opfylde kravene i dette bilag, hvad angår afskærmning bagtil mod underkøring:

— sættevognstrækkere

— underhængte påhængskøretøjer og lignende påhængskøretøjer til transport af langtømmer og andre meget lange genstande

— køretøjer, hvis anvendelse er uforenelig med afskærmning bagtil mod underkøring.

6. EF-TYPEGODKENDELSESMÆRKE

6.1. Der skal være påført EF-typegodkendelsesmærke på hver anordning til afskærmning bagtil mod underkøring, som er i overensstemmelse med den i henhold til dette direktiv godkendte type.

6.2. Dette mærke består af et rektangel, som omslutter bogstavet »e« (lille e) efterfulgt af kodenummer eller -bogstaver på den medlemsstat, som har meddelt typegodkendelse:

1 for Tyskland

2 for Frankrig

3 for Italien

4 for Nederlandene

5 for Sverige

6 for Belgien

▼A2

7 for Ungarn

8 for Den Tjekkiske Republik

▼M3

9 for Spanien

11 for Det Forenede Kongerige

12 for Østrig

13 for Luxembourg

17 for Finland

18 for Danmark

▼M6

19 for Rumænien

▼A2

20 for Polen

▼M3

21 for Portugal

23 for Grækenland

▼A2

26 for Slovenien

27 for Slovakiet

29 for Estland

32 for Letland

▼M6

34 for Bulgarien

▼A2

36 for Litauen

CY for Cypern

▼M3

IRL for Irland

▼A2

MT for Malta

▼M3

i nærheden af rektanglet, det 4-cifrede løbenummer (om nødvendigt med foranstillede nuller) — i det følgende betegnet »basis-godkendelsesnummer« — som er indeholdt i fjerde del af det i direktiv 70/156/EØF, bilag VII omhandlede typegodkendelsesnummer på EF-typegodkendelsesattesten for den pågældende type anordning, med to foranstillede cifre, der er løbenummeret på seneste væsentlige tekniske ændring af direktiv 70/221/EØF på den dato, da EF-komponenttypegodkendelse meddeltes. I nærværende direktiv er dette løbenummer således 00.

6.3. EF-typegodkendelsesmærket skal være påført anordningen til afskærmning bagtil mod underkøring på uudslettelig måde og således, at mærket er letlæseligt, også når anordningen er monteret på køretøjet.

6.4. Et eksempel på EF-typegodkendelsesmærket er vist i tillæg 5.

7. ÆNDRING AF TYPE OG AF TYPEGODKENDELSE

7.1. For ændring af en type, der er godkendt i henhold til dette direktiv, finder bestemmelserne i direktiv 70/156/EØF, artikel 5, anvendelse.

8. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

8.1. Produktionens overensstemmelse sikres som hovedregel ved de foranstaltninger, der er fastlagt i direktiv 70/156/EØF, artikel 10.

▼M3

Tillæg 1

OPLYSNINGSSKEMA Nr. . . .

i henhold til bilag I til Rådets direktiv 70/156/EØF(*) om EF-typegodkendelse af motordrevne køretøjer hvad angår afskærmning bagtil mod underkøring

(70/221/EØF som senest ændret ved direktiv . . ./. . ./EF)

Nedennævnte oplysninger skal, i det omfang de er relevante, indsendes i tre eksemplarer og omfatte en indholdsfortegnelse, Eventuelle tegninger skal forelægges i passende målestok på A4-papir eller foldet til denne størrelse og være tilstrækkelig detaljerede. Eventuelle fotografier skal være tilstrækkelig detaljerede.

Hvis systemer, komponenter eller separate tekniske enheder omfatter elektronisk styrede funktioner, oplyses det, hvordan disse fungerer.

0. GENERELT

0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse): .....

0.2. Type og handelsbetegnelse(r): .....

0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet([b]): .....

0.3.1. Mærkets anbringelsessted: .....

0.4. Køretøjets klasse([c]): .....

0.5. Producentens navn og adresse: .....

0.8. Adresse på samlefabrik(ker): .....

1. KØRETØJETS ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER

1.1. Fotografier og/eller tegninger af et repræsentativt køretøj: .....

1.5. Længdedragernes materiale([d]): .....

2. MASSE OG DIMENSIONER([e])

(i kg og mm) (der henvises i givet fald til tegning)

2.3.3. Bredde af den bredeste bagaksel: .....

2.4. Køretøjets hoveddimensioner (udvendige mål)

2.4.1. For chassis uden karrosseri

2.4.1.2. Bredde([k]): .....

2.4.2. For chassis med karrosseri

2.4.2.2. Bredde([k]): .....

2.6. Masse af køretøj med karrosseri — og for trækkende køretøjer (i andre klasser end M_1) koblingsanordningen — i køreklar stand, eller masse af chassis med førerhus, når karrosseriet og/eller koblingsanordningen ikke leveres af fabrikanten (med kølervæske, smøremidler, brændstof, alle øvrige væsker bortset fra spildevand, værktøj, reservehjul og fører samt for busser massen af medfølgende personale (75 kg), hvis der forefindes et dertil beregnet sæde i køretøjet)([o]) (største og mindste for hver variant): .....

