EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 30.03.2000
KOM(2000) 176 slutlig

1998/0071 (COD)

KOMMISSIONENS YTTRANDE

**enligt artikel 251.2 c i EG-fördraget
om Europaparlamentets ändringar
av rådets gemensamma ståndpunkt om
förslaget till**

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av rådets direktiv 70/221/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om tankar för flytande bränsle och bakre underkörningsskydd på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon

MED ÄNDRING AV KOMMISSIONENS FÖRSLAG
enligt artikel 250.2 i EG-fördraget

MOTIVERING

I artikel 251.2 c i EG-fördraget fastställs att kommissionen skall avge ett yttrande om de ändringsförslag som Europaparlamentet avgivit vid sin andra behandling.

Kommissionen avger sitt yttrande nedan om de två ändringsförslag som Europaparlamentet föreslagit. I enlighet med artikel 250.2 i EG-fördraget bifogas ett ändrat förslag där Europaparlamentets två ändringsförslag som kommissionen godtagit finns med.

1. BAKGRUND

Datum då kommissionens ursprungliga förslag offentliggjordes: 23 april 1998

Datum då förslaget skickades till Europaparlamentet och rådet: 24 april 1998

Datum för Europaparlamentets yttrande vid den första behandlingen: 9 februari 1999

Datum för Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande vid den första behandlingen: 9 september 1998

Datum då kommissionens ändrade förslag offentliggjordes: 4 maj 1999 (KOM(1999) 217 slutlig – 1998/0071 (COD))

Datum för den gemensamma ståndpunkten: 12 juli 1999

Datum för kommissionens yttrande om den gemensamma ståndpunkten: 16 juli 1999 (SEK(1999) 1185 slutlig – 1998/0071 (COD))

Datum för Europaparlamentets yttrande vid den andra behandlingen: 27 oktober 1999

I dokument SEK(1999) 1185 slutlig, var slutsatsen att kommissionen uttryckte sin tillfredsställelse över att den gemensamma ståndpunkten stöddes enhälligt av medlemsstaterna och att kommissionen stödde den gemensamma ståndpunkten.

2. SYFTET MED KOMMISSIONENS FÖRSLAG

Syftet med kommissionens förslag är att i rådets direktiv 70/221/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om tankar för flytande bränsle och bakre underkörningsskydd på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon införa nya bestämmelser om bränsletankar av plast. Syftet är även att utvidga rubriken och räckvidden för direktiv 70/221/EEG till bränsletankar för annat bränsle än flytande bränsle (dvs. gasformigt bränsle) och att ändra artikel 3 i direktivet som rör anpassning till den tekniska utvecklingen av bilagorna så att framtida tekniska bestämmelser för bränsletankar för alla typer av bränslen kan föras in och ändras genom kommittéförfarande.

3. KOMMISSIONENS YTTRANDE OM EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGSFÖRSLAG

Kommissionen godtar Europaparlamentets två ändringsförslag i sin helhet. De har infogats i det nya ändrade förslaget så att de kan granskas en gång till av rådet.

3.1. Ändringsförslag som kommissionen godtagit

Genom ändringsförslag 1 införs ett nytt skäl i samband med de nya punkterna 5.9.1 (som infördes i den gemensamma ståndpunkten) och 5.9.1.1 (ändringsförslag 2) för att undvika dieselläckage, som, i synnerhet i vått väglag, kan utgöra en fara för motorcyklister. Ändringsförslaget godtas i sin helhet.

Genom ändringsförslag 2 införs punkt 5.9.1.1 som innehåller krav när det gäller att undvika dieselläckage. I ändringsförslaget föreslås en mekanisk lösning på problemet: ett bränslepåfyllningslock som inte kan tas bort och med automatisk öppning och stängning eller liknande lösningar med samma resultat. Även detta ändringsförslag godtas i sin helhet.

1998/0071 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av rådets direktiv 70/221/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om tankar för flytande bränsle och bakre underkörningsskydd på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 95 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag[1],

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[2],

i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 251 i fördraget[3], och

av följande skäl:

(1) Rådets direktiv 70/221/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om tankar för flytande bränsle och bakre underkörningsskydd på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[4], är ett av särdirektiven om det förfarande för EG-typgodkännande som har fastställts genom rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[5]. Bestämmelserna i direktiv 70/156/EEG om fordon, fordonssystem, komponenter och separata tekniska enheter gäller därför för det här direktivet. Det är nödvändigt att anpassa artikel 1 i direktiv 70/221/EEG till definitionerna i direktiv 70/156/EEG.

---

1 EGT C 164, 29.5.1998, s. 16.

2 EGT C 407, 28.12.1998, s. 58.

3 Europaparlamentets yttrande av den 10 februari 1999 (EGT C 150, 28.5.1999, s. 168), rådets gemensamma ståndpunkt av den 12.7.1999 (EGT C 249.1.9.1999 s. 25) och Europaparlamentets beslut av den ..... (ännu inte offentliggjort i EGT).

4 EGT L 76, 6.4.1970, s. 23. Direktivet senast ändrat genom direktiv 97/19/EG (EGT L 125, 16.5.1997. s. 1).

5 EGT L 42, 23.2.1970, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 98/14/EG (EGT L 91, 25.3.1998, s. 1)

(2) För att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen är det lämpligt att anpassa direktiv 70/221/EEG till de tekniska krav som antagits av FN:s ekonomiska kommission för Europa i förordning nr 34 i fråga om förhindrande av brandrisk, och i synnerhet de bestämmelser som gäller bränsletankar tillverkade av plast, för fordon i kategori M_1.

