ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 30.03.2000
COM(2000) 176 τελικό

1998/0071 (COD)

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

σύμφωνα με το άρθρο 251, παράγραφος 2, στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ, επί των τροπολογιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στην κοινή θέση του Συμβουλίου σχετικά με την πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 70/221/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονται στις δεξαμενές υγρών καυσίμων και στις διατάξεις οπίσθιας προφυλάξεως των μηχανοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους

ΠΕΡΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
σύμφωνα με το άρθρο 250, παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Το άρθρο 251 παράγραφος 2, στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ προβλέπει ότι η Επιτροπή γνωμοδοτεί σχετικά με τις τροπολογίες που προτείνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε δεύτερη ανάγνωση.

Η γνώμη της Επιτροπής σχετικά με τις δύο τροποποιήσεις που πρότεινε το Κοινοβούλιο εκτίθεται στη συνέχεια. Συμφώνως δε προς το άρθρο 250 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, επισυνάπτεται τροποποιημένη πρόταση η οποία ενσωματώνει πλήρως τις δύο τροπολογίες του Κοινοβουλίου οι οποίες έγιναν δεκτές από την Επιτροπή.

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Δημοσίευση της αρχικής πρότασης της Επιτροπής: 23 Απριλίου 1998

Ημερομηνία διαβίβασης στο ΕΚ και το Συμβούλιο: 24 Απριλίου 1998

Ημερομηνία γνωμοδότησης του ΕΚ σε πρώτη ανάγνωση: 9 Φεβρουαρίου 1999

Ημερομηνία γνωμοδότησης της ΟΚΕ σε πρώτη ανάγνωση: 9 Σεπτεμβρίου 1998

Δημοσίευση της τροποποιημένης πρότασης της Επιτροπής: 4 Μαΐου 1999 (Έγγραφο COM(1999) 217 τελικό – 1998/0071 (COD))

Ημερομηνία της κοινής θέσης: 12 Ιουλίου 1999

Γνώμη της Επιτροπής επί της κοινής θέσης 16 Ιουλίου 1999 (Έγγραφο SEC(1999) 1185 τελικό – 1998/0071 (COD))

Ημερομηνία γνωμοδότησης του ΕΚ σε δεύτερη ανάγνωση: 27 Οκτωβρίου 1999

Το έγγραφο SEC(1999) 1185 τελικό κατέληγε ότι η Επιτροπή είναι ικανοποιημένη επειδή τα κράτη μέλη υποστηρίζουν ομόφωνα την κοινή θέση και ότι η Επιτροπή υποστηρίζει την κοινή θέση.

2. ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Σκοπός της πρότασης της Επιτροπής είναι να ενταχθούν στην οδηγία του Συμβουλίου 70/221/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις δεξαμενές υγρών καυσίμων και την οπίσθια προφύλαξη έναντι ενσφηνώσεως των μηχανοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους νέες διατάξεις για τις κατασκευασμένες από πλαστικό υλικό δεξαμενές οχημάτων. Σκοπός της είναι επίσης να επεκταθούν ο τίτλος και το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 70/221/ΕΟΚ σε δεξαμενές μη υγρών καυσίμων (δηλαδή αερίων καυσίμων) και να τροποποιηθεί το άρθρο 3 της εν λόγω οδηγίας όσον αφορά την προσαρμογή των παραρτημάτων στην τεχνική πρόοδο, ώστε στο μέλλον να υπάρχει δυνατότητα θέσπισης και τροποποίησης, μέσω της διαδικασίας περί επιτροπής, τεχνικών διατάξεων για δεξαμενές παντός είδους καυσίμων.

3. ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

Η Επιτροπή αποδέχεται πλήρως τις δύο τροπολογίες που πρότεινε το Κοινοβούλιο. Έχουν ενσωματωθεί στη νέα τροποποιημένη πρόταση, προκειμένου να επανεξεταστούν από το Συμβούλιο.

3.1. Τροπολογίες που έγιναν δεκτές από την Επιτροπή

Η τροπολογία αριθ. 1 εισάγει νέα αιτιολογική σκέψη συνδεόμενη με τα νέα σημεία 5.9.1 (που εισήχθη στη κοινή θέση) και 5.9.1.1 (τροπολογία 2), προκειμένου να αποφεύγεται η έκχυση πετρελαίου ντήζελ, η οποία μπορεί, ιδίως όταν το οδόστρωμα είναι υγρό, να συνιστά κίνδυνο για τους αναβάτες δικύκλων οχημάτων. Η τροπολογία γίνεται πλήρως αποδεκτή.

