

Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

Inhoud

I Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing

- ★ **Richtlijn 2000/7/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 maart 2000 betreffende de snelheidsmeter van twee- of driewielige motorvoertuigen en houdende wijziging van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen** 1
- ★ **Richtlijn 2000/8/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 maart 2000 tot wijziging van Richtlijn 70/221/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende reservoirs voor vloeibare brandstof en beschermingsinrichtingen aan de achterzijde van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan** 7
- ★ **Richtlijn 2000/9/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 maart 2000 betreffende kabelbaaninstallaties voor personenvervoer** 21

I

(Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing)

RICHTLIJN 2000/7/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 20 maart 2000

betreffende de snelheidsmeter van twee- of driewielige motorvoertuigen en houdende wijziging van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 95,

Gezien het voorstel van de Commissie⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité⁽²⁾,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De verkeersveiligheid is een fundamentele communautaire doelstelling die controle en vaststelling van de snelheid met behulp van de snelheidsmeter vereist, en wel met het oog op de preventie en vooral om de jongeren een correct gedrag in het verkeer bij te brengen.
- (2) De technische wetgeving op het gebied van de verkeersveiligheid zou voortaan op coherente wijze in de vorm van richtlijn-„pakketten” moeten worden aangenomen, teneinde de burgers meer inzicht te verschaffen in de bijdrage van de Europese Unie aan de verkeersveiligheid.
- (3) Twee- of driewielige motorvoertuigen moeten in iedere lidstaat wat de snelheidsmeter betreft bepaalde technische kenmerken bezitten die zijn vastgesteld in dwingende voorschriften die van lidstaat tot lidstaat verschillen; door hun verschillen belemmeren zij het handelsverkeer in de Gemeenschap.
- (4) Deze belemmeringen voor de werking van de interne markt kunnen worden opgeheven, indien alle lidstaten hun bestaande nationale regelingen door dezelfde voorschriften vervangen.
- (5) Deze richtlijn moet worden toegevoegd aan de lijst van bijzondere richtlijnen waaraan volgens artikel 4 van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad van 30 juni 1992

betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen⁽⁴⁾ moet worden voldaan.

- (6) De vaststelling van geharmoniseerde voorschriften voor de snelheidsmeter van twee- of driewielige motorvoertuigen is noodzakelijk opdat voor alle typen van deze motorvoertuigen de in Richtlijn 92/61/EEG opgenomen goedkeuringsprocedure kan worden gevolgd.
- (7) In het licht van de in artikel 5 van het Verdrag neergelegde beginselen van subsidiariteit en evenredigheid, kan de doelstelling van het overwogen optreden, te weten de communautaire goedkeuring van het type voertuig, niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt en kan derhalve gezien de omvang en het effect van het overwogen optreden beter door de Gemeenschap worden verwezenlijkt. De onderhavige richtlijn is tot het strikte minimum beperkt en gaat niet verder dan wat nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (8) Ter vergemakkelijking van de toegang tot de markten van derde landen is het noodzakelijk te zorgen voor gelijkwaardigheid van de voorschriften van deze richtlijn en die van reglement nr. 39 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.
- (9) De lidstaten van de Europese Unie moeten ervoor zorgen dat reglement nr. 39 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties zo spoedig mogelijk wordt aangepast aan de bepalingen van onderhavige richtlijn.
- (10) Richtlijn 92/61/EEG moet derhalve worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Deze richtlijn is van toepassing op de snelheidsmeter van alle voertuigtypen die in artikel 1 van Richtlijn 92/61/EEG zijn omschreven.

⁽¹⁾ PB C 212 van 8.7.1998, blz. 7.

⁽²⁾ PB C 40 van 15.2.1999, blz. 1.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 12 januari 1999 (PB C 104 van 14.4.1999, blz. 19), bevestigd op 27 oktober 1999, gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 20 mei 1999 (PB C 232 van 13.8.1999, blz. 1) en besluit van het Europees Parlement van 27 oktober 1999 (nog niet verschenen in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ PB L 225 van 10.8.1992, blz. 72. Richtlijn gewijzigd bij de Akte van Toetreding van 1994.

2. Alle voertuigen die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 92/61/EEG vallen, moeten zijn uitgerust met een snelheidsmeter, die in overeenstemming is met de bijlage bij de onderhavige richtlijn.

Artikel 2

De goedkeuringsprocedures betreffende de snelheidsmeter van twee- of driewielige motorvoertuigen alsmede de eisen ten aanzien van het vrije verkeer van deze voertuigen zijn die welke zijn vastgesteld bij Richtlijn 92/61/EEG, in respectievelijk de hoofdstukken II en III.

Artikel 3

Overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 92/61/EEG kan hierbij de gelijkwaardigheid worden erkend van de voorschriften van deze richtlijn en die van reglement nr. 39 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, in de door de Gemeenschap het laatst aangenomen versie.

De instanties van de lidstaten die de goedkeuring verlenen, aanvaarden de goedkeuringen en goedkeuringsmerktekens die overeenkomstig de voorschriften van reglement nr. 39 en binnen het bereik van dat reglement worden afgegeven in plaats van de daarmee corresponderende goedkeuringen en goedkeuringsmerktekens die overeenkomstig de voorschriften van de onderhavige richtlijn worden afgegeven.

Artikel 4

De wijzigingen die noodzakelijk zijn om rekening te houden met wijzigingen in reglement nr. 39 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties en om de bijlage aan te passen aan de vooruitgang van de techniek, worden vastgesteld overeenkomstig de procedure van artikel 13 van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan⁽¹⁾.

Artikel 5

Richtlijn 92/61/EEG wordt als volgt gewijzigd:

1. in bijlage I, rubriek 45, wordt „Snelheidsmeter voor motorfietsen, driewielers en vierwielers” vervangen door „Snelheidsmeter” en de aanduiding „OR” door de aanduiding „BR”;
2. bijlage II, deel A, wordt als volgt gewijzigd:
 - a) in punt 4.7 wordt „Snelheidsmeter: ja/nee (1)” vervangen door „Snelheidsmeter”;
 - b) de volgende punten worden ingevoegd:
 - „4.7.3. Foto's en/of tekeningen van het volledige systeem

4.7.4. Schaalbereik

4.7.5. Tolerantie van het meetelement van de snelheidsmeter

4.7.6. Technische constante van de snelheidsmeter

4.7.7. Werkingswijze en beschrijving van het aandrijfmechanisme

4.7.8. Totale overbrengingsverhouding van het aandrijfmechanisme.”;

3. in bijlage III, deel B, rubriek 10.12, wordt „Snelheidsmeter voor motorfietsen, drie- en vierwielers” vervangen door „Snelheidsmeter” en de aanduiding „OR” door de aanduiding „BR”.

Artikel 6

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór 1 januari 2001 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie hiervan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee, die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

3. Met ingang van 1 januari 2001 mogen de lidstaten het in het verkeer brengen van voertuigen die voldoen aan deze richtlijn niet meer verbieden om redenen die verband houden met de snelheidsmeter.

4. De lidstaten passen de in lid 1, eerste alinea, bedoelde bepalingen met ingang van 1 juli 2001 toe; voor bromfietsen gelden deze bepalingen met ingang van 1 juli 2002.

Artikel 7

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 8

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 20 maart 2000.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

N. FONTAINE

Voor de Raad

De voorzitter

J. GAMA

⁽¹⁾ PB L 42 van 23.2.1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 98/91/EG (PB L 11 van 16.1.1999, blz. 25).

BIJLAGE

1. Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 1.1. „voertuigtype wat de snelheidsmeter betreft”, voertuigen die onderling geen essentiële verschillen vertonen, met name wat betreft de volgende eigenschappen:
 - 1.1.1. de maataanduiding van de banden die worden gekozen uit de reeks normaal gemonteerde banden;
 - 1.1.2. totale overbrengingsverhouding van de snelheidsmeter, met inbegrip van de eventuele corrigeerinrichting of reductie;
 - 1.1.3. het type snelheidsmeter, als bepaald door:
 - 1.1.3.1. de tolerantie van het meetelement van de snelheidsmeter;
 - 1.1.3.2. de technische constante van het apparaat;
 - 1.1.3.3. het schaalbereik;
- 1.2. „normaal gemonteerde band”, het (de) type(n) banden die door de fabrikant zijn bestemd voor het desbetreffende type voertuig en die zijn aangegeven in het aan Richtlijn 92/61/EEG gehechte inlichtingenformulier.

Winterbanden worden niet als normaal gemonteerde banden beschouwd;
- 1.3. „spanning in warme toestand”, de spanning in koude toestand als aangegeven door de voertuigfabrikant verhoogd met 0,2 bar;
- 1.4. „snelheidsmeter”, het gedeelte van het apparaat dat bestemd is om de snelheid van het voertuig op een bepaald moment aan de bestuurder kenbaar te maken.
 - 1.4.1. „de tolerantie van het meetelement van de snelheidsmeter”, de nauwkeurigheid van de snelheidsmeter zelf, uitgedrukt als de boven- en ondergrens van de snelheidsaanduiding voor een bereik van snelheidsinputs;
 - 1.4.2. „de technische constante van het apparaat”, de verhouding tussen de inputomwentelingen of -impulsen per minuut en een gespecificeerde aangeduide snelheid;
- 1.5. „rijklare massa”, de massa als gedefinieerd in de noten van bijlage II, onder d), punt 2, van Richtlijn 92/61/EEG.

2. Eisen

- 2.1. De wijzerplaat van de snelheidsmeter moet zich in het directe gezichtsveld van de bestuurder bevinden en moet zowel bij dag als bij nacht duidelijk leesbaar zijn. Het schaalbereik moet zo groot zijn dat het de door de fabrikant opgegeven maximumsnelheid van het voertuigtype omvat.
- 2.2. Bij een snelheidsmeter met een wijzerplaat in plaats van een digitale aanduiding moet deze van een duidelijke schaalverdeling zijn voorzien.
 - 2.2.1. Bij snelheidsmeters bestemd voor motorfietsen en driewielers moet de schaal verdeeld zijn in onderverdelingen van 1, 2, 5 of 10 km/h. De snelheid moet op de volgende wijze worden aangeduid:
 - 2.2.1.1. bij een maximumsnelheid op de wijzerplaat van niet meer dan 200 km/h, moeten de getallen voor de snelheidswaarden worden aangegeven met intervallen van maximaal 20 km/h;
 - 2.2.1.2. bij een maximumsnelheid op de wijzerplaat van meer dan 200 km/h, moeten de getallen voor de snelheidswaarden worden aangegeven met intervallen van maximaal 30 km/h.
 - 2.2.2. Bij snelheidsmeters bestemd voor bromfietsen moet op de wijzerplaat een maximumsnelheid van niet meer dan 80 km/h worden vermeld; de schaal moet verdeeld zijn in onderverdelingen van 1, 2, 5 of 10 km/h en de waarden voor de snelheid op de wijzerplaat moeten worden aangeduid met intervallen van maximaal 10 km/h.

Voorts moet op de wijzerplaat de snelheid van 45 km/h duidelijk worden vermeld (of die van 25 km/h voor bromfietsen met een beperkt vermogen).