(3) Oavsiktligt bränslespill (i synnerhet av dieselbränsle) på vägbanan utgör en stor fara för förare av tvåhjuliga motorfordon och cyklister.

(4) Intresset för gasformiga bränslen för drivning av fordon ökar allt mer, i synnerhet av miljöskäl. Det är därför lämpligt att rådets direktiv 70/221/EEG i framtiden innehåller bestämmelser för tankar som skall innehålla annat bränsle än flytande bränsle. För det syftet bör titeln på och omfattningen av direktiv 70/221/EEG ändras. Tekniska specifikationer för tankar för gasformiga bränslen kommer att införas genom ändringar av detta direktiv.

(5) Det blir dessutom allt vanligare att ursprungliga bränsletankar ersätts av större bränsletankar eller att extra icke godkända bränsletankar installeras. Följaktligen bör bestämmelser införas så snart som möjligt för ett EG-typgodkännande av bränsletankar för flytande och gasformigt bränsle som separata tekniska enheter i syfte att upprätthålla en hög trafiksäkerhetsnivå.

(6) Ändringar av bestämmelserna om bränsletankar måste antas av Europaparlamentet och rådet. För att underlätta lämpliga anpassningar till den tekniska utvecklingen av bestämmelserna i direktiv 70/221/EEG om bränsletankar förefaller det nödvändigt att de relevanta bestämmelserna kan antas i enlighet med förfarandet i artikel 13 i direktiv 70/156/EEG.

(7) Ändringarna i detta direktiv berör endast bränsletankar av plast. Det är därför inte nödvändigt att sätta existerande tillstånd som utfärdats inom ramen för direktiv 74/60/EEG[6] ur kraft eller att förhindra registrering, saluföring eller ibruktagande av nya fordon med metalltankar för flytande bränsle och som omfattas av sådana typgodkännanden.

(8) Med tanke på den föreslagna åtgärdens omfång och inverkan på den berörda sektorn är de gemenskapsåtgärder som behandlas i detta direktiv nödvändiga och ofrånkomliga för att uppnå det EG-typgodkännande som fastställts som mål. Detta mål kan inte uppnås på ett adekvat sätt av de enskilda medlemsstaterna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 70/221/EEG skall ändras på följande sätt:

1. Rubriken skall ersättas med följande:

"RÅDETS DIREKTIV av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om tankar för flytande bränsle och bakre underkörningsskydd på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon."

---

[6] EGT L 38, 11.2.1997, s. 2. Direktivet senast ändrat genom direktiv 78/632/EEG (EGT L 206, 29.7.1978, s. 26).

2. Artikel 1 skall ersättas med följande:

"Artikel 1

Med "fordon" avses i det här direktivet motorfordon och släpvagnar till dessa fordon enligt definitionen i bilaga II, del A i direktiv 70/156/EEG."

3. Artikel 2.1 skall ersättas med följande:

"1. Ingen medlemsstat får av orsaker som beror på fordonets bränsletank, vägra bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för ett fordon om fordonet uppfyller kraven i direktivet om bränsletankar."

4. Artikel 2a.1 skall ersättas med följande:

"1. Ingen medlemsstat får av orsaker som beror på fordonets bränsletank, vägra eller förbjuda försäljning, inregistrering, idrifttagande eller användning av ett fordon om fordonet uppfyller kraven i direktivet om bränsletankar."

5. Artikel 3 skall ersättas med följande:

"*Artikel 3*

Varja ändringar som är nödvändiga för att anpassa kraven i bilagorna med hänsyn till den tekniska utvecklingen skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 13 om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa."

6. Listorna över bilagor och bilagorna till direktiv 70/221/EEG ändras härmed i enlighet med bilagan till det här direktivet.

Artikel 2

1. Från och med den [.....][(*)] måste medlemsstater acceptera överensstämmelse med kraven i direktiv 70/221/EEG, ändrat genom det här direktivet, i fråga om artikel 4.1 och 7.1 i direktiv 70/156/EEG.

2. Från och med [.....][(**)] skall medlemsstater

– inte längre bevilja EG-typgodkännande i enlighet med artikel 4.1 i direktiv 70/156/EEG, eller

– kan medlemsstaterna vägra nationellt typgodkännande

för en ny fordonstyp av skäl som hänför sig till dess tankar för flytande bränsle, om den inte uppfyller bestämmelserna i direktiv 70/221/EEG, ändrat genom det här direktivet.

3. Från och med den [.....][(***)] skall medlemsstater

(*) 12 månader efter ikraftträdandet av detta direktiv.
(**) 24 månader efter ikraftträdandet av detta direktiv.
(***) 36 månader efter ikraftträdandet av detta direktiv.

– betrakta de intyg om överensstämmelse som medföljer nya fordon i enlighet med bestämmelserna i direktiv 70/156/EEG som ogiltiga i fråga om att uppfylla kraven i artikel 7.1 i det direktivet, och

– ha möjlighet att vägra inregistrering, försäljning eller idrifttagande av nya fordon som inte medföljs av ett intyg om överensstämmelse i enlighet med direktiv 70/156/EEG, förutom i de fall då bestämmelserna i artikel 8.2 i direktiv 70/156/EEG skall tillämpas,

på grunder som avser tankar för flytande bränsle om de inte uppfyller bestämmelserna i direktiv 70/221/EEG, ändrat genom detta direktiv.