Η τροπολογία 2 εισάγει το σημείο 5.9.1.1, το οποίο περιέχει απαιτήσεις σχετικές με την αποφυγή έκχυσης πετρελαίου ντήζελ. Η προτεινόμενη τροπολογία προτείνει μηχανική λύση του προβλήματος, τη χρησιμοποίηση μη αφαιρούμενου πώματος δεξαμενής καυσίμου το οποίο ανοίγει και κλείνει αυτομάτως ή παρόμοιες λύσεις με το ίδιο αποτέλεσμα. Η τροπολογία αυτή επίσης γίνεται πλήρως δεκτή.

1998/0071 (COD)

Πρόταση για

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 70/221/ΕΟΚ του Συμβουλίουπερί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονταιστις δεξαμενές υγρών καυσίμων και στις διατάξεις οπίσθιας προφυλάξεως των μηχανοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους

(Κείμενο που ενδιαφέρει τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 95,

την πρόταση της Επιτροπής[1],

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[2],

Αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης[3],

Εκτιμώντας τα εξής:

(1) Η οδηγία 70/221/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 20ής Μαρτίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών πού αναφέρονται στις δεξαμενές υγρών καυσίμων και στις διατάξεις οπισθίας προφυλάξεως των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους[4], αποτελεί μία από τις επιμέρους οδηγίες για τη διαδικασία ΕΚ έγκρισης τύπου που έχει θεσπισθεί με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους[5]. Κατά συνέπεια, ισχύουν για την οδηγία 70/221/ΕΟΚ οι προβλεπόμενες από την οδηγία 70/156/ΕΟΚ διατάξεις σχετικά με τα οχήματα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις ιδιαίτερες τεχνικές ενότητες οχημάτων. Είναι ανάγκη να προσαρμοσθεί το άρθρο 1 της οδηγίας 70/221/ΕΟΚ στους ορισμούς της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

(2) Προκειμένου να ληφθεί υπόψη η συντελεσθείσα τεχνική πρόοδος συνιστάται η προσαρμογή της οδηγίας 70/221/ΕΟΚ στις τεχνικές απαιτήσεις που θέσπισε η Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών στον κανονισμό της αριθ. 34 σχετικά με την έγκριση οχημάτων ως προς την πρόληψη του κινδύνου

---

1 ΕΕ C 164, 29.5.1998, σ.16

2 ΕΕ C 407, 28.12.1998, σ.58

3 Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Φεβρουαρίου 1999 (ΕΕ C 150, 28.5.1999, σ.168), κοινή θέση του Συμβουλίου της 12.07.1999 (ΕΕ C 249, 1.9.1999, σ 25) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

4 ΕΕ L 76, 6.4.1970, σ. 23. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 97/19/ΕΚ (ΕΕ L 125, 16.5.1997, σ.1).

5 ΕΕ L 42, 23.2.1970, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/14/ΕΚ (ΕΕ L 91, 25.3.1998, σ.1)

πυρκαγιάς, και συγκεκριμένα ως προς τις διατάξεις για τις κατασκευασμένες από πλαστικό υλικό δεξαμενές καυσίμων των οχημάτων κατηγορίας M_1.

(3) Η ακούσια έκχυση καυσίμων (ιδίως ντήζελ) στο οδόστρωμα συνιστά σημαντικό κίνδυνο για τους αναβάτες δικύκλων οχημάτων και ποδηλάτων.

(4) Τα αέρια καύσιμα παρουσιάζουν όλο και μεγαλύτερο ενδιαφέρον για την πρόωση μηχανοκινήτων οχημάτων, ιδίως για περιβαλλοντικούς λόγους· ως εκ τούτου στο μέλλον η οδηγία 70/221/ΕΟΚ πρέπει να περιέχει επίσης διατάξεις για δεξαμενές μη υγρών καυσίμων· για το σκοπό αυτό θα πρέπει να τροποποιηθούν ανάλογα ο τίτλος και το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 70/221/ΕΟΚ· με μεταγενέστερες τροποποιήσεις της εν λόγω οδηγίας θα θεσπιστούν τεχνικές προδιαγραφές για δεξαμενές αέριων καυσίμων·

(5) Επιπλέον, καθίσταται ολοένα συνηθέστερη η αντικατάσταση των αρχικών δεξαμενών καυσίμου με άλλες δεξαμενές μεγαλύτερης χωρητικότητας ή η εγκατάσταση πρόσθετων δεξαμενών καυσίμου που δεν έχουν λάβει έγκριση. Πρέπει συνεπώς να προβλεφθεί το συντομότερο κοινοτική έγκριση τύπου των δεξαμενών υγρών και αερίων καυσίμων ως χωριστών τεχνικών μονάδων, προκειμένου να διατηρηθεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας στην κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων.