- 2.2.3. Indien een voertuig bestemd is om te worden verkocht in een lidstaat waar de meeteenheden van het Imperial Standard System worden gebruikt, moet de schaal aanduiding eveneens in mph (mijl per uur) worden aangegeven met onderverdelingen van 1, 2, 5 of 10 mph. De getallen voor de snelheidswaarden moeten worden aangegeven met intervallen van maximaal 20 mph en moeten beginnen bij 10 mph of 20 mph.
- 2.2.4. Het is niet noodzakelijk dat de aangegeven getallen voor de snelheidswaarden op gelijke afstand van elkaar staan.
- 2.3. De nauwkeurigheid van de snelheidsmeter wordt volgens de onderstaande procedure getest:
- 2.3.1. Het voertuig wordt voorzien van een van de normaal gemonteerde bandtypen zoals gedefinieerd in punt 1.2. De proef moet worden herhaald voor elk type snelheidsmeter waarmee de fabrikant het voertuig wil uitrusten.
- 2.3.2. De belasting op de as die de snelheidsmeter aandrijft, moet overeenstemmen met de rijklare massa.
- 2.3.3. De referentietemperatuur in de omgeving van de snelheidsmeter bedraagt $296\text{ K} \pm 5\text{ K}$.
- 2.3.4. Bij elke proef moet de bandenspanning overeenkomen met de spanning in warme toestand als bepaald in punt 1.3.
- 2.3.5. Het voertuig wordt bij de volgende snelheden beproefd:

Maximumsnelheid (v_{\max}) aangegeven door de fabrikant (km/h)	Beproevingssnelheid (km/h)
$v_{\max} \leq 45$	80 % v_{\max}
$45 < v_{\max} \leq 100$	40 en 80 % v_{\max} (indien de resulterende beproevingsnelheid ≥ 55)
$100 < v_{\max} \leq 150$	40, 80 en 80 % v_{\max} (indien de resulterende beproevingsnelheid ≥ 100)
$150 < v_{\max}$	40, 80 en 120

- 2.3.6. De foutenmarge van de controleapparatuur die wordt gebruikt voor de meting van de werkelijke snelheid van het voertuig, mag niet groter zijn dan $\pm 0,5\%$.
- 2.3.6.1. Bij gebruik van een proefcircuit moet dit een effen, droog oppervlak hebben en een voldoende adhesie bezitten.
- 2.3.6.2. Indien voor de proef gebruik wordt gemaakt van een rollenbank moeten de rollen een diameter hebben van minimaal 2 m. Bij snelheidsmeters bestemd voor bromfietsen mag de proef worden uitgevoerd op rollen met een diameter van minimaal 400 mm.
- 2.3.7. De aangegeven snelheid mag nooit lager zijn dan de werkelijke snelheid. Bij de in punt 2.3.5 genoemde beproevingsnelheden en bij snelheden daartussen moet het volgende verband bestaan tussen de op de snelheidsmeter afgelezen snelheid v_1 en de werkelijke snelheid v_2 :

$$0 \leq (v_1 - v_2) \leq 0,1 \cdot v_2 + 4 \text{ km/h.}$$

3. Overeenstemming van de productie

- 3.1. De overeenstemming van de productie wordt gecontroleerd overeenkomstig de bepalingen van bijlage VI bij Richtlijn 92/61/EEG.
- 3.2. De productie wordt geacht overeen te stemmen met de eisen van deze richtlijn, indien, onder de in de punten 2.3.1 tot en met 2.3.6 genoemde voorwaarden, het volgende verband bestaat tussen de op de wijzerplaat van de snelheidsmeter aangegeven snelheid v_1 en de werkelijke snelheid v_2 :

$$0 \leq (v_1 - v_2) \leq 0,1 \cdot v_2 + 4 \text{ km/h voor bromfietsen.}$$

$$0 \leq (v_1 - v_2) \leq 0,1 \cdot v_2 + 8 \text{ km/h voor motorfietsen en driewielers.}$$

*Aanhangsel 1***INLICHTINGENFORMULIER****betreffende de snelheidsmeter van een twee- of driewielig type motorvoertuig**

(Bij de goedkeuringsaanvraag voegen indien deze onafhankelijk van de aanvraag voor goedkeuring van het voertuig wordt ingediend.)

Volgnummer (van de aanvrager)

De aanvraag met het oog op de goedkeuring van de snelheidsmeter van een twee- of driewielig type motorvoertuig moet vergezeld gaan van de volgende in bijlage II, onder A, van Richtlijn 92/61/EEG genoemde gegevens:

0.1.

0.2.

0.5.

0.6.

2.1.

2.1.1.

4.7 t/m 4.7.8.

5.2.

5.2.2.

—

Aanhangsel 2

TYPEGOEDKEURINGSFORMULIER

betreffende de snelheidsmeter van een twee- of driewielig type motorvoertuig

MODEL

Dienststempel

Verslagnummer van de technische dienst dd.

Goedkeuringsnummer: Uitbreidingsnummer:

1. Merk of handelsaanduiding van het voertuig:

2. Voertuigtype:

3. Naam en adres van de fabrikant:

4. In voorkomend geval, naam en adres van de gevolmachtigde van de fabrikant:
.....

5. Voertuig voor typegoedkeuring ter beschikking gesteld op:

6. Typegoedkeuring is verleend/geweigerd ⁽¹⁾.

7. Plaats:

8. Datum:

9. Handtekening:

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

RICHTLIJN 2000/8/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**van 20 maart 2000****tot wijziging van Richtlijn 70/221/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende reservoirs voor vloeibare brandstof en beschermingsinrichtingen aan de achterzijde van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 95,

Gelet op het voorstel van de Commissie⁽¹⁾,

Gelet op het advies van het Economisch en Sociaal Comité⁽²⁾,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 70/221/EEG van de Raad van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende reservoirs voor vloeibare brandstof en beschermingsinrichtingen aan de achterzijde van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan⁽⁴⁾ vormt een van de bijzondere richtlijnen met betrekking tot de EG-goedkeuringsprocedure die is ingevoerd bij Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan⁽⁵⁾. De bepalingen en definities van Richtlijn 70/156/EEG betreffende voertuigen, voertuigsystemen, onderdelen en technische eenheden zijn derhalve van toepassing op Richtlijn 70/221/EEG. Artikel 1 van Richtlijn 70/221/EEG moet worden aangepast aan de definities van Richtlijn 70/156/EEG.
- (2) Teneinde rekening te houden met de technische vooruitgang, is het aangewezen Richtlijn 70/221/EEG aan te passen aan de technische voorschriften van reglement nr. 34 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot de preventie van brandgevaar, meer bepaald wat de voorschriften voor brandstofreservoirs van kunststofmateriaal betreft.

- (3) Per ongeluk op de weg terechtgekomen brandstof (met name diesel) levert aanzienlijk gevaar op voor bestuurders van tweewielige motorvoertuigen en fietsen.

- (4) Er is steeds meer belangstelling voor het gebruik van gas als brandstof voor motorvoertuigen, met name om milieuredenen. In de toekomst dienen daarom in Richtlijn 70/221/EEG ook bepalingen betreffende brandstofreservoirs voor andere dan vloeibare brandstoffen te worden opgenomen. Te dien einde moeten de titel en het toepassingsgebied van Richtlijn 70/221/EEG worden gewijzigd; technische specificaties voor brandstofreservoirs voor gas zullen via latere wijziging van Richtlijn 70/221/EEG worden ingevoerd.

- (5) Bovendien wordt het een steeds gangbaarder praktijk om de originele brandstofreservoirs te vervangen door grotere, of om extra, niet goedgekeurde brandstofreservoirs te plaatsen, en is het derhalve noodzakelijk om zo spoedig mogelijk een communautaire goedkeuring in te stellen voor reservoirs voor vloeibare en gasvormige brandstof, als technische eenheden, teneinde een hoog veiligheidsniveau in het verkeer van voertuigen te handhaven.

- (6) Wijzigingen van de voorschriften inzake brandstofreservoirs moeten door het Europees Parlement en de Raad worden vastgesteld. Toekomstige wijzigingen voor de aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van de technische voorschriften van Richtlijn 70/221/EEG inzake brandstofreservoirs dienen te worden vastgesteld overeenkomstig de procedure van artikel 13 van Richtlijn 70/156/EEG.

- (7) Wijzigingen door deze richtlijn hebben uitsluitend betrekking op brandstofreservoirs van kunststofmateriaal. Het is derhalve niet nodig om de bestaande, krachtens Richtlijn 74/60/EEG⁽⁶⁾ verleende goedkeuringen in te trekken, noch om de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen met overeenkomstig die richtlijn goedgekeurde metalen brandstofreservoirs te verhinderen.

- (8) De in dit voorstel besloten communautaire maatregelen zijn gezien de schaal en de impact van de voorgestelde actie in de desbetreffende sector noodzakelijk en zelfs onmisbaar om het beoogde doel, namelijk communau-

⁽¹⁾ PB C 164 van 29.5.1998, blz. 16.

⁽²⁾ PB C 407 van 28.12.1998, blz. 58.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 10 februari 1999 (PB C 150 van 28.5.1999, blz. 168), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 12 juli 1999 (PB C 249 van 1.9.1999, blz. 25), standpunt van het Europees Parlement van 27 oktober 1999 (nog niet verschenen in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ PB L 76 van 6.4.1970, blz. 23. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 97/19/EG van de Commissie (PB L 125 van 16.5.1997, blz. 1).

⁽⁵⁾ PB L 42 van 23.2.1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 98/91/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 11 van 16.1.1999, blz. 25).

⁽⁶⁾ PB L 38 van 11.2.1974, blz. 2. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 78/632/EEG (PB L 206 van 29.7.1978, blz. 26).

taire voertuigtypegoedkeuring, te bereiken. Deze doelstelling kan door de lidstaten afzonderlijk niet naar behoren worden behaald,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 70/221/EEG wordt hierbij als volgt gewijzigd:

1. de titel wordt vervangen door:

„Richtlijn van de Raad van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende brandstofreservoirs en beschermingsinrichtingen aan de achterzijde van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan”;

2. artikel 1 wordt vervangen door:

„Artikel 1

Onder „voertuig” wordt in deze richtlijn verstaan ieder motorvoertuig, alsmede aanhangwagens daarvan, zoals gedefinieerd in bijlage II, punt A, van Richtlijn 70/156/EEG.”;

3. artikel 2, lid 1, wordt vervangen door:

„1. De lidstaten mogen de EG-typegoedkeuring of de nationale typegoedkeuring van een voertuig niet weigeren om redenen die verband houden met de brandstofreservoirs, indien dit voertuig voldoet aan de voorschriften van deze richtlijn betreffende brandstofreservoirs.”;

4. artikel 2 bis, lid 1, wordt vervangen door:

„1. De lidstaten mogen de verkoop, de registratie, het in het verkeer brengen of het gebruik van een voertuig niet weigeren of verbieden om redenen die verband houden met de brandstofreservoirs, indien dit voertuig voldoet aan de voorschriften van deze richtlijn betreffende brandstofreservoirs.”;

5. artikel 3 wordt vervangen door:

„Artikel 3

Alle wijzigingen die noodzakelijk zijn om de voorschriften van de bijlage aan te passen aan de technische vooruitgang, worden vastgesteld overeenkomstig de procedure van artikel 13 van Richtlijn 70/156/EEG.”;

6. de lijst van de bijlagen en bijlage I van Richtlijn 70/221/EEG worden gewijzigd in overeenstemming met de bijlage van deze richtlijn.

Artikel 2

1. Met ingang van 3 mei 2001 wordt overeenstemming met de voorschriften van Richtlijn 70/221/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn, door de lidstaten aanvaard voor de doeleinden van artikel 4, lid 1, en artikel 7, lid 1, van Richtlijn 70/156/EEG.

2. Met ingang van 3 mei 2002 mogen de lidstaten:

— niet langer de EG-typegoedkeuring overeenkomstig artikel 4, lid 1, van Richtlijn 70/156/EEG verlenen, en

— de nationale typegoedkeuring weigeren,

voor een nieuw type motorvoertuig, om redenen die verband houden met de brandstofreservoirs, indien dit voertuigtype niet aan de voorschriften van Richtlijn 70/221/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn, voldoet.

3. Met ingang van 3 mei 2003

— beschouwen de lidstaten certificaten van overeenstemming, waarvan nieuwe voertuigen overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 70/156/EEG vergezeld gaan, als niet langer geldig voor de doeleinden van artikel 7, lid 1, van die richtlijn;

— mogen de lidstaten de verkoop, de registratie en het in het verkeer brengen weigeren van nieuwe voertuigen die niet vergezeld gaan van een geldig certificaat van overeenstemming overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG, tenzij men zich beroept op de bepalingen van artikel 8, lid 2, van Richtlijn 70/156/EEG,

om redenen die verband houden met de brandstofreservoirs, indien niet is voldaan aan de voorschriften van Richtlijn 70/221/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn.

4. Deze richtlijn maakt vroeger verleende goedkeuringen van motorvoertuigen met metalen brandstofreservoirs niet ongedaan en vormt geen beletsel voor de uitbreiding van dergelijke goedkeuringen overeenkomstig de bepalingen van de richtlijn krachtens welke zij oorspronkelijk zijn verleend.

Artikel 3

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om voor 3 mei 2001 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie hiervan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 5

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Artikel 4

Gedaan te Brussel, 20 maart 2000.

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

N. FONTAINE

Voor de Raad

De voorzitter

J. GAMA

BIJLAGE

WIJZIGING VAN DE LIJST VAN BIJLAGEN EN VAN BIJLAGE I BIJ RICHTLIJN 70/221/EEG

Lijst van bijlagen

De verwijzing naar bijlage I wordt vervangen door:

- „Bijlage I: Reservoirs voor vloeibare brandstof
 Aanhangsel 1: Vuurvastheidsproef
 Aanhangsel 2: Afmetingen en technische gegevens van de vuurvaste stenen
 Aanhangsel 3: Inlichtingenformulier
 Aanhangsel 4: EG-goedkeuringsformulier”.

Bijlage I

Bijlage I wordt vervangen door:

„BIJLAGE I

RESERVOIRS VOOR VLOEIBARE BRANDSTOF

1. TOEPASSINGSGEBIED

- 1.1. Deze bijlage heeft betrekking op de onder Richtlijn 70/156/EEG vallende voertuigen.