4. Detta direktiv skall inte sätta tidigare utfärdade godkännanden för fordon med bränsletankar i metall ur kraft, eller hindra förlängning av sådana godkännanden inom ramen för bestämmelserna i det direktiv enligt vilket de ursprungligen utfärdats.

Artikel 3

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra förordningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den [.....][(*)] och skall genast underrätta kommissionen om detta.

När medlemsstaterna antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 4

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning.*

Artikel 5

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*

(*) 12 månader efter ikraftträdandet av detta direktiv.

BILAGA

ÄNDRINGAR AV LISTAN ÖVER BILAGOR OCH ÖVER BILAGA I TILL DIREKTIV 70/221/EEG

Lista över bilagor

1. Innehållsförteckningen till bilaga I skall ersättas med följande:

"Bilaga I: Tankar för flytande bränsle

Tillägg 1: Test av motståndsförmåga mot eld

Tillägg 2: Mått och tekniska data för eldfasta tegelstenar

Tillägg 3: Informationsdokument

Tillägg 4: Intyg om EG-typgodkännande"

2. Bilaga I skall ersättas med följande:

"Bilaga I

TANKAR FÖR FLYTANDE BRÄNSLE

1. RÄCKVIDD

1.1. Denna bilaga gäller fordon som omfattas av direktiv 70/156/EEG.

2. DEFINITIONER

I detta direktiv avses med

2.1. *fordonstyp i fråga om bränsletankar:* fordon som inte skiljer sig nämnvärt i fråga om

2.1.1. tankens struktur, form, mått eller material (metall/plast), eller

2.1.2. I fordon av kategori M_1[7] tankens placering i fordonet försåvitt den har negativt inflytande på kraven i sektion 5.10 i denna bilaga.

2.2. *passagerarutrymme:* det utrymme avsett för förare och passagerare och som avgränsas av tak, golv, sidoväggar, dörrar, yttre glasrutor, torpedvägg och bakre skott.

2.3. *fordonets vikt i obelastat tillstånd:* fordonets massa med kaross och med kopplingsanordning om det rör sig om ett dragfordon i en kategori annan än M_1, i körklart skick, eller chassits masssa utan förarhytt om tillverkaren inte monterar karossen och/eller kopplingsanordningen (inklusive kylvätska, oljor, bränsle, alla andra vätskor förutom använt vatten, verktyg, reservhjul och förare, och, när det gäller bussar och turbussar, massan för medföljande personal (75 kg) om det finns ett säte för medföljande personal).

2.4. *tank*: tank eller tankar avsedda att innehålla flytande bränsle, enligt definitionen i punkt 2.6, och som i första hand används för att driva fordonet, förutom tillbehör (påfyllningsrör (om det är en separat enhet), fyllningshål, lock, mätinstrument, förbindelser till motorn eller för att kompensera inre övertryck etc).

---

[7] I enlighet med definitionen i bilaga II avnsitt A i direktiv 70/156/EEG.

2.5. *tankkapacitet*: tankens kapacitet enligt tillverkarens uppgifter.

2.6. *flytande bränsle*: bränsle som är flytande under normala omgivningsförhållanden.

3. ANSÖKAN OM EG-TYPGODKÄNNANDE

3.1. Ansökan om typgodkännande enligt artikel 3.4 i direktiv 70/156/EEG för en fordonstyp med avseende på dess bränsletankar skall lämnas in av fordonstillverkaren.

3.2. En mall för informationsdokument finns i tillägg 3.

3.3. Följande skall tillhandahållas den tekniska tjänst uför typgodkännandeprovningarna:

3.3.1. ett fordon som är representativt för den fordonstyp eller den del av fordonet som den tekniska tjänsten bedömer som nödvändig för att utföra godkännandeprovningarna,

3.3.2. om det rör sig om fordon utrustade med plasttankar, sju extra tankar med tillbehör,

3.3.3. om det rör sig om fordon utrustade med tankar tillverkade av annat material, två extra tankar med tillbehör.

4. BEVILJANDE AV EG-TYPGODKÄNNANDE

4.1. Om de gällande kraven tillgodses skall EG-typgodkännande enligt artikel 4.3 och, om tillämpligt, 4.4 i direktiv 70/156/EEG beviljas.

4.2. En mall för EG-typgodkännandeintyget finns i tillägg 2.

4.3. Ett godkännandenummer i enlighet med bilaga VII till direktiv 70/156/EEG skall tilldelas varje fordonstyp som godkänns. Samma medlemsstat skall inte tilldela samma nummer för en annan typ av fordon.

5. SPECIFIKATIONER

5.1. Bränsletankar måste framställas så att de är korrosionsbeständiga.

5.2. De skall, med normala standardutrustning inkopplad, klara läckageprovningarna enligt punkt 6.1 vid ett tryck som motsvarar det dubbla arbetstrycket, dock inte i något fall lägre än ett tryck på 0,3 bar.

Tankar tillverkade av plast avsedda för fordon i kategori M_1 anses klara det kravet om de genomgått de test som anges i punkt 6.3.2.

5.3. Ett eventuellt övertryck eller ett tryck som överstiger arbetstrycket skall utjämnas automatiskt med lämpliga anordningar (öppningar, säkerhetsventiler etc).