(6) Οι τροποποιήσεις των διατάξεων σχετικά με τις δεξαμενές καυσίμων οφείλουν να εγκρίνονται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Είναι σκόπιμο, στο μέλλον, οι αναγκαίες τροποποιήσεις για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο των τεχνικών απαιτήσεων της οδηγίας 70/221/ΕΟΚ σχετικά με τις δεξαμενές καυσίμων να εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 13 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

(7) Οι τροποποιήσεις που επιφέρει η παρούσα οδηγία αφορούν μόνο στις δεξαμενές καυσίμων που είναι κατασκευασμένες από πλαστικό υλικό. Ως εκ τούτου είναι άσκοπο να ακυρωθούν οι υφιστάμενες εγκρίσεις που έχουν δοθεί με βάση την οδηγία 74/60/ΕΟΚ[6] ή να απαγορεύεται η πώληση, ταξινόμηση και θέση σε κυκλοφορία νέων οχημάτων εφοδιασμένων με μεταλλικές δεξαμενές υγρών καυσίμων καλυπτόμενες από τις εν λόγω εγκρίσεις.

(8) Λόγω της κλίμακας και του αντίκτυπου της προτεινόμενης δράσης στον υπό εξέταση τομέα, τα κοινοτικά μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας οδηγίας είναι αναγκαία, ακόμη και απαραίτητα, για την επίτευξη του ταχθέντος στόχου, δηλαδή για την κοινοτική έγκριση τύπου οχημάτων. Ότι ο στόχος αυτός δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη όταν ενεργούν μεμονωμένα.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 70/221/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Ο τίτλος αντικαθίσταται από τον εξής:

---

[6] ΕΕ L 38, 11.2.1997, σ.2. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 78/632/ΕΟΚ (ΕΕ L 206, 29.7.1978, σ. 26).

"ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 20ής Μαρτίου 1970 σχετικά με την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τις δεξαμενές καυσίμων και την οπίσθια προφύλαξη έναντι ενσφηνώσεως των μηχανοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους".

2. Το άρθρο 1 αντικαθίσταται ως εξής:

"Άρθρο 1

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

3. Το άρθρο 2 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"1. Απαγορεύεται στα κράτη μέλη να αρνούνται, προβάλλοντας λόγους συνδεόμενους με τις δεξαμενές καυσίμων, τη χορήγηση έγκρισης ΕΚ τύπου ή εθνικής έγκρισης τύπου για όχημα που πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας όσον αφορά τις δεξαμενές καυσίμων."

4. Το άρθρο 2α παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"1. Απαγορεύεται στα κράτη μέλη να αρνούνται ή να απαγορεύουν την πώληση, ταξινόμηση, θέση σε κυκλοφορία ή χρήση οχήματος, προβάλλοντας λόγους συνδεόμενους με τις δεξαμενές καυσίμων, για όχημα που πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας όσον αφορά τις δεξαμενές καυσίμων.

5. Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"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."

6. Ο πίνακας παραρτημάτων και το παράρτημα Ι της οδηγίας 70/221/ΕΟΚ τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

1. Από την [....](*), τα κράτη μέλη αποδέχονται τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της οδηγίας 70/221/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία, για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφος 1 και του άρθρου 7 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

2. Από την [.....](**), τα κράτη μέλη:

- δεν χορηγούν πλέον έγκριση ΕΚ τύπου σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ ή

(*) 12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.
(**) 24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

- δύνανται να αρνούνται εθνική έγκριση τύπου,

για ένα νέο τύπο οχήματος, προβάλλοντας λόγους συνδεόμενους με τις δεξαμενές καυσίμων του, εάν ο τύπος αυτός οχήματος δεν ανταποκρίνεται στις διατάξεις της οδηγίας 70/221/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία.