2. DEFINITIES

In de zin van deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 2.1. „type voertuig voor wat brandstofreservoirs betreft”, voertuigen die met betrekking tot onderstaande kenmerken geen essentiële verschillen vertonen:
- 2.1.1. structuur, vorm, afmetingen en materialen (metaal/kunststof) van het/de reservoir(s);
- 2.1.2. in voertuigen van categorie M₁ ⁽¹⁾, de plaats van het/de reservoir(s) in het voertuig voorzover dit een negatief effect heeft op de eisen van punt 5.10 van deze bijlage;
- 2.2. „ruimte voor de inzittenden”, het voor inzittenden bestemde gedeelte van het voertuig, afgebakend door dak, vloer, zijwanden, deuren, glas aan de buitenzijde, schutbord aan de voorzijde en schutbord aan de achterzijde;
- 2.3. „massa in onbeladen toestand”, de massa van het voertuig in rijklare toestand, zoals gedefinieerd in bijlage I, punt 2.6, van Richtlijn 70/156/EEG;
- 2.4. „reservoir”, het reservoir dat bestemd is om vloeibare brandstof, als gedefinieerd in punt 2.6, die voornamelijk wordt gebruikt ter voortdrijving van een motorvoertuig, te bevatten, zonder de bijbehorende onderdelen (vulpijp (als dat een afzonderlijk onderdeel is), vulopening, sluitdop, brandstofmeter, leidingen naar de motor of ter compensatie van overdruk, enz.);
- 2.5. „inhoud van het reservoir”, de door de fabrikant opgegeven inhoud van het brandstofreservoir;
- 2.6. „vloeibare brandstof”, brandstof die vloeibaar is bij normale omgevingscondities.

⁽¹⁾ Zoals gedefinieerd in bijlage II, deel A, van Richtlijn 70/156/EEG.

3. AANVRAAG VAN EG-TYPEGOEDKEURING VOOR EEN VOERTUIG
 - 3.1. De aanvraag van EG-typegoedkeuring overeenkomstig artikel 3, lid 4, van Richtlijn 70/156/EEG voor een voertuigtype voor wat betreft brandstofreservoirs moet door de fabrikant van het voertuig worden ingediend.
 - 3.2. In aanhangsel 3 wordt een model van het inlichtingenformulier gegeven.
 - 3.3. De met de typegoedkeuringsproeven belaste technische dienst moet het volgende ter beschikking worden gesteld:
 - 3.3.1. een voertuig dat representatief is voor het goed te keuren voertuigtype of de delen van het voertuig welke de technische dienst voor de goedkeuringsproeven nodig acht;
 - 3.3.2. indien het voertuig is uitgerust met een reservoir van kunststofmateriaal: zeven extra reservoirs met bijbehorende onderdelen;
 - 3.3.3. indien het voertuig is uitgerust met een reservoir van een ander materiaal: twee extra reservoirs met bijbehorende onderdelen.
4. VERLENING VAN EG-TYPEGOEDKEURING
 - 4.1. Wanneer aan de desbetreffende eisen is voldaan, wordt overeenkomstig artikel 4, lid 3, en, indien van toepassing, artikel 4, lid 4, van Richtlijn 70/156/EEG de EG-typegoedkeuring verleend.
 - 4.2. In aanhangsel 4 wordt een model van het EG-typegoedkeuringsformulier gegeven.
 - 4.3. Aan elk goedgekeurd voertuigtype wordt overeenkomstig bijlage VII van Richtlijn 70/156/EEG een goedkeuringsnummer toegekend. Eenzelfde lidstaat mag niet hetzelfde nummer aan een ander voertuigtype toekennen.
5. SPECIFICATIES
 - 5.1. Reservoirs voor brandstof moeten zodanig zijn vervaardigd dat zij bestand zijn tegen corrosie.
 - 5.2. Reservoirs voor brandstof moeten met alle bijbehorende onderdelen waarvan zij gewoonlijk zijn voorzien de overeenkomstig punt 6.1 uitgevoerde dichtheidsproeven, bij een relatieve inwendige druk die gelijk is aan het dubbele van de inwendige bedrijfsdruk en in ieder geval ten minste 0,3 bar bedraagt, met goed gevolg doorstaan.

Brandstofreservoirs van kunststofmateriaal voor voertuigen worden geacht aan dit voorschrift te voldoen indien zij de in punt 6.3.2 beschreven proef hebben doorstaan.
 - 5.3. Iedere eventuele overdruk of iedere druk groter dan de bedrijfsdruk moet automatisch worden gecompenseerd met behulp van passende inrichtingen (ontluchtingsopeningen, veiligheidskleppen en dergelijke).
 - 5.4. De ontluchtingsopeningen moeten zodanig zijn ontworpen dat brandgevaar wordt voorkomen. Met name brandstof die weglekt wanneer een reservoir wordt gevuld, mag niet op het uitlaatsysteem kunnen vallen. De lekbrandstof moet naar de grond worden afgevoerd.
 - 5.5. Reservoirs mogen zich niet in een oppervlak (vloer, wand, schutbord) van de ruimte voor de inzittenden of een andere ruimte die daarmee een geheel vormt, bevinden of er een oppervlak van vormen.
 - 5.6. Tussen de ruimte voor de inzittenden en het/de reservoir(s) moet een scheidingswand zijn aangebracht. De scheidingswand mag openingen (bijvoorbeeld voor kabels) bevatten, mits zij zodanig zijn aangebracht dat onder normale gebruiksomstandigheden geen brandstof vrij uit een reservoir in de ruimte voor de inzittenden of een andere ruimte die daarmee een geheel vormt, kan vloeien.
 - 5.7. Ieder reservoir moet stevig vastgemaakt zijn en zodanig zijn aangebracht dat onder normale gebruiksomstandigheden brandstof die uit het reservoir of de bijbehorende onderdelen lekt, naar de grond wegvloeit en niet in de ruimte voor de inzittenden terecht komt.

- 5.8. De vulopening mag zich niet in de ruimte voor de inzittenden, in de bagageruimte of in de motorruimte bevinden.
- 5.9. De brandstof mag niet kunnen wegvloeien via de sluitdop van het reservoir of via de inrichtingen voor de compensatie van overdruk tijdens het normaal te verwachten gebruik van het voertuig; indien het voertuig geheel omgekeerd, kan echter druppeling worden getolereerd mits 30 g/min niet wordt overschreden; naleving van dit voorschrift wordt gecontroleerd aan de hand van de in punt 6.2 voorgeschreven proef.
- 5.9.1. De sluitdop van het reservoir moet bevestigd zijn aan de vulopening: de afdichting mag niet verschuiven, de sluitdop moet bij vergrendeling stevig op de afdichting en de vulopening aansluiten.
- 5.9.1.1. Aan de voorschriften in punt 5.9.1 wordt geacht te zijn voldaan indien het voertuig voldoet aan de voorschriften in punt 5.1.3 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG⁽¹⁾ met dien verstande dat de in het derde streepje van dat punt genoemde voorbeelden niet van toepassing zijn op voertuigen van andere categorieën dan M_1 en N_1 .
- 5.10. Brandstofreservoirs moeten zodanig zijn geplaatst dat zij beschermd zijn tegen de gevolgen van een schok aan de voor- of achterzijde van het voertuig; in de buurt van het reservoir mogen zich geen uitstekende delen, snijdende kanten e.d. bevinden.
- 5.11. Het brandstofreservoir en de vulbuis moeten zodanig zijn ontworpen en in de voertuigen zijn geplaatst dat over het gehele oppervlak de accumulatie van statische elektriciteit vermeden wordt. Zo nodig dient deze door een goede geleider te worden afgevoerd naar de metalen structuur van het chassis of enige andere grote massa van metaal.
- 5.12. Brandstofreservoirs van kunststofmateriaal moeten tevens getest worden volgens de speciale procedure van hoofdstuk 6.3.

6. PROEVEN

6.1. Hydraulische proef

Het reservoir moet worden onderworpen aan een hydraulische inwendigedrukproef die wordt uitgevoerd op een afzonderlijke eenheid met alle bijbehorende onderdelen. Het reservoir wordt volledig gevuld met een niet-ontvlambare vloeistof (bijvoorbeeld water). In het volledig afgedichte reservoir wordt de druk via de pijp aansluiting die wordt gebruikt voor de toevoer van brandstof naar de motor, geleidelijk opgevoerd tot een relatieve inwendige druk die gelijk is aan het dubbele van de gebruikte bedrijfsdruk en in ieder geval ten minste 0,3 bar bedraagt. Deze druk wordt gedurende één minuut gehandhaafd. In die tijd mag het reservoir geen barsten of lekken vertonen, maar wel een blijvende vervorming.

6.2. Kantelproef

- 6.2.1. Het reservoir en alle bijbehorende onderdelen worden op een proefopstelling gemonteerd op een wijze die overeenkomt met de installatie op het voertuig waarvoor het reservoir is bestemd; dit geldt tevens voor de systemen voor de compensatie van inwendige overdruk.
- 6.2.2. De proefopstelling moet draaien om een as die evenwijdig is aan de lengteas van het voertuig.
- 6.2.3. De proef wordt uitgevoerd terwijl het reservoir tot 90% van de inhoud en daarna tot 30% van de inhoud is gevuld met een niet-ontvlambare vloeistof waarvan de dichtheid en de viscositeit die van de gewoonlijk gebruikte brandstof benaderen (eventueel water).
- 6.2.4. Het reservoir wordt vanuit de geïnstalleerde stand 90° naar rechts gedraaid en gedurende ten minste vijf minuten in deze stand gehouden.

Vervolgens wordt het reservoir nog eens 90° in dezelfde richting gedraaid en opnieuw gedurende ten minste vijf minuten in deze positie, d. w. z. ondersteboven, gehouden.

Het reservoir wordt naar de normale stand teruggedraaid, proefvloeistof die niet uit het ontluuchtingssysteem naar het reservoir is teruggevloeid, wordt afgetapt en zo nodig wordt het reservoir bijgevoerd.

Het reservoir wordt 90° in tegengestelde richting gedraaid, en gedurende ten minste vijf minuten in deze stand gehouden.

⁽¹⁾ PB L 76 van 6.4.1970, blz. 1.

Het reservoir wordt nog eens 90° in deze richting gedraaid en gedurende ten minste vijf minuten ondersteboven gehouden. Daarna wordt het reservoir naar de normale stand teruggedraaid.

6.3. Aanvullende proeven voor reservoirs van kunststofmateriaal

6.3.1. Slagsterkte

6.3.1.1. Het reservoir wordt volledig gevuld met een mengsel van water en glycol of met een andere vloeistof met een laag vriespunt die geen invloed heeft op de eigenschappen van het reservoirmateriaal, en wordt vervolgens onderworpen aan een perforatieproef.

6.3.1.2. Gedurende deze proef moet de temperatuur van het reservoir $233 \pm 2 \text{ K}$ ($-40 \pm 2 \text{ °C}$) bedragen.

6.3.1.3. Voor de proef wordt gebruikgemaakt van een slagproefopstelling met slinger. De slaghamer moet van staal zijn en de vorm hebben van een piramide met vierkant grondvlak waarvan de zijden gelijkzijdige driehoeken vormen en de top en de rand een afrondingsstraal van 3 mm hebben. Het slagpunt van de slinger moet samenvallen met het zwaartepunt van de piramide en zich op een afstand van 1 meter van de draaiingsas van de slinger bevinden. De totale massa van de slinger moet 15 kg bedragen. De slingerenergie op het moment van de slag moet ten minste 30 Nm bedragen en zoveel mogelijk die waarde benaderen.

6.3.1.4. De proeven worden uitgevoerd op de punten van het reservoir die bij botsingen van voren of van achteren als kwetsbaar worden beschouwd. De kwetsbaar geachte punten zijn die welke het meest zijn blootgesteld of het zwakst zijn wat betreft de vorm van het reservoir of de wijze waarop dit in het voertuig is gemonteerd. De door de laboratoria geselecteerde punten moeten in het beproevingsrapport worden vermeld.

6.3.1.5. Tijdens de proef moet het reservoir op zijn plaats worden gehouden met behulp van de bevestigingsmiddelen aan de zijde(n) tegenover de zijde waarop de slag wordt uitgeoefend. De proef mag geen enkel lek veroorzaken.

6.3.1.6. Naar keuze van de fabrikant worden alle proeven op één reservoir uitgevoerd of elke proef op een verschillend reservoir.

6.3.2. Mechanische sterkte

Het reservoir moet onder de in punt 6.1 van deze richtlijn voorgeschreven omstandigheden worden beproefd op lekken en vormvastheid. Het reservoir en alle bijbehorende onderdelen worden op een proefopstelling gemonteerd op een wijze die overeenkomt met de installatie op het voertuig waarvoor het reservoir is bestemd. Het reservoir wordt tot de nominale inhoud gevuld met water met een temperatuur van 326 K (53 °C) dat als proefvloeistof fungeert. Het reservoir wordt gedurende vijf uren onderworpen aan een relatieve inwendige druk die gelijk is aan het dubbele van de bedrijfsdruk en in elk geval ten minste 0,3 bar bedraagt bij een temperatuur van $326 \pm 2 \text{ K}$ ($53 \pm 2 \text{ °C}$). Tijdens de proef mogen het reservoir en de bijbehorende onderdelen geen barsten of lekken vertonen maar wel een blijvende vervorming.

6.3.3. Permeabiliteitsproef

6.3.3.1. Voor de permeabiliteitsproef wordt gebruikgemaakt van de referentiebrandstof als omschreven in bijlage VIII van Richtlijn 70/220/EEG of van een in de handel verkrijgbare superbenzine. Indien het reservoir uitsluitend is bestemd voor voertuigen met compressiemotor wordt het gevuld met dieselolie.