5.4. Ventilationsöppningarna skall genom sin utforming förhindra brandfara. Bränsle som kan läcka ut när tanken/tankarna fylls, får inte läcka på avgassystemet utan skall ledas ned till marken.

5.5. Tanken/tankarna får inte monterade i, eller i sig utgöra, en yta (golv, vägg, torpedvägg) av passagerarutrymmet eller något annat utrymme som är sammanbyggt med det.

5.6. En skiljevägg som separerar passagerarutrymmet från tanken/tankarna måste finnas. Skiljeväggen får innehålla öppningar (t.ex. för kablar) under förutsättning att de är placerade så att bränsle inte kan flyta fritt från tanken/tankarna in i passagerarutrymmet eller andra utrymmen som är sammanbyggda med det.

5.7. Tanken måste vara säkert monterad och placerad så att det inte finns någon risk att läckande bränsle från tanken eller dess tillbehör läcker in i passagerarutrymmet utan i stället leds ned till marken.

5.8. Påfyllningshålet får inte sitta i passagerarutrymmet, i bagageutrymmet eller i motorrummet.

5.9. Bränslet får inte läcka ut genom tanklocket eller de anordningar som används för att utjämna övertryck. Om tanken vänds helt upp och ned kan bränsledropp godtas om det inte överstiger 30 g/min. Detta krav måste verifieras under det test som föreskrivs i punkt 6.2.

5.9.1.1 **Kraven i punkt 5.9.1 kommer att anses vara uppfyllda om fordonet uppfyller kraven i punkt 5.1.3 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG[8], med förbehållet att exemplen i tredje strecksatsen i den punkten inte gäller för andra fordon än de som tillhör kategori M_1 eller N_1.**

5.10. Tanken skall monteras så att den skyddas mot stötar fram- och bakifrån. I närheten av tanken får det inte finnas utskjutande delar, skarpa kanter etc.

5.11. Bränsletanken och bränslepåfyllningsröret skall vara utformade och installerade så att ingen statisk elektricitet uppkommer på deras yta. Om det är nödvändigt skall de jordas i någon metalldel på chassit eller annan metalldel med hjälp av en bra ledare.

5.12. Tankar av plast måste också testas i enlighet med det förfarande som anges i punkt 6.3.

6. TESTER

6.1. Hydraultest

Tanken måste genomgå ett hydraultest av det inre trycket som skall utföras på en separat enhet som är komplett med alla tillbehör. Tanken skall fyllas helt med en brandsäker vätska (t.ex. vatten). Alla anslutningar till utsidan kopplas bort, därefter ökas trycket stegvis genom ledningsanslutningen genom vilken bränslematningen sker, till ett inre tryck som motsvarar det dubbla arbetstrycket, dock inte i något fall lägre än ett övertryck på 0,3 bar. Trycket skall hållas i en minut. Under den perioden får tanken varken spricka eller läcka. Det godtas dock att den får permanenta deformationer.

6.2. Rullningstest

6.2.1. Tanken med alla tillbehör skall monteras på en testställning på ett sätt som motsvarar det sätt på vilket tanken är monterad i det fordon den är avsedd för. Detta gäller även utjämningssystem för övertryck.

---

8 EGT L 76, 6.4.1970, s. 1.

6.2.2. Testställningen skall rotera runt en axel som är parallell med den längsgående fordonsaxeln.

6.2.3. Testet skall utföras med tanken fylld till 90 % av sin kapacitet och även till 30 % av sin kapacitet med en brandsäker vätska som har en densitet och viskositet som ligger närmast det bränsle som normalt används (vatten accepteras).

6.2.4. Tanken skall vridas 90 grader höger från sitt ursprungliga läge. Tanken skall därefter hållas i det läget i minst fem minuter.

Tanken skall därefter vridas ytterligare 90 grader i samma riktning. Tanken skall därefter hållas i det läget, då den är upp och ned, i minst ytterligare fem minuter.

Tanken skall därefter vridas tillbaka till sitt ursprungliga läge. Testvätska som inte runnit tillbaka från ventilationssystemet till tanken måste tappas ut och eventuellt fyllas på igen.

Tanken skall vridas 90 grader i motsatt riktning och lämnas i det läget i minst fem minuter.

Tanken skall därefter vridas ytterligare 90 grader i samma riktning. Tanken skall därefter hållas i det läget, då den är upp och ned, i minst ytterligare fem minuter. Därefter vrids tanken tillbaka till sitt ursprungliga läge.

6.3. Ytterligare tester för bränsletankar tillverkade av plast, för fordon i kategori M_1.

6.3.1. Motståndskraft mot yttre påverkan

6.3.1.1. Tanken skall fyllas till sin maxkapacitet med en blandning av vatten och glykol eller med en annan vätska med låg fryspunkt som inte påverkar egenskaperna hos material i tanken. Tanken skall därefter genomgå ett perforeringstest.

6.3.1.2. Under testet skall tanktemperaturen vara 233 K ± 2 K (-40 °C ± 2 °C).

6.3.1.3. En testställning med en pendel skall användas för testet. Slagkroppen skall vara av stål och vara pyramidformad med sidorna av en liksidig triangel och en kvadratisk bas. Toppen och spetsarna skall vara avrundade till en radie av 3 mm. Pendelns slagcentrum skall sammanfalla med pyramidens tyngdpunkt. Pyramidens avstånd från pendelns rotationsaxel måste vara 1 meter. Pendelns totala massa skall vara 15 kg. Pendelns energi när den träffar tanken skall vara så nära 30 Nm som det är möjligt, men får inte understiga det värdet.