.....

2.8. Teknisk tilladt totalmasse, angivet af fabrikanten([y]) (største og mindste): .....

(*) Punkter og fodnoter i dette oplysningsskema er nummereret som i bilag I til direktiv 70/156/EØF. Ikke relevante punkter er udeladt.

▼M3

9. KARROSSERI

9.1. Karrosseriets art(*): .....

9.2. Materialer og konstruktion(*): .....

9.15. Afskærmning bagtil mod underkøring

9.15.1. Tegning af de køretøjsdele, der har betydning for afskærmningen bagtil mod underkøring, d.v.s. tegning af køretøjet og/eller chassiset med bageste aksels anbringelse og montering, samt tegning af montering af og/eller beslag til beskyttelse bagtil mod underkøring. Er beskyttelsen mod underkøring ikke en særlig anordning, skal det af tegningerne tydeligt fremgå, at de foreskrevne mål er overholdt: .....

9.15.2. Hvis den er en særlig anordning, fuld beskrivelse og/eller tegning af afskærmningen bagtil mod underkøring (herunder montering og beslag), eller, hvis den er godkendt som separat teknisk enhed, typegodkendelsesnummer: .....

.....
(Dato, indgivelse)

(*) I påkommende tilfælde, når en del af karrosseriet udgør en del af afskærmningen bagtil mod underkøring.

▼M3

Tillæg 2

OPLYSNINGSSKEMA Nr. ...

OM EF-typegodkendelse af afskærmning bagtil mod underkøring som separat teknisk enhed

(direktiv 70/221/EØF som senest ændret ved direktiv .../.../EF)

Nedennævnte oplysninger skal, i det omfang de er relevante, indsendes i tre eksemplarer og omfatte en indholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal forelægges i passende målestok på A4-papir eller foldet til denne størrelse og være tilstrækkelig detaljerede. Eventuelle fotografier skal være tilstrækkelig detaljerede.

Hvis systemer, komponenter eller separate tekniske enheder omfatter elektronisk styrede funktioner, oplyses det, hvordan disse fungerer.

0. GENERELT

0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse): .....

0.2. Type og handelsbetegnelse(r): .....

0.5. Producentens navn og adresse: .....

0.7. For komponenter og separate tekniske enheder, EF-godkendelsesmærkets placering og fastgørelsesmåde: .....

0.8. Adresse på samlefabrik(ker): .....

1. ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER FOR DE(T) KØRETØJ(ER), ANORDNINGEN ER BESTEMT TIL MONTERING PÅ, i det omfang de vedrører afskærmningen bagtil mod underkøring (fotografier og/eller tegninger vedlægges): .....

1.1. Mindste sum af inertimomenterne omkring længdedragernes vandrette akse i tværsnit: .....

1.2. Afstanden mellem chassisets længdedragere på det sted, hvor anordningen skal monteres: .....

.....

2. MASSE OG DIMENSIONER

2.1. Teknisk tilladt totalmasse: .....

3. KARROSSERI

3.1. Fuld beskrivelse og/eller tegning af afskærmningen bagtil mod underkøring (herunder montering og beslag): .....

.....
(Dato, indgivelse)

▼M3

Tillæg 3

MODEL

(største format: A4 (210 × 297 mm))

EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

Myndighedens stempel

Meddelelse om

— typegodkendelse (1)

— udvidelse af typegodkendelse (1)

— nægtelse af typegodkendelse (1)

— inddragelse af typegodkendelse (1)

af en type køretøj/komponent/separat teknisk enhed (1) i henhold til direktiv . . ./. . ./EØF, senest ændret ved direktiv . . ./. . ./EF.

Typegodkendelsesnr: .....

Begrundelse for udvidelsen: .....

AFSNIT I

0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse): .....

0.2. Type og handelsbetegnelse(r): .....

0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøj/komponent/separat teknisk enhed (1) (2): .....

0.3.1. Mærkets anbringelsessted: .....

0.4. Køretøjets klasse (1) (3): .....

0.5. Producentens navn og adresse: .....

0.7. For komponenter og separate tekniske enheder, EF-typegodkendelsesmærkets placering og fastgørelsesmåde: .....

0.8. Adresse på samlefabrik(ker): .....

AFSNIT II

1. Eventuelle supplerende oplysninger: se tillæg: .....

2. Teknisk tjeneste, som forestår prøvernes udførelse: .....

3. Prøverapportens datering: .....

4. Prøverapportens nummer: .....

5. Eventuelle bemærkninger (se tillæg): .....

▼M3

6. Sted: .....

7. Dato: .....

8. Underskrift: .....

9. Indholdsfortegnelsen til den informationspakke, der er indgivet til den godkendende myndighed, og som kan udleveres på forlangende, er vedlagt.