6.3.3.2. Voor de proef wordt het reservoir tot 50% van de inhoud met de proefbrandstof gevuld en zonder te zijn afgedicht bij een omgevingstemperatuur van $313 \pm 2 \text{ K}$ ($40 \pm 2 \text{ °C}$) opgeslagen totdat het gewichtsverlies per tijdseenheid constant wordt.

6.3.3.3. Het reservoir wordt vervolgens geleidigd en opnieuw met de proefbrandstof tot 50% van de inhoud gevuld, waarna het hermetisch wordt afgedicht en bij een temperatuur van $313 \pm 2 \text{ K}$ ($40 \pm 2 \text{ °C}$) wordt opgeslagen. De druk wordt bijgesteld wanneer de inhoud van het reservoir de beproevingstemperatuur heeft bereikt. Gedurende de daaropvolgende beproevingsperiode van acht weken wordt het gewichtsverlies door diffusie tijdens de duur van de proef bepaald. Het maximaal toelaatbare gemiddelde brandstofverlies bedraagt 20 g per 24 uur beproevingstijd.

6.3.3.4. Indien het diffusieverlies de in punt 6.3.3.3 vermelde waarde overschrijdt, wordt de in dat punt beschreven proef met hetzelfde reservoir herhaald teneinde het diffusieverlies bij $296 \pm 2 \text{ K}$ ($23 \pm 2 \text{ °C}$) te bepalen terwijl alle overige omstandigheden ongewijzigd blijven. Het aldus gemeten verlies mag niet meer dan 10 g per 24 uur bedragen.

6.3.4. *Brandstofbestendigheid*

Na de in punt 6.3.3 beschreven proef moet het reservoir nog steeds voldoen aan de voorschriften van de punten 6.3.1 en 6.3.2.

6.3.5. *Vuurvastheid*

Het reservoir wordt aan de hierna beschreven proef onderworpen.

6.3.5.1. Gedurende twee minuten wordt het reservoir zoals het op het voertuig is bevestigd, aan vlammen blootgesteld. Uit het reservoir mag geen vloeibare brandstof lekken.

6.3.5.2. Op de hieronder beschreven wijze worden drie proeven op verschillende met brandstof gevulde reservoirs verricht.

6.3.5.2.1. Indien het reservoir bestemd is voor voertuigen die met een motor met elektrische ontsteking of met een motor met compressieontsteking zijn uitgerust, worden de drie proeven verricht met reservoirs die met superbenzine zijn gevuld.

6.3.5.2.2. Indien het reservoir uitsluitend is bestemd voor voertuigen met een motor met compressieontsteking worden de drie proeven uitgevoerd met reservoirs die met dieselolie zijn gevuld.

6.3.5.2.3. Voor elke proef wordt het reservoir in een proefopstelling geïnstalleerd waarmee zoveel mogelijk de feitelijke installatieomstandigheden worden gesimuleerd. De wijze waarop het reservoir in de opstelling is bevestigd, moet overeenstemmen met de desbetreffende specificaties voor het voertuig. Er moet rekening worden gehouden met voertuigonderdelen die het reservoir en de bijbehorende onderdelen tegen blootstelling aan vlammen beschermen of die op een of andere manier de ontwikkeling van een brand beïnvloeden, alsmede met specifieke op het reservoir gemonteerde onderdelen en pluggen. Tijdens de proef moeten alle openingen afgesloten zijn, terwijl de ontluchtingssystemen in werking blijven. Onmiddellijk voor de proef wordt het reservoir tot 50 % van de inhoud met de voorgeschreven brandstof gevuld.

6.3.5.3. De vlam waaraan het reservoir wordt blootgesteld, moet worden verkregen door het verbranden van in de handel verkrijgbare brandstof voor motoren met elektrische ontsteking (hierna te noemen „brandstof”) in een pan. In de pan moet voldoende brandstof worden gegoten om tijdens de gehele duur van de proef over een vrij brandende vlam te kunnen beschikken.

6.3.5.4. De afmetingen van de pan moeten zodanig worden gekozen dat de zijden van het brandstofreservoir aan de vlam zijn blootgesteld. De pan moet derhalve ten minste 20 cm maar niet meer dan 50 cm groter zijn dan de horizontale projectie van het reservoir. Als de proef begint mogen de zijwanden van de pan niet meer dan 8 cm boven het peil van de brandstof uitsteken.

6.3.5.5. De met brandstof gevulde pan wordt zodanig onder het reservoir geplaatst dat de afstand tussen het peil van de brandstof in de pan en de bodem van het reservoir overeenkomt met de voorziene hoogte van het reservoir boven het wegdek in onbeladen toestand (zie punt 2.3). De pan of de proefopstelling of beide moeten verplaatsbaar zijn.

6.3.5.6. Gedurende fase C van de proef wordt de pan bedekt met een scherm dat 2 ± 1 cm boven het peil van de brandstof wordt aangebracht. Het scherm moet van vuurvast materiaal zijn vervaardigd overeenkomstig de voorschriften van aanhangsel 2. Tussen de stenen mag er geen opening zijn en zij moeten boven de brandstofpan zodanig worden ondersteund dat zich niets voor de gaten in de stenen bevindt. De lengte en breedte van het raamwerk moeten 2 tot 4 cm kleiner zijn dan de binnenafmetingen van de pan zodat er een opening van 1 tot 2 cm is voor ventilatie tussen het raamwerk en de wand van de pan.

6.3.5.7. Wanneer de proef in de open lucht wordt uitgevoerd moet er voldoende afscherming tegen de wind zijn en mag de windsnelheid ter hoogte van de pan niet meer dan 2,5 km/u bedragen. Voor het begin van de proef moet het scherm worden verwarmd tot een temperatuur van 308 ± 5 K (35 ± 5 °C). De vuurvaste stenen mogen vochtig worden gemaakt teneinde bij elke opeenvolgende proef voor dezelfde beproevingsomstandigheden te zorgen.

6.3.5.8. De proef bestaat uit vier fasen (zie aanhangsel 1).

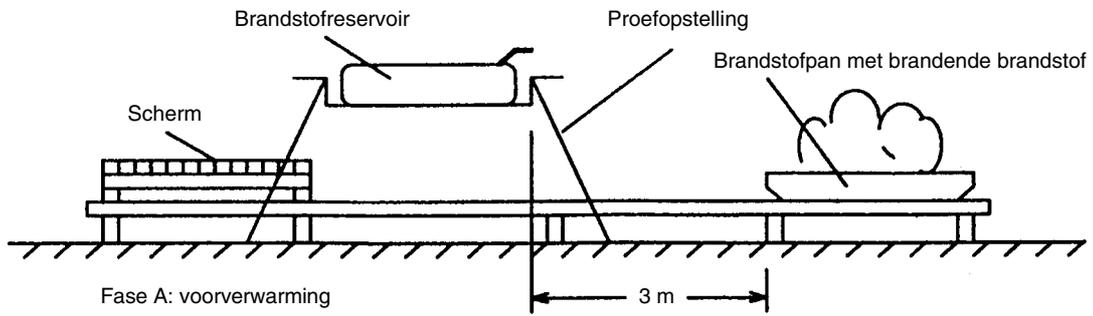
6.3.5.8.1. Fase A: voorverwarming (figuur 1)

De brandstof in de pan wordt aangestoken op een afstand van ten minste 3 m van het te beproeven reservoir. Na 60 seconden voorverwarming wordt de pan onder het reservoir geplaatst.

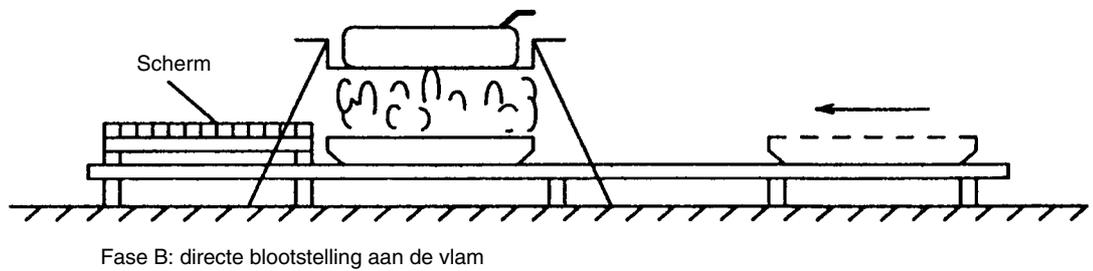
- 6.3.5.8.2. Fase B: directe blootstelling aan de vlam (figuur 2)
Gedurende 60 seconden wordt het reservoir aan de vlam van de vrij brandende brandstof blootgesteld.
- 6.3.5.8.3. Fase C: indirecte blootstelling aan de vlam (figuur 3)
Zodra fase B is beëindigd, wordt het scherm tussen de brandende pan en het reservoir aangebracht. Het reservoir wordt opnieuw gedurende 60 seconden aan deze verzwakte vlam blootgesteld.
- 6.3.5.8.4. Fase D: einde van de proef (figuur 4)
De brandende pan met het scherm wordt naar de oorspronkelijke positie teruggebracht (fase A). Indien aan het einde van de proef het reservoir brandt, wordt het vuur onmiddellijk geblust.
- 6.3.5.9. De resultaten van de proef worden bevredigend geacht indien er geen vloeibare brandstof uit het reservoir lekt.
- 6.3.6. *Hittebestendigheid*
- 6.3.6.1. De voor de proef gebruikte opstelling moet overeenstemmen met de installatie van het reservoir op het voertuig, met inbegrip van de wijze waarop de ontluchting van het reservoir werkt.
- 6.3.6.2. Het reservoir wordt tot 50 % van de inhoud met water met een temperatuur van 293 K (20 °C) gevuld en gedurende één uur aan een omgevingstemperatuur van 368 ± 2 K (95 ± 2 °C) blootgesteld.
- 6.3.6.3. De resultaten van de proef worden bevredigend geacht indien het reservoir na de proef geen lekken of sterke vervorming vertoont.
- 6.3.7. *Opschriften op het brandstofreservoir*
- 6.3.7.1. Op het reservoir moet de firmanaam of het handelsmerk zijn aangebracht; dit opschrift moet onuitwisbaar en duidelijk leesbaar zijn wanneer het reservoir op het voertuig is gemonteerd.
7. WIJZIGING VAN GOEDGEKEURD TYPE
- 7.1. In geval van wijziging van een overeenkomstig deze richtlijn goedgekeurd voertuigtype, zijn de bepalingen van artikel 5 van Richtlijn 70/156/EEG van toepassing.
8. OVEREENSTEMMING VAN DE PRODUCTIE
- 8.1. De maatregelen die worden genomen om te zorgen voor overeenstemming van de productie, moeten voldoen aan het bepaalde in artikel 10 van Richtlijn 70/156/EEG.
-