6.3.1.4. Testerna skall utföras på de ställen på tanken som anses som svagast vid en kollision framifrån eller bakifrån. De ställen som anses som svagast är de som är mest utsatta med tanke på tankens form eller i fråga om hur tanken är installerad i fordonet. De ställen som laboratoriet väljer skall anges i testrapporten.

6.3.1.5. Under testet skall tanken hållas i sitt läge av fästanordningar på motsatt sida av stötarna. Inget läckage får förekomma.

6.3.1.6. Tillverkaren kan välja mellan att alla tester utförs på en tank eller att de separata testerna utförs på olika tankar.

6.3.2. Mekanisk hållfasthet

Tanken skall under de villkor som anges i punkt 6.1 testas i fråga om läckage och formfasthet. Tanken med alla tillbehör skall monteras på en testställning på ett sätt som motsvarar det sätt på vilket tanken är monterad i det fordon den är avsedd för. Testvätskan skall utgöras av vatten med en temperatur på 326 K (53 °C). Tanken skall fyllas till sin maxkapacitet. Tanken skall ha ett inre tryck som motsvarar det dubbla arbetstrycket, dock inte i något fall lägre än ett övertryck på 0,3 bar vid en temperatur på 326 K ± 2 K (53 °C ± 2 °C), under en period på fem timmar. Under den perioden får tanken eller dess tillbehör varken spricka eller läcka. Det godtas dock att den får permanenta deformationer.

6.3.3. Bränslegenomtränglighet

6.3.3.1. Det bränsle som skall användas för genomtränglighetstest skall antingen vara det referensbränsle som anges i bilaga VIII till direktiv 70/220/EEG eller ett kommersiellt bränsle av premiumtyp. Om tanken endast är avsedd för montering i dieselfordon skall tanken fyllas med dieselbränsle.

6.3.3.2. Före testet skall tanken fyllas till 50 % av sin maxkapacitet med testbränsle och utan att förslutas lagras vid en omgivande temperatur på 313 K $\pm$ 2 K (40° $\pm$ 2°C) tills viktförlusten per tidsenhet blir konstant.

6.3.3.3. Tanken skall därefter tömmas och fyllas på nytt till 50 % av sin maxkapacitet med testbränsle, varefter tanken försluts hermetiskt och lagras vid en temperatur på 313 K $\pm$ 2 K (40° $\pm$ 2°C). Trycket måste justeras när innehållet i tanken har uppnått testtemperaturen. Under den följande testperioden på åtta veckor, skall viktförlusten beroende på diffusion under testperioden fastställas. Den maximala tillåtna genomsnittliga bränsleförlusten är 20 gram per testdygn.

6.3.3.4. Om diffusionsförlusten överstiger värdet i punkt 6.3.3.3, skall testet i punkt 6.3.3.3 upprepas, på samma tank, för att fastställa diffusionsförlusten vid 296 K ± 2 K (23 °C ± 2 °C). I övrigt gäller samma testvillkor. Den nya förlusten som uppmäts får inte överstiga 10 gram per dygn.

6.3.4. Motståndsförmåga mot bränsle

Efter testet som beskrivs i punkt 6.3.3 skall tanken fortfarande klara kraven i punkt 6.3.1 och 6.3.2.

6.3.5. Motståndsförmåga mot eld

Tanken, måste genomgå följande tester:

6.3.5.1. Under två minuters tid måste tanken klara att utsättas för öppen låga. Tanken skall vara monterad som i den fordonstyp den är avsedd för. Inget bränsleläckage från tanken får förekomma.

6.3.5.2. Tre tester skall utföras på olika tankar fyllda med bränsle enligt följande:

6.3.5.2.1. Om tanken är konstruerad för installation på fordon som antingen är försedda med styrd tändning eller med dieselmotor, måste tre tester utföras med tankarna fyllda med bensin av premiumtyp.

6.3.5.2.2. Om tanken är konstruerad för installation på fordon som är försedda med dieselmotor, måste tre tester utföras med tankarna fyllda med dieselbränsle.

6.3.5.2.3. För varje test gäller att tankarna skall installeras i en testställning som simulerar de verkliga installationsförhållandena så långt det är möjligt. Den metod som används för att fixera tanken i ställningen måste motsvara de relevanta specifikationerna för fordonet. Fordonsdelar som skyddar tanken och dess tillbehör mot lågor eller som påverkar brandförloppet, samt specificerade komponenter installerade på tanken samt förslutningspluggar, måste tas med i beräkningen. Alla öppningar måste vara stängda under testet, men ventilationssystemet skall vara i drift. Alldeles innan testet startar skall tanken fyllas till 50 % av sin maxkapacitet med det specificerade bränslet.

6.3.5.3. Flamman som tanken skall utsättas för, skall skapas genom att bränna kommersiellt bränsle (i det följande kallat "bränsle") för motorer med styrd tändning i en form. Den mängd bränsle som används skall vara tillräcklig för att hålla lågan, som skall kunna brinna fritt, vid liv under hela testförfarandet.