3. Από την [.....](***), τα κράτη μέλη

- θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που συνοδεύουν νέα οχήματα σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 7 παράγραφος 1 της οδηγίας αυτής· και

- δύνανται να αρνούνται την πώληση, ταξινόμηση ή θέση σε κυκλοφορία νέων οχημάτων που δεν συνοδεύονται από έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης σύμφωνα με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ, εκτός των περιπτώσεων όπου γίνεται επίκληση των διατάξεων του άρθρου 8 παράγραφος 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ,

προβάλλοντας λόγους συνδεόμενους με τις δεξαμενές καυσίμων, εάν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις της οδηγίας 70/221/ΕΟΚ όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία.

4. Με την παρούσα οδηγία δεν ακυρούται τυχόν δοθείσα παλαιότερα έγκριση σε οχήματα εφοδιασμένα με μεταλλικές δεξαμενές υγρών καυσίμων και δεν απαγορεύονται επεκτάσεις των εν λόγω εγκρίσεων, σύμφωνα με τους όρους της οδηγίας υπό τους οποίους αρχικώς χορηγήθηκαν.

Άρθρο 3

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία πριν από την [....](*). Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των βασικών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που εκδίδουν στο πεδίο που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την 20ή ημέρα μετά τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

(***) 36 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας
(*) 12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑΛΟΓΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 70/221/ΕΟΚ

Κατάλογος παραρτημάτων

Το σημείο που αφορά το παράρτημα Ι αντικαθίσταται από τα εξής:

"Παράρτημα Ι: Δεξαμενές υγρών καυσίμων

Προσάρτημα 1: Δοκιμή πυραντίστασης

Προσάρτημα 2: Διαστάσεις και τεχνικά στοιχεία πυρίμαχων πλίνθων

Προσάρτημα 3: Πληροφοριακό έγγραφο

Προσάρτημα 4: Πιστοποιητικό έγκρισης ΕΚ τύπου"

Παράρτημα Ι

Το παράρτημα Ι αντικαθίσταται ως εξής:

“Παράρτημα 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 του παρόντος παραρτήματος ως:

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

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

2.1.2. σε οχήματα κατηγορίας M_1[7], 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" νοείται η μάζα του οχήματος σε κατάσταση λειτουργίας όπως ορίζεται στο σημείο 2.6 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

---

[7] Όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ τμήμα Α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

2.4. "Δεξαμενή" νοείται(ούνται) η(οι) δεξαμενή(ές) που έχει(ουν) μελετηθεί για να περιέχει(ουν) το υγρό καύσιμο, όπως ορίζεται στο σημείο 2.6., το οποίο χρησιμοποείται κατά κύριο λόγο για την πρόωση του οχήματος, χωρίς τα εξαρτήματά της(των) (σωλήνα πλήρωσης (εφόσον αποτελεί χωριστό στοιχείο), στόμιο πλήρωσης, πώμα, δείκτη ποσότητας, συνδέσεις με τον κινητήρα ή για την αντιστάθμιση της εσωτερικής υπερπίεσης κλπ.).

2.5. "Χωρητικότητα της δεξαμενής" νοείται η χωρητικότητα όπως προδιαγράφεται από τον κατασκευαστή.

2.6. "Υγρό καύσιμο" νοείται καύσιμο που ευρίσκεται σε υγρή κατάσταση υπό κανονικές συνθήκες περιβάλλοντος.

3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΚ ΤΥΠΟΥ

3.1. Η αίτηση εγκρίσεως 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 ΕΚ ΤΥΠΟΥ

4.1. Εάν πληρούνται οι σχετικές απαιτήσεις, χορηγείται έγκριση ΕΚ τύπου 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 ΕΚ τύπου δίνεται στο προσάρτημα 4.

4.3. Σε κάθε εγκεκριμένο τύπο οχήματος χορηγείται αριθμός έγκρισης σύμφωνα με το παράρτημα VII της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Από το ίδιο κράτος μέλος δεν χορηγείται ο ίδιος αριθμός έγκρισης για άλλο τύπο οχήματος.

5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

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

5.2. Οι δεξαμενές πρέπει να ανταπεξέρχονται, 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 ανωτέρω απαίτηση εφόσον έχουν υποβληθεί 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 κλπ.).