Aanhangsel 1

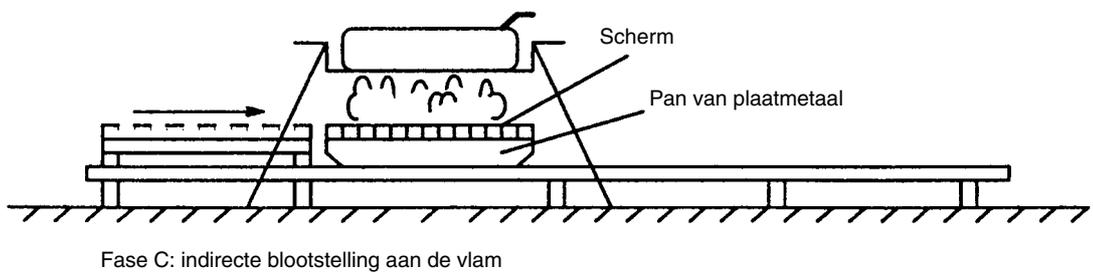
VUURVASTHEIDSPROEF



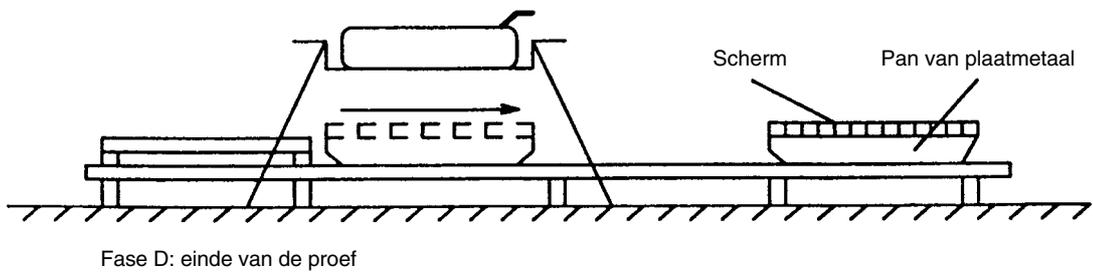
Figuur 1



Figuur 2



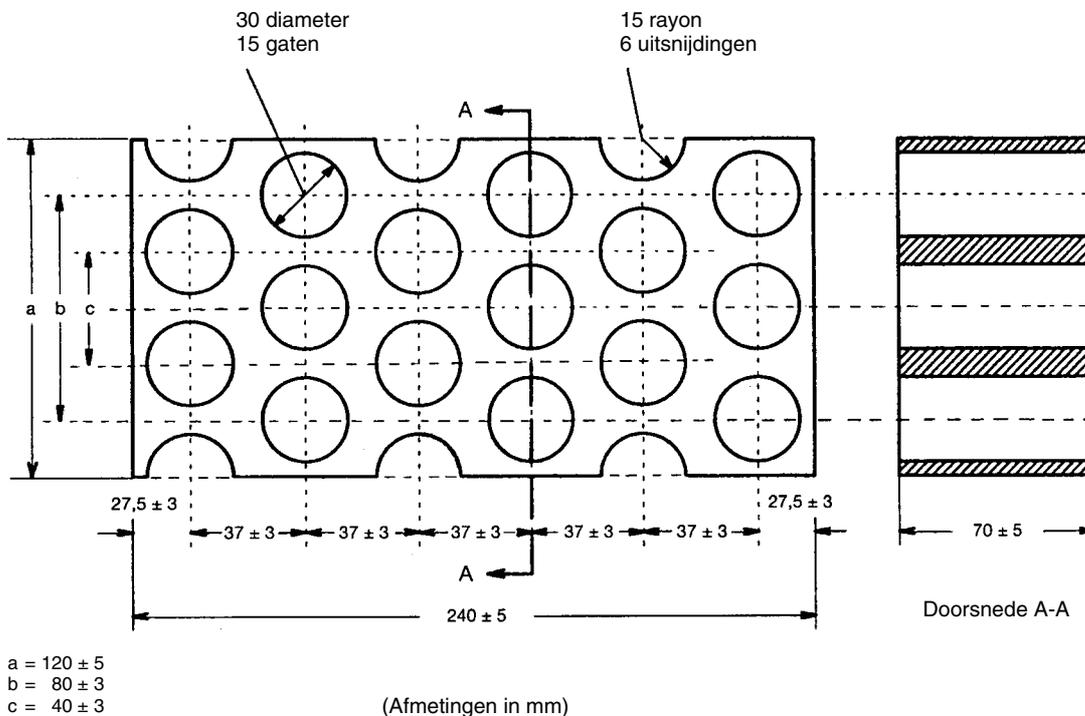
Figuur 3



Figuur 4

Aanhangsel 2

AFMETINGEN EN TECHNISCHE GEGEVENS VAN DE VUURVASTE STENEN



Vuurvastheid (Seger-Kegel)	SK 30
Al ₂ O ₃ -gehalte	30–33 %
Open poreusheid (Po)	20–22 volumeprocent
Dichtheid	1 900–2 000 kg/m ³
Effectieve oppervlakte van de gaten	44,18 %

Aanhangsel 3

INLICHTINGENFORMULIER Nr. ...

overeenkomstig bijlage I bij Richtlijn 70/156/EEG van de Raad (*) betreffende de EG-typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot het/de reservoir(s) voor vloeibare brandstof*(Richtlijn 70/221/EEG, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2000/8/EG)*

De onderstaande gegevens moeten in voorkomend geval in drievoud worden verstrekt en vergezeld gaan van een inhoudsopgave. Eventuele tekeningen worden op een passende schaal met voldoende details in formaat A4 of tot dat formaat gevouwen verstrekt. Op eventuele foto's moeten voldoende details te zien zijn.

Indien de systemen, onderdelen of technische eenheden elektronisch gestuurde functies hebben, worden gegevens over de prestaties verstrekt.

0. ALGEMENE GEGEVENS
- 0.1. Merk (firmanaam):.....
- 0.2. Type en algemene handelsbenaming(en):.....
- 0.3. Middel tot identificatie van het type, indien op het voertuig aangegeven ^(b):
- 0.3.1. Plaats van dat merkteken:
- 0.4. Categorie waartoe het voertuig behoort ^(c):
- 0.5. Naam en adres van de fabrikant:
- 0.8. Adres(sen) van de assemblagefabriek(en):
1. ALGEMENE BOUWWIJZE VAN HET VOERTUIG
- 1.1. Foto's en/of tekeningen van een representatief voertuig (uitsluitend verschillende carrosserieën):
3. MOTOR ^(d)
- 3.2.2. Brandstof: dieselolie/benzine/LPG/andere ⁽¹⁾
- 3.2.3. Brandstofreservoir(s)
- 3.2.3.1. Bedrijfsbrandstofreservoir(s)
- 3.2.3.1.1. Aantal, inhoud en materiaal:
- 3.2.3.1.2. Tekening en technische beschrijving van het/de reservoir(s) met alle verbindingen en alle leidingen van het ontluichtings- en ventilatiesysteem, vergrendeling, kleppen, bevestigingsmiddelen:
- 3.2.3.1.3. Tekening waarop duidelijk de plaats(en) van het/de reservoir(s) in het voertuig is (zijn) aangegeven:
- 3.2.3.2. Reservebrandstofreservoir(s)
- 3.2.3.2.1. Aantal, inhoud en materiaal:
- 3.2.3.2.2. Tekening en technische beschrijving van het/de reservoir(s) met alle verbindingen en alle leidingen van het ontluichtings- en ventilatiesysteem, vergrendeling, kleppen, bevestigingsmiddelen:
- 3.2.3.2.3. Tekening waarop duidelijk de plaats(en) van het/de reservoir(s) in het voertuig is (zijn) aangegeven:
-
(Datum, dossier)

(*) De nummers van de punten, alsmede de voetnoten, die in dit inlichtingenformulier worden gebruikt, stemmen overeen met die welke zijn gebruikt in bijlage I bij Richtlijn 70/156/EEG. Items die voor het doel van deze richtlijn niet relevant zijn, zijn weggelaten.

(1) Doorhalen wat niet van toepassing is.

Aanhangsel 4

MODEL

(maximumformaat: A4 (210 mm × 297 mm))

EG-TYPEGOEDKEURINGSFORMULIER

Dienststempel

Mededeling betreffende de:

- typegoedkeuring ⁽¹⁾
- uitbreiding van de typegoedkeuring ⁽¹⁾
- weigering van de typegoedkeuring ⁽¹⁾
- intrekking van de typegoedkeuring ⁽¹⁾

van een voertuig/onderdeel/technische eenheid ⁽¹⁾ met betrekking tot Richtlijn 70/221/EEG, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2000/8/EG.

Goedkeuringsnummer:

Reden voor uitbreiding:

DEEL I

- 0.1. Merk (firmanaam):
- 0.2. Type en handelsbenaming(en):
- 0.3. Middel tot identificatie van het type, indien het op het voertuig/onderdeel/technische eenheid ⁽¹⁾ ⁽²⁾ is aangebracht:
- 0.3.1. Plaats van dat merkteken:
- 0.4. Categorie waartoe het voertuig behoort ⁽¹⁾ ⁽³⁾:
- 0.5. Naam en adres van de fabrikant:
- 0.7. In het geval van onderdelen en technische eenheden: plaats en wijze van aanbrenging van het EG-goedkeuringsmerk:
- 0.8. Naam/namen en adres(sen) van de assemblagefabriek(en):

DEEL II

1. Eventuele aanvullende inlichtingen (zie addendum):
2. Met de keuring belaste technische dienst:
3. Datum van het beproevingsrapport:
4. Nummer van het beproevingsrapport:
5. Eventuele opmerkingen (zie addendum):

6. Plaats:
7. Datum:
8. Handtekening:
9. Bijgaand is de lijst aangehecht van de documenten waaruit het informatiepakket bestaat dat door de keuringsinstantie wordt bewaard. Die documenten worden op verzoek toegezonden.

(¹) Doorhalen wat niet van toepassing is.

(²) Indien het type-identificatienummer tekens omvat die niet van belang zijn voor de beschrijving van het type voertuig, onderdeel of technische eenheid waarop dit inlichtingenformulier betrekking heeft, dient dit in de documentatie te worden aangegeven door middel van het symbool „?” (bijvoorbeeld ABC??123??).

(³) Als gedefinieerd in bijlage II, onder A, van Richtlijn 70/156/EEG.

Addendum bij EG-typegoedkeuringsformulier nr. . . .

*betreffende de typegoedkeuring van een voertuig met betrekking tot Richtlijn 70/221/EEG
(brandstofreservoirs), laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2000/8/EG*

1. Aanvullende inlichtingen:
- 1.1. Materiaal:
- 1.2. Inhoud:
- 1.3. Plaats(en):
- 1.4. Brandstof: dieselolie/benzine/andere (¹):
- 1.5. Opmerkingen:

(¹) Doorhalen wat niet van toepassing is.”

RICHTLIJN 2000/9/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**van 20 maart 2000****betreffende kabelbaaninstallaties voor personenvervoer**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 47, lid 2, artikel 55 en artikel 95,

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Kabelbaaninstallaties voor personenvervoer, hierna „kabelbaaninstallaties” genoemd, worden ontworpen, aangelegd, in bedrijf genomen en geëxploiteerd met het oog op het vervoer van personen. Bij deze kabelbaaninstallaties gaat het in hoofdzaak om vervoersinstallaties die in toeristische centra in de bergen worden gebruikt en kabelspoorwegen, zweefbanen, gondelbanen, stoeltjesliften en skisleepliften omvatten. Het kan evenwel ook gaan om kabelbaaninstallaties voor bepaalde vormen van stadsvervoer. Bepaalde soorten kabelbaaninstallaties kunnen ook berusten op gans andere basisbeginselen, die niet a priori kunnen worden uitgesloten. Het moet derhalve mogelijk zijn specifieke eisen in te voeren die aan dezelfde veiligheidsdoelstellingen beantwoorden als die welke in deze richtlijn worden vastgelegd.
- (2) De exploitatie van kabelbaaninstallaties hangt met name samen met het toerisme, vooral in berggebieden, dat een belangrijke factor is voor de economie van die gebieden en van steeds grotere betekenis is voor de handelsbalans van de lidstaten. Uit technisch oogpunt maakt de sector kabelbaaninstallaties deel uit zowel van de kapitaalgoederenindustrie als van de boven- en ondergrondse bouwnijverheid.
- (3) Op de lidstaten rust de verantwoordelijkheid de veiligheid van kabelbaaninstallaties bij de aanleg, de inbedrijfstelling en de exploitatie te verzekeren. Samen met de bevoegde instanties hebben zij verantwoordelijkheden ten aanzien van grondgebruik, ruimtelijke ordening en

milieubescherming. De voorschriften van de onderscheidene lidstaten vertonen aanzienlijke verschillen die samenhangen met bijzondere technieken van de nationale industrie, plaatselijke gewoonten en knowhow. Daarin worden bijzondere afmetingen en voorzieningen, alsmede speciale karakteristieken opgelegd. Door deze situatie moeten de constructeurs hun producten voor elke markt opnieuw definiëren waardoor zij geen standaardoplossingen kunnen aanbieden, hetgeen hun concurrentievermogen schaadt.

- (4) Om de veiligheid van de kabelbaaninstallaties te verzekeren, is naleving van de fundamentele veiligheids- en gezondheidsvoorschriften een dwingende eis. Deze voorschriften moeten oordeelkundig worden toegepast, in die zin dat rekening moet worden gehouden met de stand van de technologie ten tijde van de bouw, alsmede met technische en economische eisen.
- (5) Aangezien kabelbaaninstallaties ook grensoverschrijdend kunnen zijn, kunnen tegenstrijdige nationale regelgevingen de aanleg ervan bemoeilijken.
- (6) Daarom dienen, voor de gehele Gemeenschap, voor kabelbaaninstallaties, hun subsystemen en hun veiligheidscomponenten essentiële eisen ten aanzien van veiligheid en bescherming van gezondheid van personen, milieu en consumenten te worden vastgesteld. Anders zou de wederzijdse erkenning van nationale voorschriften uit zowel politiek als technisch oogpunt tot onoplosbare interpretatie- en aansprakelijkheidsproblemen leiden. Een normalisatie zonder voorafgaande vaststelling van geharmoniseerde essentiële basiseisen kan evenmin een oplossing bieden voor de problemen die zich voordoen.
- (7) De verantwoordelijkheid voor de goedkeuring van kabelbaaninstallaties wordt in de verschillende lidstaten in de regel toevertrouwd aan een instantie van de bevoegde autoriteiten. De goedkeuring van componenten kan in bepaalde gevallen niet a priori worden gegeven, doch slechts op verzoek van een cliënt. Derhalve kan de voor de inbedrijfstelling van de kabelbaaninstallatie vereiste keuring leiden tot het afkeuren van bepaalde componenten of van bepaalde technologische oplossingen. Dergelijke gevallen leiden tot extra kosten en langere levertijden, en zijn met name voor buitenlandse constructeurs bijzonder ongunstig. De kabelbaaninstallaties worden ook gedurende de exploitatie door de autoriteiten streng gecontroleerd. De oorzaken van ernstige ongevallen kunnen verband houden met de keuze van de plaats, met de vervoersinrichting zelf, met de constructie of met de wijze waarop de inrichting wordt gebruikt en onderhouden.
- (8) In deze omstandigheden hangt de veiligheid van de kabelbaaninstallaties evenzeer af van de omgeving als

⁽¹⁾ PB C 70 van 8.3.1994, blz. 8, en PB C 22 van 26.1.1996, blz. 12.