6.3.5.4. Formen skall ha en storlek som gör att sidorna av tanken exponeras för lågorna. Formen måste därför vara minst 20 centimeter, men ej mer än 50 centimeter, större än tanken på alla sidor. Sidoväggarna på formen får inte vara mer än 8 centimeter över bränslenivån när testet startar.

6.3.5.5. Formen fylld med bränsle skall placeras under tanken så att avståndet mellan bränslet i formen och botten på tanken överensstämmer med avståndet mellan vägbanan och tanken i fordonet i obelastat tillstånd (se punkt 2.3). Formen eller testställningen eller bägge två skall vara fritt rörliga.

6.3.5.6. Under fas C i testet skall formen täckas av skärm som placeras 3 cm ± 1 cm ovanför bränslet. Skärmen måste vara tillverkad av eldfast material enligt föreskrifterna i bilaga 2. Det får inte finnas något mellanrum mellan tegelstenarna och de måste läggas över formen med bränsle på ett sådant sätt att hålen i stenarna inte täcks. Längden och bredden på ramen skall vara 2-4 centimeter smalare än innermåtten på formen så att det uppstår ett vertikalt mellanrum på 1-2 centimeter mellan ramen och väggen i formen så att ventilationen inte hindras.

6.3.5.7. När testet utförs utomhus, måste det finnas tillräckligt vindskydd och vindhastigheten vid formen med bränsle får inte överstiga 2,5 km/h. Före testet måste skärmen värmas upp till 308 K ± 5 K (35 °C ± 5 °C). Tegelstenarna får fuktas efter varje test för att säkerställa att testvillkoren blir lika för alla tester.

6.3.5.8. Testet skall omfatta fyra faser (se bilaga 1).

6.3.5.8.1. Fas A: Förvärmning (figur 1)

Bränslet i pannan skall tändas på på ett avstånd av minst tre meter från den tank som skall testas. Efter 60 sekunders förvärmning, skall formen placeras under tanken.

6.3.5.8.2. Fas B: Direkt flamexponering (figur 2)

Under 60 sekunder skall tanken exponeras för flamman från elden som brinner fritt.

6.3.5.8.3. Fas C: Indirekt flamexponering (figur 3)

Direkt efter det att fas B är avslutad, skall skärmen placeras mellan formen med brinnande bränsle och tanken. Tanken skall exponeras för den reducerade flamman i ytterligare 60 sekunder.

6.3.5.8.4. Fas D: Avslutning av testet (figur 4)

Formen med brinnande bränsle täckt med skärmen skall flyttas tillbaka till sitt ursprungliga läge (fas A). Om tanken brinner efter testet, måste elden släckas omedelbart.

6.3.5.9. Testresultaten skall anses tillfredsställande om inget bränsle läcker från tanken.

6.3.6. Motståndsförmåga mot höga temperaturer

6.3.6.1. Den testställning som används skall motsvara tankinstallationen i fordonet, vilket även gäller hur ventilationen av tanken fungerar.

6.3.6.2. Tanken skall fyllas till 50 % av sin maxkapacitet med vatten med en temperatur på 293 K (20°) och därefter utsättas för en omgivande temperatur på 368 K ± 2 K (95 °C ± 2 °C).

6.3.6.3. Testresultaten skall anses tillfredsställande om inget läckage förekommer från tanken eller om de inte blivit allvarligt deformerade.

6.3.7. Markeringar på bränsletanken

6.3.7.1. Handelsnamnet eller -beteckningen skall finnas på tanken. Namnet får inte gå att utplåna och skall vara tydligt läsbart när tanken är installerad på fordonet.

7. ÄNDRINGAR AV GODKÄNNANDE

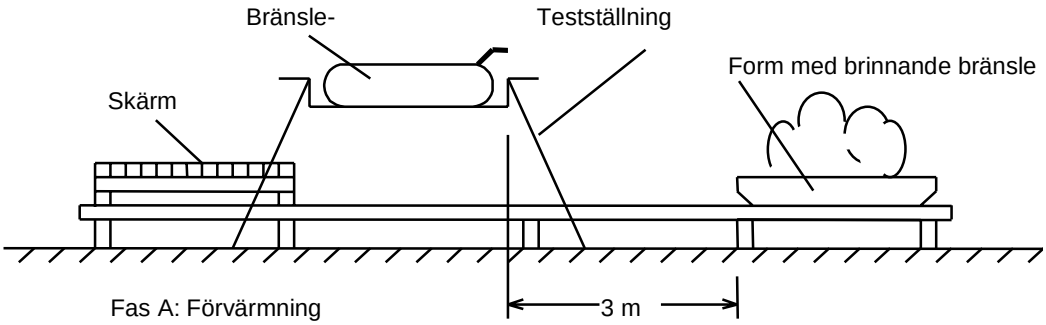
7.1. Om ändringar skall göras av godkännanden som beviljats i enlighet med det här direktivet, skall bestämmelserna i artikel 5 i direktiv 70/156/EEG gälla.