5.4. Τα εξαεριστικά πρέπει να είναι μελετημένα κατά τρόπο ώστε να προλαμβάνονται τυχόν κίνδυνοι πυρκαγιάς. Συγκεκριμένα, τυχόν καύσιμο που διαφεύγει όταν πληρούται(ούνται) η(οι) δεξαμενή(ές) πρέπει να αποκλείεται να πίπτει στο σύστημα της εξάτμισης. Το καύσιμο αυτό πρέπει να διοχετεύεται στο έδαφος.

5.5. Η(Οι) δεξαμενή(ές) δεν πρέπει να τοποθετείται(ούνται) σε, ή να σχηματίζει(ουν), 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 μη μπορεί να ρεύσει το καύσιμο ελεύθερα από την(τις) δεξαμενή(ές) προς το διαμέρισμα επιβαινόντων ή άλλο διαμέρισμα που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα αυτού.

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.

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 αν όμως το όχημα ανατραπεί τελείως γίνεται ανεκτό το στάξιμο, υπό τον όρο να φθάνει το πολύ σε 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 προσδεδεμένο στον σωλήνα πλήρωσης: το παρέμβυσμα πρέπει να συγκρατείται στέρεα στη θέση του, το πώμα πρέπει να μανδαλώνει στέρεα στη θέση του πάνω στο παρέμβυσμα και στον σωλήνα πλήρωσης όταν είναι κλειστό.

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[8], υπό τον όρο ότι τα παραδείγματα που παρατίθενται στην τρίτη παύλα του σημείου αυτού δεν έχουν εφαρμογή για οχήματα άλλα από εκείνα που ανήκουν στις κατηγορίες M1 ή N1.

[8] ΕΕ L 76, 6.4.1970, σ 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 κλπ.

5.11 Η δεξαμενή καυσίμου και ο σωλήνας πλήρωσης πρέπει να σχεδιάζονται και να εγκαθίστανται στο όχημα με τρόπο ώστε να αποφεύγεται η συσσώρευση στατικών ηλεκτρικών φορτίων στο σύνολο της επιφάνειάς τους. Εάν χρειάζεται, πρέπει να εκφορτίζονται στη μεταλλική δομή του αμαξώματος ή σε άλλη κύρια μεταλλική δομή μέσω ενός καλού αγωγού.

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

6. ΔΟΚΙΜΕΣ

6.1. Δοκιμή σε υδραυλική πίεση

Η δεξαμενή υποβάλλεται σε δοκιμή υδραυλικής εσωτερικής πίεσης εκτελούμενη σε απομονωμένη μονάδα πλήρη μεθ' όλων των εξαρτημάτων της. Η δεξαμενή πληρούται τελείως με μη αναφλέξιμο υγρό (για παράδειγμα νερό). Αφού κοπεί 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 χρησιμοποιούμενης πίεσης λειτουργίας, και οπωσδήποτε τουλάχιστον σε υπερπίεση 0,3 bar, διατηρούμενη επί ένα λεπτό της ώρας. 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 δοκιμών περιστρέφεται περί άξονα παράλληλο προς τον επιμήκη 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 (δεν γίνεται δεκτό το νερό).

6.2.4. Η δεξαμενή στρέφεται από τη θέση εγκατάστασής της κατά 90° προς τα δεξιά. Η δεξαμενή παραμένει στη θέση αυτή τουλάχιστον επί 5 λεπτά της ώρας.

Η δεξαμενή στρέφεται έπειτα προς την ίδια κατεύθυνση κατά 90° ακόμη. Η δεξαμενή κρατείται στη θέση αυτή, όπου είναι πλήρως ανεστραμένη, τουλάχιστον επί 5 ακόμη λεπτά της ώρας.

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

Η δεξαμενή περιστρέφεται προς την αντίθετη κατεύθυνση κατά 90° και αφήνεται εκεί επί 5 τουλάχιστον λεπτά της ώρας.

Η δεξαμενή στρέφεται περαιτέρω προς την ίδια κατεύθυνση κατά 90°, διατηρείται δε στην πλήρως ανεστραμένη αυτή θέση επί 5 τουλάχιστον λεπτά της ώρας. Έπειτα, η δεξαμενή περιστρέφεται επανερχόμενη στην κανονική της θέση.

6.3. Πρόσθετες δοκιμές για δεξαμενή(ές) οχημάτων κατηγορίας M_1 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 μεταβάλλει τις ιδιότητες του υλικού της δεξαμενής, έπειτα δε υποβάλλεται σε δοκιμή διάτρησης.