⁽²⁾ PB C 388 van 31.12.1994, blz. 26.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 6 april 1995 (PB C 109 van 1.5.1995, blz. 122), bevestigd op 27 oktober 1999 (nog niet verschenen in het Publicatieblad), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 28 juni 1999 (PB C 243 van 27.8.1999, blz. 1) en besluit van het Europees Parlement van 27 oktober 1999 (nog niet verschenen in het Publicatieblad). Besluit van de Raad van 16 december 1999.

van de kwaliteit van de door de industrie geleverde onderdelen en de wijze waarop deze worden geassembleerd en ter plekke geïnstalleerd, en van de controles tijdens de exploitatie. Hieruit blijkt dat de installatie voor de beoordeling van het veiligheidsniveau als één geheel moet worden beschouwd en dat op communautair niveau een uniforme aanpak van kwaliteitsborging moet worden gevolgd. Teneinde de constructeurs in staat te stellen de huidige problemen te overwinnen, de passagiers een optimaal gebruik te bieden en bovendien een gelijk ontwikkelingsniveau in alle lidstaten te garanderen, is het noodzakelijk een reeks eisen en controle- en keuringsprocedures vast te stellen, die in alle lidstaten op eenvormige wijze worden toegepast.

- (9) Eenieder die van kabelinstallaties gebruikmaakt, ongeacht of hij al dan niet afkomstig is uit de Gemeenschap, moet verzekerd kunnen zijn van een toereikend veiligheidsniveau. Hiertoe dienen procedures te worden vastgesteld alsmede methoden voor onderzoek, controle en keuring. Dit resulteert in genormaliseerde technische voorzieningen die in de kabelbaaninstallaties dienen te worden ingebouwd.
- (10) Indien Richtlijn 85/337/EEG van de Raad⁽¹⁾ zulks voorschrijft, moet de installatie aan een milieueffectbeoordeling worden onderworpen. Ook buiten de gevallen waarop voornoemde richtlijn betrekking heeft, moet rekening worden gehouden met zowel de bescherming van het milieu als de eisen in verband met een duurzame ontwikkeling van het toerisme.
- (11) Kabelbaaninstallaties kunnen binnen het toepassingsgebied vallen van Richtlijn 93/38/EEG van de Raad van 14 juni 1993 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en telecommunicatie⁽²⁾.
- (12) De technische specificaties moeten in de algemene stukken of in het bestek voor elke opdracht worden vermeld. Ingeval Europese specificaties voorhanden zijn, dienen deze technische specificaties te worden vastgesteld door verwijzing daarnaar.
- (13) Het is met op Europees niveau geharmoniseerde normen gemakkelijker aan te tonen dat aan de essentiële eisen is voldaan, aangezien voor een product dat daarmee in overeenstemming is het vermoeden geldt dat het aan de essentiële eisen voldoet. Op Europees niveau geharmoniseerde normen worden door particuliere instellingen opgesteld en mogen niet bindend worden. Het Europees Comité voor Normalisatie (CEN) en het Europees Comité voor Elektrotechnische Normalisatie (Cenelec) zijn te dien einde erkend als bevoegde instellingen voor de vaststelling van geharmoniseerde normen overeenkomstig de op 13 november 1984 ondertekende algemene richtsnoeren voor de samenwerking tussen de Commissie en deze beide instellingen.
- (14) In deze richtlijn wordt onder een geharmoniseerde norm verstaan, een technische specificatie (Europese norm of harmonisatiedocument) die door één van beide of beide instellingen is vastgesteld in opdracht van de Commissie overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij⁽³⁾ en overeenkomstig bovengenoemde algemene richtsnoeren. Het is dienstig dat de Commissie met betrekking tot normalisatiekwesties wordt bijgestaan door het bij die richtlijn ingestelde Comité. Het Comité wint zo nodig het advies van technische deskundigen in.
- (15) Alleen die veiligheidscomponenten of subsystemen van een installatie die voldoen aan een nationale norm ter omzetting van een geharmoniseerde norm waarvan de verwijzing in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* is gepubliceerd, worden geacht te voldoen aan de desbetreffende essentiële eisen van deze richtlijn, waarbij geen bijzondere rechtvaardiging nodig is.
- (16) Bij ontbreken van Europese specificaties moeten de technische specificaties voorzover mogelijk worden vastgesteld door verwijzing naar andere in de Gemeenschap gebruikte normen. De opdrachtgevers kunnen aanvullende specificaties bepalen die nodig zijn ter vervollediging van de Europese specificaties of de andere normen. Die bepalingen moeten er in alle gevallen zorg voor dragen dat wordt voldaan aan de op Europees niveau geharmoniseerde eisen voor kabelbaaninstallaties.
- (17) De lidstaten hebben belang bij een internationaal normalisatiesysteem dat normen kan voortbrengen die daadwerkelijk door de internationale handelspartners worden gebruikt en die aan de eisen van het Gemeenschapsbeleid voldoen.
- (18) Thans kunnen in sommige lidstaten de opdrachtgevers in de algemene stukken of in het bestek voor elke opdracht de controle- en keuringsprocedures vermelden die op de installaties en de veiligheidscomponenten daarvan zullen worden toegepast. Deze procedures dienen in de toekomst, met name voor componenten, te passen in het kader van de resolutie van de Raad van 21 december 1989 betreffende een globale aanpak op het gebied van de conformiteitsbeoordeling⁽⁴⁾. Het begrip „veiligheidscomponent” omvat niet uitsluitend materiële, maar ook immateriële elementen, zoals programmatuur. De conformiteitsbeoordelingsprocedures voor de veiligheidscomponenten dienen te zijn gebaseerd op de modules die zijn opgenomen in Besluit 93/465/EEG van de Raad⁽⁵⁾. Voor veiligheidscomponenten dienen de beginselen en de voorwaarden voor de kwaliteitsborging in de ontwerpfasen te worden vastgesteld. Dit is nood-

⁽¹⁾ Richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PB L 175 van 5.7.1985, blz. 40). Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 97/11/EG (PB L 73 van 14.3.1997, blz. 5).

⁽²⁾ PB L 199 van 9.8.1993, blz. 84. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 98/4/EG (PB L 101 van 1.4.1998, blz. 1).

⁽³⁾ PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 98/48/EG (PB L 217 van 5.8.1998, blz. 18).

⁽⁴⁾ PB C 10 van 16.1.1990, blz. 1.

⁽⁵⁾ Besluit 93/465/EEG van de Raad van 22 juli 1993 betreffende de modules voor de verschillende fasen van de overeenstemmingsbeoordelingsprocedures en de voorschriften inzake het aanbrengen en het gebruik van de CE-markering van overeenstemming (PB L 220 van 30.8.1993, blz. 23).

- zakelijk om de algemene toepassing van het kwaliteitsborgingssysteem in de ondernemingen te bevorderen.
- (19) Bij de methodische veiligheidsanalyse dient een overzicht te worden gemaakt van de componenten waarop de veiligheid van de installatie berust.
- (20) De opdrachtgevers stellen in hun bestekken, met name voor de veiligheidscomponenten, onder verwijzing naar de Europese specificaties de kenmerken vast welke de constructeurs volgens contract in acht moeten nemen. De conformiteit van de componenten hangt daarom in wezen samen met hun toepassingsgebied en niet alleen met het vrije verkeer binnen de gemeenschappelijke markt.
- (21) Het is passend dat veiligheidscomponenten worden voorzien van een CE-markering die door de fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde wordt aangebracht. De CE-markering geeft aan dat de veiligheidscomponent voldoet aan de bepalingen van deze richtlijn en van andere toepasselijke communautaire richtlijnen waarin een CE-markering wordt voorgeschreven.
- (22) De CE-markering hoeft niet te worden aangebracht op subsystemen die onder de bepalingen van deze richtlijn vallen, maar er kan mee worden volstaan op basis van de conformiteitsbeoordeling — overeenkomstig de in deze richtlijn vastgestelde procedure uitgevoerd —, de verklaring van overeenstemming op te stellen. Dit doet geen afbreuk aan de verplichting van de constructeur om de CE-markering op bepaalde subsystemen aan te brengen om aan te tonen dat zij overeenstemmen met andere communautaire voorschriften.
- (23) De verantwoordelijkheid van de lidstaten op hun grondgebied ten aanzien van de veiligheid, de volksgezondheid en andere onder de essentiële eisen vallende aspecten moet worden erkend in een vrijwaringsclausule die in passende communautaire procedures voorziet.
- (24) Er dient een procedure voor de keuring van de subsystemen van een installatie vóór de inbedrijfstelling te zijn. Die keuring moet de bevoegde instanties de verzekering geven dat het resultaat in elk stadium van het ontwerp, de productie en de inbedrijfstelling in overeenstemming is met de bepalingen die van toepassing zijn. De constructeurs moeten kunnen rekenen op een gelijke behandeling ongeacht de lidstaat in kwestie. Derhalve dienen ook de beginselen en voorwaarden voor de EG-keuring van de subsystemen van een installatie te worden vastgesteld.
- (25) Bij de veiligheidsanalyse moet rekening worden gehouden met de factoren die verband houden met de exploitatie van de installaties, doch zonder het beginsel van het vrije verkeer van goederen of de veiligheid van deze installaties uit het oog te verliezen. Hoewel de richtlijn geen betrekking heeft op de eigenlijke exploitatie van de installaties, dient de Commissie de lidstaten daarom een reeks aanbevelingen voor te stellen opdat bij de exploitatie van de installaties op hun grondgebied wordt gezorgd voor een hoog beschermingsniveau van de gebruikers, het personeel en derden.
- (26) Technologische innovaties bij kabelbaaninstallaties kunnen slechts op ware grootte worden getest bij de bouw van een nieuwe installatie. Daarom moet worden voorzien in een procedure waarin, met inachtneming van de verplichting om aan de essentiële eisen te voldoen, bijzondere voorwaarden worden vastgesteld.
- (27) Installaties waarvoor een vergunning is verleend maar waarvan de aanleg nog niet is aangevangen of die reeds in aanbouw zijn, dienen aan de bepalingen van de richtlijn te voldoen, tenzij de lidstaten daarvan onder opgave van redenen afstand nemen en een even hoog beschermingsniveau wordt bereikt. Bij het ombouwen van bestaande installaties moeten de bepalingen van de richtlijn in acht worden genomen wanneer voor het ombouwen een vergunning volgens de wettelijke voorschriften van de lidstaat in kwestie vereist is.
- (28) Er bestaat geen noodzaak om alle reeds bestaande installaties in overeenstemming te brengen met de bepalingen die van toepassing zijn op nieuwe installaties. Zulks kan echter wel noodzakelijk blijken wanneer niet is voldaan aan de essentiële veiligheidscriteria. De Commissie moet voor dergelijke gevallen een reeks aanbevelingen aan de lidstaten doen, opdat de installaties op hun grondgebied een hoog beschermingsniveau garanderen, dit in het licht van de bepalingen die van toepassing zijn op nieuwe installaties.
- (29) De aangemelde instanties die belast zijn met de uitvoering van de conformiteitsbeoordelingsprocedures dienen zowel voor veiligheidscomponenten als voor subsystemen van installaties hun besluiten zoveel mogelijk te coördineren, met name wanneer Europese specificaties ontbreken. De Commissie dient hierop toe te zien.
- (30) Het is noodzakelijk voor de passende uitvoering van de essentiële eisen in het bijzonder op het niveau van de veiligheid van de installatie en de coördinatie van de procedures, een comité in te stellen.
- (31) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden⁽¹⁾,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMEEN

Artikel 1

- Deze richtlijn heeft betrekking op kabelbaaninstallaties voor personenvervoer.
- Voor de toepassing van deze richtlijn wordt onder „kabelbaaninstallaties voor personenvervoer” verstaan, installaties bestaande uit verschillende componenten, die ontworpen, gebouwd, geassembleerd en in bedrijf gesteld worden met het oog op het vervoer van personen.

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

Bij deze op het betrokken terrein aangelegde installaties geschiedt het vervoer van personen met voertuigen of met sleeptoeu­st­ellen, die worden voortgetrokken door en/of opgehangen zijn aan langsheen het tracé aangebrachte kabels.

3. De betrokken installaties zijn:

- a) kabelspoorwegen en andere installaties waarvan de voertuigen worden gedragen door wielen of door andere draagvoorzieningen en voortbewogen met één of meer kabels;
- b) zweefbanen waarvan de voertuigen worden gedragen en/of voortbewogen door één of meer kabels; deze categorie omvat ook gondelbanen en stoeltjesliften;
- c) skisleepliften die gebruikers welke met passende behoeften zijn uitgerust, langs kabels voorttrekken.

4. Deze richtlijn is van toepassing op

- installaties die na de inwerkingtreding van de richtlijn gebouwd en in bedrijf gesteld worden,
- subsystemen en veiligheidscomponenten die na de inwerkingtreding van de richtlijn in de handel gebracht worden.