8. PRODUKTIONSÖVERENSSTÄMMELSE

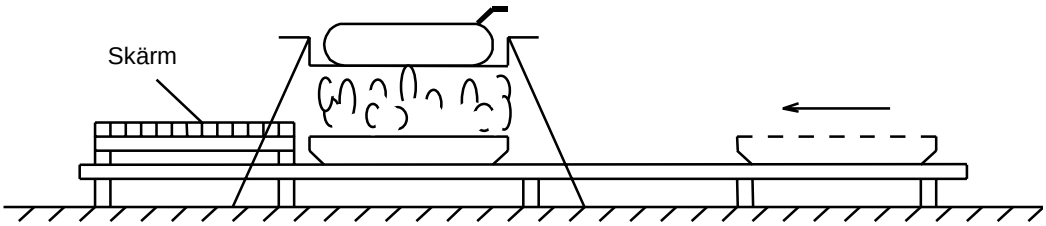
8.1. Åtgärder som syftar till produktionsöverensstämmelse skall vidtas i enlighet med bestämmelserna i artikel 10 i direktiv 70/156/EEG.

"Tillägg 1

TEST AV MOTSTÅNDSFÖRMÅGA MOT ELD

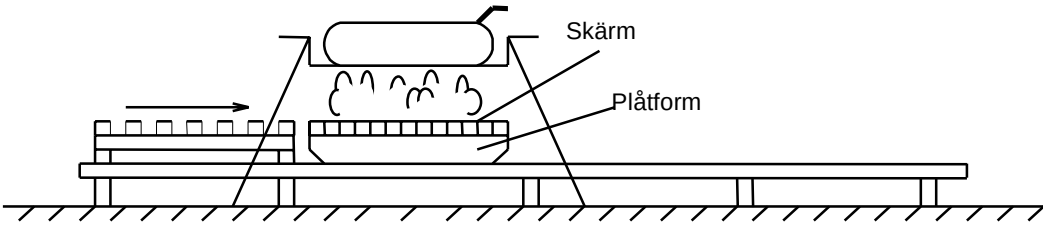


Figur 1



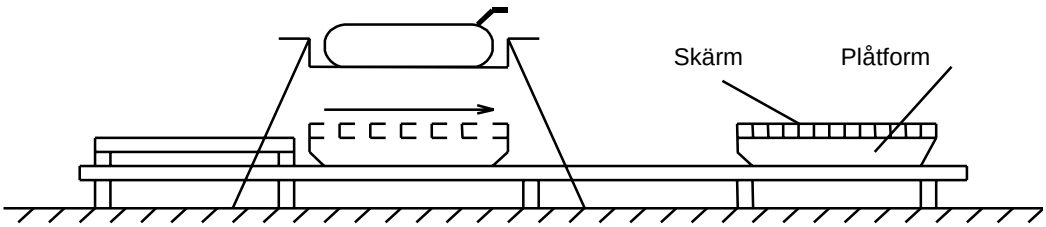
Fas B: Direkt flamexponering

Figur 2



Fas C: Indirekt flamexponering

Figur 3

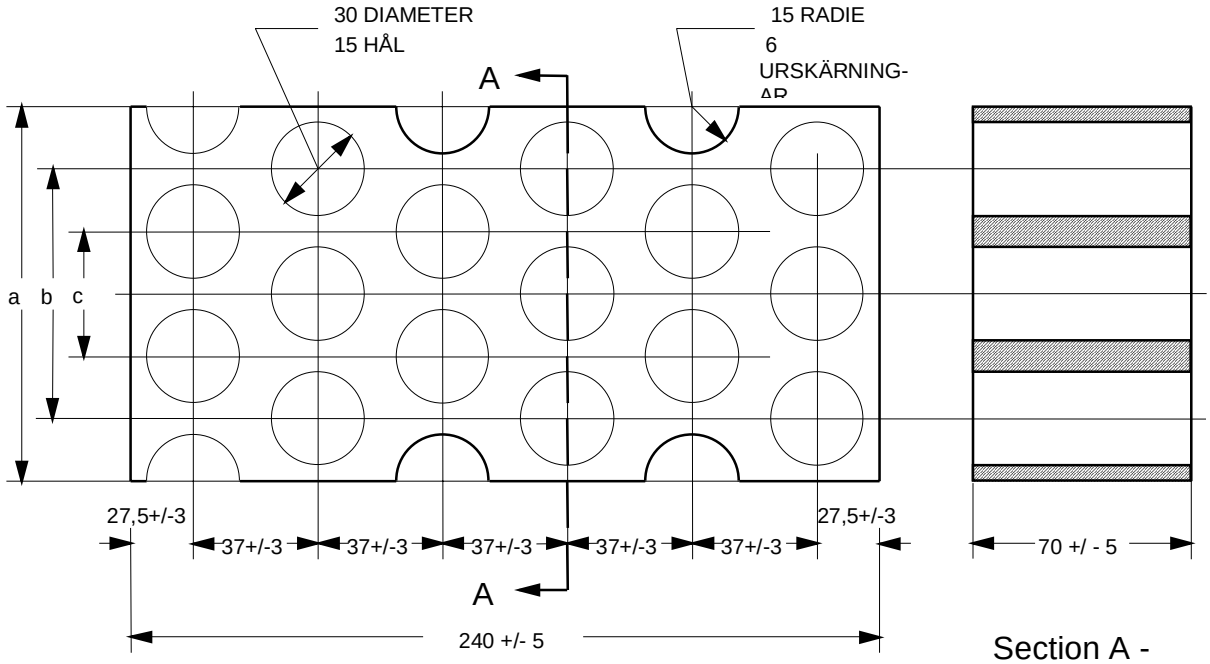


Fas D: Avslutning av

Figur 4

Tillägg 2

MÅTT OCH TEKNISKA DATA FÖR ELDFASTA TEGELSTENAR



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

(Alla mått i mm)