(1) Det ikke gældende overstreges.
(2) Indeholder typeidentifikationen tegn, som ikke indgår i beskrivelsen af den type køretøj, komponent eller separate tekniske enhed, som omfattes af denne typegodkendelsesattest, erstattes de pågældende tegn i dokumentationen af spørgsmålstegn (f.eks. ABC??123??).
(3) Som defineret i direktiv 70/156/EØF, bilag II, del A.

Tillæg til EF-typegodkendelsesattest nr. ...

vedrørende typegodkendelse af et køretøj hvad angår afskærmning bagtil mod underkøring

(direktiv 70/221/EØF, senest ændret ved direktiv .../.../EF)

1. Supplerende oplysninger

1.1. Køretøjets klasse: .....

1.2. Køretøjet er ikke forsynet med afskærmning bagtil mod underkøring(1)

1.3. Køretøjet er forsynet med afskærmning bagtil mod underkøring(1)

1.3.1. Anordningen er godkendt som separat teknisk enhed(1)

— afstand over vejbanen og til køretøjets bagende: .....

— godkendelsesmærke: .....

1.3.2. Anordningen er ikke godkendt som separat teknisk enhed(1)

— bredde, tværsnittets dybde samt afstand over vejbanen og fra køretøjets bagende: .....

— fastgørelsesmåde: .....

5. Bemærkninger: .....

(1) Det ikke gældende overstreges.

▼M3

Tillæg 4

MODEL

(største format: A4 (210 × 297 mm))

EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

Myndighedens Stempel

Meddelelse om

— typegodkendelse (1)

— udvidelse af typegodkendelse (1)

— nægtelse af typegodkendelse (1)

— inddragelse af typegodkendelse (1)

af en type køretøj/komponent/separat teknisk enhed (1) i henhold til direktiv . . ./. . ./EØF, senest ændret ved direktiv . . ./. . ./EF.

Typegodkendelsesnr: .....

Begrundelse for udvidelsen: .....

AFSNIT I

0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse): .....

0.2. Type og handelsbetegnelse(r): .....

0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøj/komponent/separat teknisk enhed (1) (2): .....

0.3.1. Mærkets anbringelsessted: .....

0.4. Køretøjets klasse (1) (3): .....

0.5. Producentens navn og adresse: .....

0.7. For komponenter og separate tekniske enheder, EF-typegodkendelsesmærkets placering og fastgørelsesmåde: .....

0.8. Adresse på samlefabrik(ker): .....

AFSNIT II

1. Eventuelle supplerende oplysninger: se tillæg: .....

2. Teknisk tjeneste, som forestår prøvernes udførelse: .....

3. Prøverapportens datering: .....

4. Prøverapportens nummer: .....

5. Eventuelle bemærkninger (se tillæg): .....

▼M3

6. Sted: .....

7. Dato: .....

8. Underskrift: .....

9. Indholdsfortegnelsen til den informationspakke, der er indgivet til den godkendende myndighed, og som kan udleveres på forlangende, er vedlagt.

(1) Det ikke gældende overstreges.
(2) Indeholder typeidentifikationen tegn, som ikke indgår i beskrivelsen af den type køretøj, komponent eller separate tekniske enhed, som omfattes af denne typegodkendelsesattest, erstattes de pågældende tegn i dokumentationen af spørgsmålstegn (f.eks. ABC??123??).
(3) Som defineret i direktiv 70/156/EØF, bilag II, del A.

Tillæg til EF-typegodkendelsesattest nr. ...

vedrørende typegodkendelse af et køretøj hvad angår afskærmning bagtil mod underkøring

(direktiv 70/221/EØF, senest ændret ved direktiv .../.../EF)

1. Supplerende oplysninger

1.1. Konstruktion

1.1.1. Materiale: .....

1.1.2. Fastgørelsesmåde: .....

1.1.3. Anordningens dimensioner: .....

1.2. Teknisk tilladt totalmasse af det køretøj, som anordningen agtes monteret på: .....

.....

1.3. Eventuelle begrænsninger i anvendelsen: .....

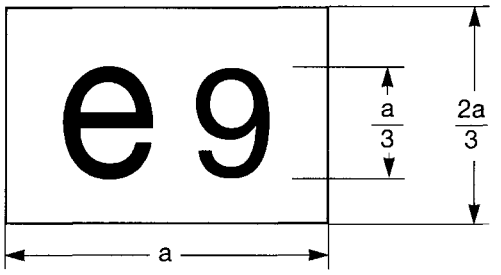
5. Bemærkninger: .....

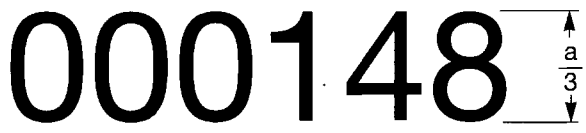
▼M3

Tillæg 5

Model for EF-typegodkendelsesmærket

a ≥ 12 mm





Afskærmningen bagtil mod underkøring, som bærer ovenstående EF-typegodkendelsesmærke, er godkendt som teknisk enhed i Spanien (e 9) under basisgodkendelsesnummer 0148 på grundlag af nærværende direktiv (00).

De angivne talværdier er kun vejledende.