Deze richtlijn heeft betrekking op de harmonisatiebepalingen die noodzakelijk en voldoende zijn om de naleving van de in artikel 3, lid 1, bedoelde essentiële eisen te waarborgen.

Indien belangrijke bestanddelen, subsystemen of veiligheidscomponenten van bestaande installaties zodanig worden gewijzigd dat de betrokken lidstaat een nieuwe vergunning tot inbedrijfstelling moet afgeven, dienen die wijzigingen en de gevolgen daarvan voor de installatie in haar geheel te voldoen aan de essentiële eisen van artikel 3, lid 1.

5. Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

- installatie: een compleet op het betrokken terrein aangelegd systeem, bestaande uit infrastructuur en de in bijlage I beschreven subsystemen; de infrastructuur, die speciaal voor iedere installatie wordt ontworpen en ter plaatse wordt aangelegd, omvat het tracé, de systeemdata, de voor de bouw en de werking van de installatie noodzakelijke stations- en lijnconstructies, met inbegrip van de funderingen;
- veiligheidscomponent: een elementair onderdeel, een groep van onderdelen, een deelverzameling of een verzameling van materiaal alsmede elke inrichting, dat/die in de installatie ter waarborging van de veiligheid verwerkt is en in de veiligheidsanalyse is geïdentificeerd, en waarvan een defect of een werkingsfout een risico inhoudt voor de veiligheid of de gezondheid van personen, ongeacht of het passagiers, personeel of derden betreft;
- opdrachtgever: iedere natuurlijke of rechtspersoon voor wiens rekening een installatie wordt gebouwd;

- bedrijfstechnische voorwaarden: alle technische voorzieningen en maatregelen die van invloed zijn op het ontwerp en de uitvoering en die vereist zijn voor een veilige werking;

- onderhoudstechnische voorwaarden: alle technische voorzieningen en maatregelen die van invloed zijn op het ontwerp en de uitvoering en die vereist zijn voor het onderhoud ter verzekering van een veilige werking.

6. Van het toepassingsgebied van deze richtlijn zijn uitgesloten:

- liften in de zin van Richtlijn 95/16/EG⁽¹⁾;
- traditioneel gebouwde kabeltrams;
- installaties die gebruikt worden voor landbouwdoeleinden;
- al dan niet vaste kermistoestellen en installaties in pretparken, die worden gebruikt voor vrijetijdsbesteding en niet voor personenvervoer;
- mijnbouwinstallaties en installaties die aangelegd of gebruikt worden voor industriële doeleinden;
- kabelponten;
- tandradbanen;
- met kettingen voortbewogen installaties.

Artikel 2

1. De bepalingen van deze richtlijn zijn van toepassing onverminderd de andere communautaire richtlijnen, doch voor de naleving van de essentiële eisen van deze richtlijn kunnen speciaal daartoe vast te stellen Europese specificaties noodzakelijk zijn.

2. Onder „Europese specificatie” wordt verstaan: een gemeenschappelijke technische specificatie, een Europese technische goedkeuring of een nationale norm waarin een Europese norm omgezet is.

3. De verwijzingen naar de Europese specificaties, die ofwel gemeenschappelijke technische specificaties zijn ofwel Europese technische goedkeuringen in de zin van Richtlijn 93/38/EEG, ofwel nationale normen die worden gebruikt voor de omzetting van geharmoniseerde Europese normen, worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

4. De lidstaten publiceren de verwijzingen naar de nationale normen waarbij de op Europees niveau geharmoniseerde normen zijn omgezet.

5. Bij ontbreken van op Europees niveau geharmoniseerde normen treffen de lidstaten de maatregelen die zij nodig achten om de betrokken partijen in kennis te stellen van de bestaande nationale normen en technische specificaties die belangrijk of nuttig worden geacht voor de juiste toepassing van de essentiële eisen van artikel 3, lid 1.

⁽¹⁾ Richtlijn 95/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 juni 1995 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende liften (PB L 213 van 7.9.1995, blz. 1).

6. Aanvullende technische specificaties die noodzakelijk zijn ter vervollediging van de Europese specificaties of andere normen, mogen de essentiële eisen van artikel 3, lid 1, niet in het gedrang brengen.

7. Wanneer een lidstaat of de Commissie van mening is dat de in lid 2 bedoelde Europese specificaties niet geheel voldoen aan de in artikel 3, lid 1, bedoelde essentiële eisen, legt de Commissie of de lidstaat de kwestie, met opgave van redenen, voor aan het in artikel 17 bedoelde comité. Het comité brengt met spoed advies uit.

Afhankelijk van het advies van dit comité en — in geval van op Europees niveau geharmoniseerde normen — na raadpleging van het bij Richtlijn 93/34/EG ingestelde comité, deelt de Commissie de lidstaten mee of er al dan niet dient te worden overgegaan tot schrapping van de betreffende Europese specificaties uit de in lid 3, lid 1, bedoelde publicaties.

Artikel 3

1. De installaties en de bijbehorende infrastructuur, de subsystemen en de veiligheidscomponenten van een installatie moeten voldoen aan de in bijlage II vermelde essentiële eisen welke daarop van toepassing zijn.

2. Wanneer een nationale norm ter omzetting van een op Europees niveau geharmoniseerde norm, waarvan de verwijzing in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* is gepubliceerd, de fundamentele eisen van bijlage II afdekt, geldt het vermoeden dat volgens deze norm vervaardigde installaties en bijbehorende infrastructuur, subsystemen en veiligheidscomponenten van een installatie voldoen aan de desbetreffende essentiële eisen.

Artikel 4

1. Elk installatieproject wordt op verzoek van de opdrachtgever of zijn gemachtigde onderworpen aan een veiligheidsanalyse als omschreven in bijlage III. Daarbij wordt rekening gehouden met alle veiligheidsaspecten van het systeem en zijn omgeving in het kader van ontwerp, uitvoering en inbedrijfstelling en kunnen, op basis van de opgedane ervaring, de risico's worden onderkend die zich tijdens de werking kunnen voordoen.

2. Aan de hand van de veiligheidsanalyse wordt een veiligheidsrapport opgesteld dat aangeeft welke maatregelen moeten worden genomen om risico's uit te sluiten en een lijst bevat van de veiligheidscomponenten en de subsystemen waarvoor de in hoofdstuk II respectievelijk hoofdstuk II bedoelde bepalingen gelden.

HOOFDSTUK II

VEILIGHEIDSCOMPONENTEN

Artikel 5

1. De lidstaten nemen alle vereiste maatregelen opdat de veiligheidscomponenten:

— alleen in de handel worden gebracht indien zij de uitvoering mogelijk maken van installaties die aan de in artikel 3, lid 1, bedoelde essentiële eisen voldoen;

— alleen in bedrijf worden genomen indien zij de uitvoering mogelijk maken van installaties die, zolang zij naar behoren worden geïnstalleerd en onderhouden en volgens hun bestemming worden gebruikt, geen gevaar opleveren voor de veiligheid en de gezondheid van personen en eventueel de veiligheid van goederen.

2. De bepalingen van deze richtlijn doen geen afbreuk aan de bevoegdheid van de lidstaten om met eerbiediging van het Verdrag de eisen voor te schrijven die zij bij het gebruik van de betreffende installaties noodzakelijk achten voor de bescherming van personen, inzonderheid van personeel, voorzover deze voorschriften geen wijzigingen van deze installaties ten opzichte van de bepalingen van deze richtlijn inhouden.

Artikel 6

De lidstaten kunnen op hun grondgebied en op grond van deze richtlijn het in de handel brengen van veiligheidscomponenten voor gebruik voor installaties niet verbieden, beperken of belemmeren, wanneer die componenten aan deze richtlijn voldoen.

Artikel 7

1. De lidstaten gaan ervan uit dat de in artikel 4, lid 2, bedoelde veiligheidscomponenten die zijn voorzien van een CE-markering van overeenstemming volgens het model van bijlage IX en van een EG-verklaring van overeenstemming als bedoeld in bijlage IV, in overeenstemming zijn met alle bepalingen van deze richtlijn.

2. Voordat een veiligheidscomponent in de handel wordt gebracht, moet de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde

- a) de veiligheidscomponent onderwerpen aan een conformiteitsbeoordelingsprocedure volgens bijlage V, en
- b) de CE-markering van overeenstemming op de veiligheidscomponent aanbrengen en een EG-verklaring van overeenstemming volgens bijlage IV opstellen op basis van de modules van Besluit 93/465/EEG.

3. De overeenstemmingsbeoordelingsprocedure voor een veiligheidscomponent wordt op verzoek van de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde uitgevoerd door de in artikel 16 bedoelde aangemelde instantie die hij daartoe heeft gekozen.

4. Ingeval de veiligheidscomponenten onderworpen zijn aan andere richtlijnen die op andere aspecten betrekking hebben en die voorzien in het aanbrengen van een CE-markering van overeenstemming, dan geeft deze markering aan dat de veiligheidscomponenten geacht worden in overeenstemming te zijn met de eisen van die andere richtlijnen.

5. Indien noch de fabrikant noch diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde aan de verplichtingen van de leden 1 tot en met 4 heeft voldaan, rusten deze verplichtingen op eenieder die de veiligheidscomponent in de Gemeenschap in de handel brengt. Dezelfde verplichtingen gelden voor degene die veiligheidscomponenten voor eigen gebruik vervaardigt.

HOOFDSTUK III

SUBSYSTEMEN

Artikel 8

De lidstaten nemen alle vereiste maatregelen opdat de in bijlage I bedoelde subsystemen alleen in de handel worden gebracht indien zij de uitvoering mogelijk maken van installaties die aan de in artikel 3, lid 1, bedoelde essentiële eisen voldoen.

Artikel 9

De lidstaten kunnen op hun grondgebied en op grond van deze richtlijn het in de handel brengen van subsystemen voor gebruik op kabelbaaninstallaties niet verbieden, beperken of belemmeren, wanneer die subsystemen aan de bepalingen van deze richtlijn voldoen.

Artikel 10

1. De lidstaten gaan ervan uit dat de in bijlage I bedoelde subsystemen die zijn voorzien van de EG-verklaring van overeenstemming volgens het model in bijlage VI en vergezeld gaan van de in lid 3 van dit artikel bedoelde technische documentatie, in overeenstemming zijn met de in artikel 3, lid 1, bedoelde dienovereenkomstige essentiële eisen.

2. De EG-keuringsprocedure voor subsystemen wordt op verzoek van de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde of, indien er geen gemachtigde is, op verzoek van de natuurlijke of rechtspersoon die het subsysteem in de handel brengt, ingeleid door de in artikel 16 bedoelde aangemelde instantie die de fabrikant of diens gemachtigde of de natuurlijke of rechtspersoon daartoe heeft gekozen. De EG-verklaring van overeenstemming wordt opgesteld door de fabrikant of diens gemachtigde of de natuurlijke of rechtspersoon, op grond van de in bijlage VII bedoelde EG-keuringsprocedure.

3. De aangemelde instantie stelt het EG-keuringscertificaat op overeenkomstig bijlage VII en stelt de technische documentatie samen die bij het EG-keuringscertificaat wordt gevoegd. De technische documentatie moet alle noodzakelijke documenten bevatten met betrekking tot de kenmerken van het subsysteem alsook in voorkomend geval alle stukken tot staving van de overeenstemming van de veiligheidscomponenten. De technische documentatie dient tevens alle gegevens te bevatten betreffende de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen en de voorschriften inzake onderhoud.

HOOFDSTUK IV

INSTALLATIES

Artikel 11

1. Elke lidstaat stelt een vergunningsprocedure vast voor de bouw en de inbedrijfstelling van de installaties die op zijn grondgebied worden aangelegd.

2. De lidstaten nemen alle passende maatregelen en stellen de procedures vast, om ervoor te zorgen dat de in bijlage I genoemde veiligheidscomponenten en subsystemen bij installaties die op hun grondgebied worden gebouwd, alleen worden ingebouwd en in bedrijf gesteld indien zij ertoe bijdragen dat

deze installaties, mits naar behoren geïnstalleerd en onderhouden en in overeenstemming met hun bestemming gebruikt, de veiligheid en de gezondheid van personen en eventueel de veiligheid van de goederen niet in gevaar kunnen brengen.

3. Indien een lidstaat van oordeel is dat een in bijlage I bedoelde veiligheidscomponent of subsysteem ten aanzien van ontwerp of constructie innoverende kenmerken vertoont, neemt hij alle passende maatregelen en kan hij aan de bouw en/of de inbedrijfstelling van een installatie waarbij een dergelijk innoverend veiligheidscomponent of subsysteem zal worden toegepast, bijzondere voorwaarden verbinden. Hij stelt de Commissie onverwijld in kennis van de bijzondere voorwaarden en de redenen daarvoor. De Commissie legt deze kwestie onverwijld voor aan het in artikel 17 bedoelde comité.