Motståndsförmåga mot eld (Seger-Kegel) SK 30

Aluminiumoxidhalt 30 - 33 procent

Öppen porositet 20 - 22 procentvolym

Densitet 1900 - 2000 kg/m^3

Effektivt hålad yta 44,18 procent

_____ "

Tillägg 3

INFORMATIONSDOKUMENT NR ...

i enlighet med bilaga I till rådets direktiv 70/156/EEG(*) i fråga om

EG-typgodkännande för en fordonstyp med avseende på dess bränsletank för flytande bränsle

(direktiv 70/221/EEG, senast ändrat genom direktiv .../.../EG)

(*) Den numrering och de fotnoter som används i detta informationsdokument motsvarar dem i bilaga I till direktiv 70/156/EEG. Numrering som saknar relevans för detta direktiv har tagits bort.

Följande uppgifter skall i tillämpliga delar lämnas i tre exemplar tillsammans med en innehållsförteckning. Alla ritningar skall tillhandahållas i lämplig skala och med tillräckliga detaljer i A4-format eller i en A4-folder. Om fotografier finns skall dessa visa tillräckligt med detaljer.

Om systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna har elektroniska funktioner skall gällande uppgifter om deras prestanda lämnas.

0. ALLMÄNT

0.1. Fabrikat (företagsnamn):

0.2. Typ:

0.3. Tillvägagångssätt för typidentifikation, om märkt på fordonet (b):

0.3.1. Placering av detta identifikationsmärke:

0.4. Fordonskategori (c):

0.5. Tillverkarens namn och adress:

0.8. Monteringsfabrikens adress(er):

1. ALLMÄNNA UPPGIFTER OM FORDONETS KONSTRUKTION

1.1. Fotografier och/eller ritningar av ett representativt fordon (gäller endast olika karosstyper):

3. KRAFTÖVERFÖRING ([d])

3.2.2. Bränsle: diesel/bensin/(LPG)/annat[9]

3.2.3. Bränsletank(ar)

3.2.3.1. Extra bränsletank(ar)

3.2.3.1.1. Antal, kapacitet, material:

3.2.3.1.2. Ritning och teknisk beskrivning av tanken (tankarna) med alla anslutningar och utluftnings- och ventilationsrör, lås, ventiler och fästanordningar:

3.2.3.1.3. Ritning som tydligt visar tankens (tankarnas) placering i fordonet:

3.2.3.2. Reservbränsletank(ar)

3.2.3.2.1. Antal, kapacitet, material:

3.2.3.2.2. Ritning och teknisk beskrivning av tanken (tankarna) med alla anslutningar och utluftnings- och ventilationsrör, lås, ventiler och fästanordningar:

---

[9] Stryk det som inte är tillämpligt.

3.2.3.2.3. Ritning som tydligt visar tankens (tankarnas) placering i fordonet:

.....

(Datum, fil)

_____

Tillägg 4

FÖREBILD

(största format: A4 (210 x 297 mm))

INTYG OM EG-TYPGODKÄNNANDE

MYNDIGHETENS STÄMPEL

Meddelande om:

– typgodkännande(1)

– förlängning av typgodkännande(1)

– vägrat typgodkännande1)

– återkallat typgodkännande1)

för en typ av fordon/komponent/separat teknisk enhet(1) med betydelse för direktiv . . ./. . ./EG, senast ändraT genom direktiv . . ./. . ./EG.

Typgodkännandenummer:

Skäl för utvidgning:

DEL 1

0.1. Fabrikat (företagsnamn):

0.2. Typ:

0.3. Beteckning för identifiering, om sådan anges på fordon/komponent/separat teknisk enhet 1)2),

0.3.1. Placering av detta identifikationsmärke:

0.4. Fordonskategori 1)3)

0.5. Tillverkarens namn och adress:

0.7. Om det förekommer komponenter och separata tekniska enheter, placering och fastsättningsmetod av EG-godkännandemärke:

0.8. Monteringsfabrikens adress(er):

DEL 2

1. 1. Övrig information (om tillämplig), se tillägg

2. Teknisk tjänst som ansvarar för provningar:

3. Datum för provrapporten:

4. Provningsrapportens nummer:

5. 5. Anmärkningar (om sådana finns): se addendum

6. Ort

7. Avsändare:

8. Underskrift

9. Innehållsförteckningen för det informationspaket som finns hos den godkännande myndigheten, och som kan erhållas på begäran, är bifogat.

_____

([1]) Stryk det som inte är tillämpligt.

([2]) Om typidentifieringen innehåller tecken som saknar betydelse för en beskrivning av de typer av fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som omfattas av detta typgodkännandeintyg, skall sådana tecken i dokumentationen representeras av symbolen "?" (e.g. ABC?? 123???).

([3]) I enlighet med definitionen i bilaga II avsnitt A i direktiv 70/156/EEG.

_____

Tillägg till EG-typgodkännandeintyg nr . . .

om typgodkännande av ett fordon i enlighet med

direktiv 70/221/EEG (bränsletankar)

senast ändrat genom direktiv .../.../EG

1. Ytterligare information

1.1. Material:

1.2. Kapacitet:

1.3. Placering(ar):

1.4. Bränsle: dieselolja/bensin/annat"([1])

5. Kommentarer:

([1]) Stryk det som inte är tillämpligt.

".