6.3.1.2. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής αυτής, η δεξαμενή θα 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 15kg. 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.

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. Δεν πρέπει να προκαλείται διαρροή από τη δοκιμή.

6.3.1.6. Όλες οι δοκιμές κρούσης επιτρέπεται να εκτελούνται σε μία 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 δεν πρέπει να παρουσιάσουν διαρροές ή ρωγμές η

δεξαμενή και τα εξαρτήματά της· 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 70/221/ΕΟΚ ή καύσιμο σούπερ του εμπορίου. Εάν η δεξαμενή έχει μελετηθεί για να τοποθετείται μόνο σε οχήματα με κινητήρα ανάφλεξης λόγω συμπίεσης, η δεξαμενή πληρούται με πετρέλαιο ντήζελ.

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 20g 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 ούτω 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. Πυραντίσταση

Η δεξαμενή υποβάλλεται στις εξής δοκιμές:

6.3.5.1. Η δεξαμενή, τοποθετημένη όπως και στο όχημα, εκτίθεται σε φλόγα επί δύο λεπτά της ώρας. 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 ανάλογο ανάφλεξης λόγο συμπίεσης, 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 λόγω συμπίεσης, εκτελούνται τρεις δοκιμές με τις δεξαμενές πεπληρωμένες με πετρέλαιο ντήζελ.

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 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 "καύσιμο"). 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 πλέγμα τοποθετημένο 3 cm ± 1 cm πάνω από τη στάθμη του καυσίμου. Το πλέγμα θα είναι κατασκευασμένο από πυρίμαχο υλικό, όπως προδιαγράφεται στο προσάρτημα 4. Δεν θα υπάρχουν κενά μεταξύ των πλίνθων. Οι πλίνθοι αυτοί πρέπει να στηρίζονται πάνω από την 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 τελευταίου 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 τέσσερεις 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: Απ' ευθείας έκθεση στη φλόγα (σχήμα 2)

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

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 φλόγα αυτή μειωμένης έντασης για 60 ακόμη δευτερόλεπτα της ώρας.

6.3.5.8.4. Φάση Δ: Τέλος δοκιμής (σχήμα 4)

Η λεκάνη με το καιόμενο καύσιμο καλυμένη με το πλέγμα 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 κατά τον οποίο λειτουργεί το εξαεριστικό της δεξαμενής.

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 την 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 εναποτίθεται στη δεξαμενή και να είναι ανεξίτηλο και ευανάγνωστο όταν αυτή τοποθετείται στο όχημα.

7. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ

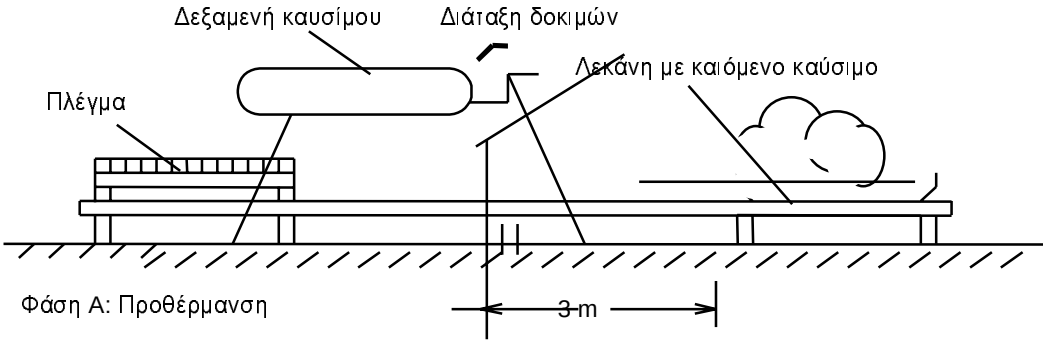
7.1. Σε περίπτωση που τροποποιούνται οι εγκρίσεις που χορηγήθηκαν δυνάμει της παρούσας οδηγίας, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 5 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

8. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

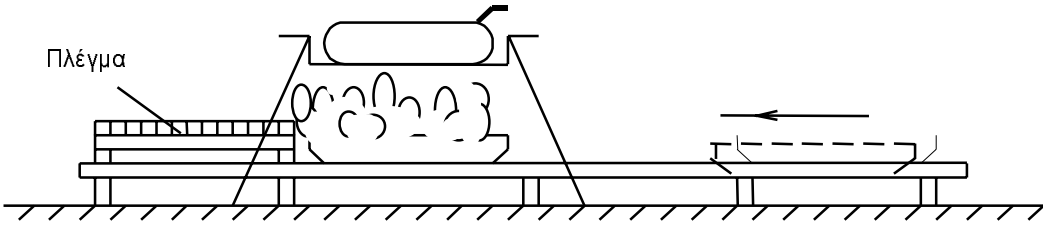
8.1. Λαμβάνονται μέτρα κατοχύρωσης της συμμόρφωσης της παραγωγής σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ."

«Προσάρτημα 1

ΔΟΚΙΜΗ ΠΥΡΑΝΤΙΣΤΑΣΗΣ

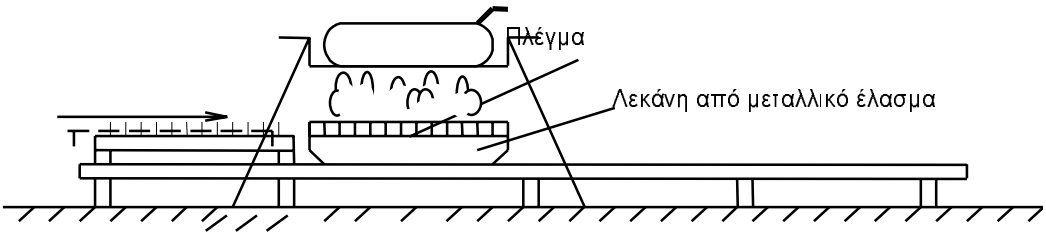


Σχήμα 1



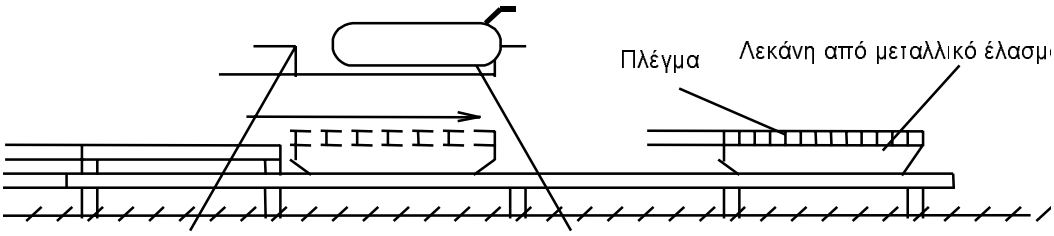
Φάση Β: Απ'ευθείας έκθεση στη φλόγα

Σχήμα 2



Φάση Γ: Έμμεση έκθεση στη φλόγα

Σχήμα 3

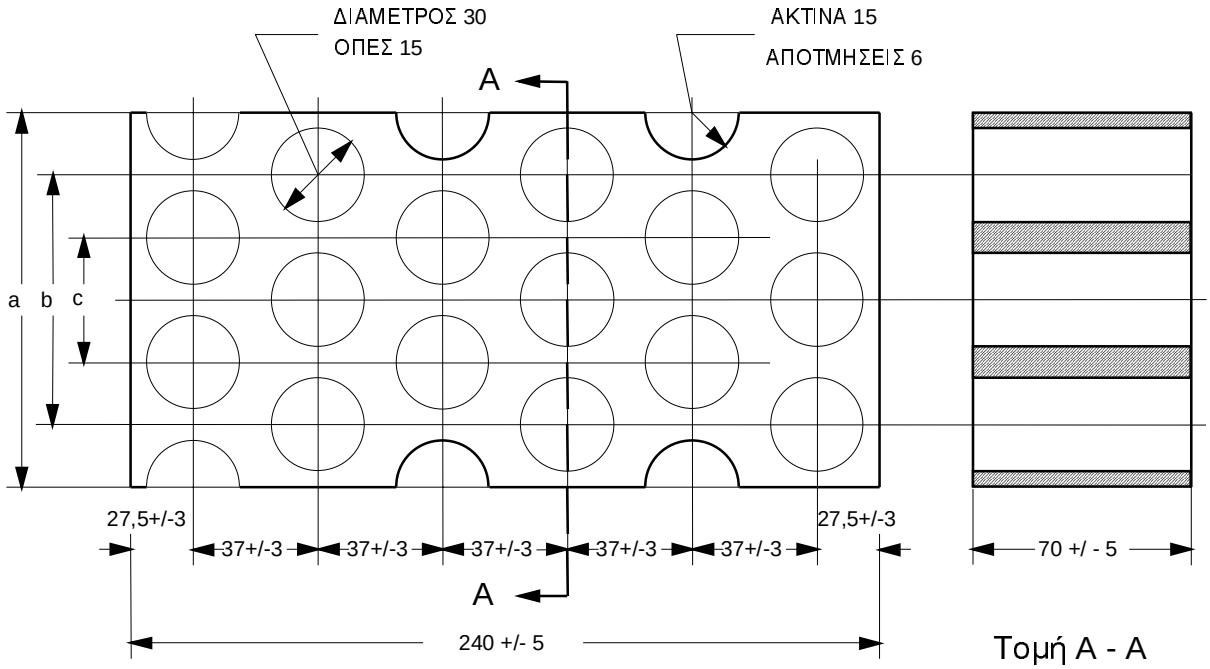


Φάση Δ: Τέλος δοκιμής

Σχήμα 4

Προσάρτημα 2

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΥΡΙΜΑΧΩΝ ΠΛΙΝΘΩΝ



a = 120 +/-
b = 80 +/-
c = 40 +/-

(Οι διαστάσεις εκφράζονται σε mm)

Πυραντίσταση (Seger-Kegel) SK 30

Περιεκτικότητα σε αλουμίνα (Al_2O_3) 30 - 33 %

Ποσοστό ανοικτών πόρων (Po) 20 – 22 % κατ'όγκον

Πυκνότητα 1900 - 2000 kg/m^3

Ενεργός επιφάνεια οπών 44.18 %

_____ "

Προσάρτημα 3

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΕΓΓΡΑΦΟ αριθ. ...

βάσει του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ(*) του Συμβουλίου σχετικά

με την έγκριση ΕΚ ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τις δεξαμενές υγρών καυσίμων

(οδηγία 70/221/ΕΕC, 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:

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

0.3.1. Θέση της εν λόγω επισήμανσης:

0.4. Κατηγορία οχήματος ([γ]):

0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:

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

1. ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

1.1. Φωτογραφές ή/και σχέδια αντιπροσωπευτικού οχήματος (διαφορετικοί τύποι αμαξώματος μόνο):

3. ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ([δ])

3.2.2. Καύσιμο: Ντήζελ/βενζίνη/LPG/άλλο[9]

3.2.3. Δεξαμενή(ές) καυσίμου

3.2.3.1. Κύρια(ες) δεξαμενή(ες) καυσίμου

3.2.3.1.1. Πλήθος, χωρητικότητα, υλικό κατασκευής:

(*) Τα αριθμημένα σημεία και οι υποσημειώσεις που χρησιμοποιούνται στο παρόν πληροφοριακό έγγραφο αντιστοιχούν σε αυτά του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Τα σημεία που δεν είναι σχετικά με τον σκοπό της παρούσας οδηγίας παραλείπονται.

9 Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

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, δικλείδες και εξαρτήματα στερέωσης:

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 στερέωσης:

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

.....

(Ημερομηνία, αρχείο)

_____

Προσάρτημα 4

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

(μέγιστες διαστάσεις: A4 (210 x 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 .../.../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:

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου εφόσον υπάρχει σχετική επισήμανση 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 στερέωσης του σήματος έγκρισης ΕΚ τύπου:

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)

6. Τόπος:

7. Ημερομηνία:

8. Υπογραφή:

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

_____

([1]) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

([2]) Αν τα μέσα αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες χωρίς σημασία για την περιγραφή του τύπου του οχήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή ιδιαίτερης τεχνικής ενότητας που καλύπτονται από το παρόν πιστοποιητικό έγκρισης τύπου, οι χαρακτήρες αυτοί αναπαρίστανται στο δικαιολογητικό με το σύμβολο: " ?" (πχ. ABC??123??).

([3]) Όπως ορίζεται στο παράρτημα II τμήμα 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.../.../ΕΚ

1. Πρόσθετες πληροφορίες

1.1. Υλικό:

1.2. Χωρητικότητα:

1.3. Θέση (εις):

1.4. Καύσιμο: πετρέλαιο ντήζελ/βενζίνη/άλλο ([1])

5. Παρατηρήσεις:

([1]) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

". _____