4. De lidstaten nemen alle passende maatregelen om ervoor te zorgen dat de installaties slechts gebouwd en in bedrijf gesteld worden indien zij op zodanige wijze zijn ontworpen en uitgevoerd dat zij beantwoorden aan de in artikel 3, lid 1, bedoelde essentiële eisen.

5. De lidstaten kunnen op basis van het bepaalde in lid 1 het vrije verkeer van de in bijlage I bedoelde veiligheidscomponenten en subsystemen die vergezeld gaan van een EG-verklaring van overeenstemming in de zin van artikel 7 of artikel 10 niet verbieden, beperken of belemmeren.

6. De opdrachtgever of diens gemachtigde legt de veiligheidsanalyse, de in bijlage I bedoelde veiligheidscomponenten en de EG-verklaringen van overeenstemming en de bijbehorende technische documentatie van de subsystemen voor aan de voor de goedkeuring van de installatie bevoegde instantie en bewaart een kopie daarvan bij de installatie.

7. De lidstaten vergewissen zich ervan dat de veiligheidsanalyse, het veiligheidsrapport en de technische documentatie beschikbaar zijn en alle documenten bevatten met betrekking tot de kenmerken van de installatie alsook in voorkomend geval alle stukken tot staving van de overeenstemming van de in bijlage I bedoelde veiligheidscomponenten en subsystemen. Tevens dienen alle documenten beschikbaar te zijn betreffende de gebruiksvoorwaarden en gebruiksbeperkingen en de volledige informatie met betrekking tot onderhoud, toezicht, afstelling en instandhouding.

Artikel 12

Onverminderd andere wettelijke bepalingen, mogen de lidstaten de bouw en de inbedrijfstelling op hun grondgebied van installaties die aan de bepalingen van deze richtlijn voldoen, niet verbieden, beperken of belemmeren.

Artikel 13

De lidstaten zorgen ervoor dat een installatie slechts in bedrijf kan worden gehouden wanneer zij voldoet aan de voorwaarden van het veiligheidsrapport.

HOOFDSTUK V

VRIJWARINGSMAATREGELEN

Artikel 14

1. Stelt een lidstaat vast dat een veiligheidscomponent die voorzien is van de CE-markering van overeenstemming en die in overeenstemming met zijn bestemming in de handel werd gebracht en wordt gebruikt, ofwel een subsysteem dat voorzien is van de in artikel 10, lid 1, bedoelde EG-verklaring van overeenstemming en dat in overeenstemming met zijn bestemming wordt gebruikt, gevaar kan opleveren voor de gezondheid en veiligheid van personen, en eventueel voor de veiligheid van goederen, dan neemt die lidstaat alle passende maatregelen om de gebruiksomstandigheden voor deze veiligheidscomponent of dit subsysteem te beperken of om het gebruik ervan te verbieden.

De lidstaat stelt de Commissie onmiddellijk van de getroffen maatregelen in kennis en geeft de redenen van zijn besluit aan, waarbij hij vermeldt of de niet-overeenstemming met name voortvloeit uit:

- a) het niet beantwoorden aan de in artikel 3, lid 1, bedoelde essentiële eisen;
- b) een verkeerde toepassing van de in artikel 2, lid 2, bedoelde Europese specificaties, voorzover de toepassing van die specificaties wordt aangevoerd;
- c) een leemte in de in artikel 2, lid 2, bedoelde Europese specificaties.

2. De Commissie treedt zo spoedig mogelijk met de betrokken partijen in overleg. Wanneer de Commissie na het overleg vaststelt dat:

— de maatregelen gerechtvaardigd zijn, stelt zij de lidstaat die ze heeft genomen en de overige lidstaten, daarvan onmiddellijk in kennis; indien het in lid 1 bedoelde besluit gemotiveerd wordt door een leemte in de Europese specificaties leidt de Commissie, na overleg met de betrokken partijen, de in artikel 2, lid 7, bedoelde procedure in, indien de lidstaat die het besluit heeft genomen, voornemens is het te handhaven;

— de maatregelen betreffende een veiligheidscomponent niet gerechtvaardigd zijn, stelt zij de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde en de lidstaat die de maatregelen heeft genomen, daarvan onmiddellijk in kennis.

— de maatregelen betreffende een subsysteem niet gerechtvaardigd zijn, stelt zij de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde of, indien er geen gemachtigde is, de natuurlijke of rechtspersoon die het subsysteem in de handel heeft gebracht en de lidstaat die de maatregelen heeft genomen, daarvan onmiddellijk in kennis.

3. Wanneer een veiligheidscomponent die voorzien is van de CE-markering van overeenstemming niet in overeenstemming blijkt te zijn, neemt de bevoegde lidstaat passende maatregelen tegen degene die deze markering op de veiligheidscomponent heeft aangebracht en de EG-verklaring heeft opgesteld en stelt hij de Commissie en de overige lidstaten daarvan in kennis.

4. Wanneer een subsysteem dat voorzien is van de EG-verklaring van overeenstemming niet in overeenstemming blijkt te zijn, neemt de bevoegde lidstaat passende maatregelen tegen

degene die de verklaring heeft opgesteld en stelt hij de Commissie en de overige lidstaten daarvan in kennis.

5. De Commissie draagt er zorg voor dat de lidstaten op de hoogte worden gehouden van de resultaten van deze procedure.

Artikel 15

Stelt een lidstaat vast dat een goedgekeurde installatie die conform haar bestemming wordt gebruikt, een gevaar oplevert voor de veiligheid en de gezondheid van personen en eventueel voor de veiligheid van goederen, neemt hij alle passende maatregelen om ervoor te zorgen dat aan alle essentiële eisen wordt voldaan of om de exploitatie van de installatie te verbieden.

HOOFDSTUK VI

AANGEMELDE INSTANTIES

Artikel 16

1. De lidstaten melden bij de Commissie en de overige lidstaten de instanties aan die met de uitvoering van de overeenstemmingsbeoordelingsprocedure bedoeld in artikel 7 en artikel 10 zijn belast, en vermelden daarbij voor elke instantie de bevoegdheden. De Commissie kent deze instanties een identificatienummer toe. De Commissie maakt de lijst van deze instanties met hun respectieve identificatienummer en bevoegdheden bekend in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* en draagt zorg voor de bijwerking van deze lijst.

2. Bij de beoordeling van de aan te melden instanties moeten de lidstaten de in bijlage VIII opgenomen criteria hanteren. De instanties die voldoen aan de beoordelingscriteria welke in de relevante geharmoniseerde Europese normen zijn opgenomen, worden geacht aan de genoemde criteria te voldoen.

3. Indien een lidstaat vaststelt dat een aangewezen instantie niet meer voldoet aan de criteria van bijlage VIII, trekt de betrokken lidstaat zijn aanmelding in. Hij brengt de Commissie en de overige lidstaten daarvan onverwijld op de hoogte.

4. Er komt, indien nodig, een coördinatie van de aangemelde instanties overeenkomstig artikel 17.

HOOFDSTUK VII

COMITÉ

Artikel 17

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.

3. Het comité stelt zelf zijn reglement van orde vast.

HOOFDSTUK VIII

CE-MARKERING VAN OVEREENSTEMMING

Artikel 18

1. De CE-markering van overeenstemming bestaat uit de initialen „CE” in de grafische vorm van bijlage IX.

2. De CE-markering van overeenstemming moet zichtbaar en leesbaar worden aangebracht op iedere veiligheidscomponent of indien dit niet mogelijk is, op een vast aan het component bevestigd etiket.

3. Het is verboden om op veiligheidscomponenten merktekens aan te brengen waardoor er bij derden verwarring kan ontstaan ten aanzien van de betekenis en de vorm van de CE-markering van overeenstemming. Er kunnen andere merktekens worden aangebracht, mits zij de zichtbaarheid en de leesbaarheid van de CE-markering niet verminderen.

4. Onverminderd artikel 14:

- a) ontstaat, wanneer een lidstaat vaststelt dat de CE-markering ten onrechte is aangebracht, voor de constructeur van het veiligheidscomponent of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde, de verplichting om het product weer in overeenstemming te brengen met de voor de CE-markering geldende bepalingen en een einde te maken aan de overtreding onder de door die lidstaat vastgestelde voorwaarden;
- b) moet de lidstaat, indien de tekortkoming blijft bestaan, alle passende maatregelen treffen om het in de handel brengen van de betrokken veiligheidscomponent te beperken of te verbieden dan wel om te zorgen dat de component uit de handel wordt genomen volgens de procedure van artikel 14.

HOOFDSTUK IX

SLOTBEPALINGEN

Artikel 19

Ieder krachtens deze richtlijn genomen besluit dat leidt tot beperking van het gebruik van veiligheidscomponenten of subsystemen in een installatie of van het in de handel brengen daarvan wordt gemotiveerd. Het wordt zo spoedig mogelijk aan de belanghebbende ter kennis gebracht, met vermelding van de rechtsmiddelen die volgens de in de betrokken lidstaat geldende wetgeving openstaan, en de termijnen waarbinnen deze rechtsmiddelen moeten worden ingesteld.

Artikel 20

Installaties waarvoor een vergunning is verleend maar waarvan de aanleg vóór de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn nog niet is aangevangen, dienen aan de bepalingen van de richtlijn te voldoen, tenzij de lidstaten daarvan onder opgave van redenen afwijken doch zonder afstand te nemen van een even hoog beschermingsniveau.

Artikel 21

1. De lidstaten dragen zorg voor aanneming en bekendmaking van de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen om uiterlijk op 3 mei 2002 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van de bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

3. De lidstaten geven gedurende vier jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn toestemming:

- voor de bouw en inbedrijfstelling van installaties,
- voor het in de handel brengen van subsystemen en veiligheidscomponenten,

die met de op de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn op hun grondgebied geldende voorschriften in overeenstemming zijn.

4. De Commissie legt uiterlijk op 3 mei 2004 aan het Europees Parlement en de Raad een verslag voor over de uitvoering van deze richtlijn, en met name artikel 1, lid 6, en artikel 17, en doet eventueel voorstellen.

Artikel 22

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 23

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 20 maart 2000.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

N. FONTAINE

Voor de Raad

De voorzitter

J. GAMA

*BIJLAGE I***SUBSYSTEEM VAN EEN INSTALLATIE**

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt een installatie onderverdeeld in infrastructuur en de volgende subsystemen, waarbij telkens rekening wordt gehouden met de bedrijfstechnische en onderhoudstechnische voorwaarden:

1. Kabels en kabelverbindingen
 2. Aandrijving en remmen
 3. Mechanische inrichtingen
 - 3.1. Kabelspaninrichtingen
 - 3.2. Mechanische inrichtingen in de stations
 - 3.3. Mechanische inrichtingen van de lijn
 4. Voertuigen
 - 4.1. Passagiersruimten, stoelen of sleeptoeu­stelen
 - 4.2. Ophanging
 - 4.3. Loopwerk
 - 4.4. Verbindingen met de kabel
 5. Elektrotechnische inrichtingen
 - 5.1. Bedienings-, controle- en veiligheidsinrichtingen
 - 5.2. Communicatie- en informatievoorzieningen
 - 5.3. Bliksemafleiding
 6. Ontruimingsinrichtingen
 - 6.1. Vaste ontruimingsinrichtingen
 - 6.2. Mobiele ontruimingsinrichtingen
-

BIJLAGE II

ESSENTIËLE EISEN

1. **Onderwerp**

In deze bijlage worden de essentiële eisen vastgesteld die van toepassing zijn op het ontwerp, de bouw en de inbedrijfstelling van installaties in de zin van artikel 1, lid 5, van deze richtlijn, inclusief de bedrijfstechnische en onderhoudstechnische voorwaarden.

2. **Algemene eisen**2.1. *Veiligheid van personen*

De veiligheid van passagiers, personeel en derden is een fundamentele vereiste bij het ontwerp, de aanleg en de exploitatie van installaties.

2.2. *Veiligheidsbeginselen*

Bij het ontwerp, de aanleg, het bedrijf en het onderhoud van een installatie moeten de volgende beginselen in de aangegeven volgorde worden toegepast:

- door passende ontwerp- en bouwvoorzieningen risico's uitsluiten of ten minste beperken;
- voor risico's die niet door ontwerp- en bouwvoorzieningen kunnen worden uitgesloten, de nodige beveiligingsmaatregelen vaststellen;
- voor de risico's die door de in het eerste en tweede streepje bedoelde maatregelen niet volledig kunnen worden uitgesloten, voorzorgsmaatregelen vaststellen en bekendmaken.

2.3. *Invloed van externe factoren*

Installaties moeten zo worden ontworpen en gebouwd dat zij op veilige wijze kunnen worden bediend met inachtneming van het type installatie, de kenmerken van het terrein en van de omgeving, de atmosferische en meteorologische omstandigheden, nabijgelegen constructies en mogelijke obstakels op de grond en in de lucht.

2.4. *Dimensionering*

De installatie, de subsystemen en alle veiligheidscomponenten moeten zodanig worden gedimensioneerd, ontworpen en uitgevoerd dat zij op een voldoende veiligheidsniveau bestand zijn tegen alle voorzienbare belastingen — ook buiten bedrijf — waarbij met name rekening moet worden gehouden met externe factoren, dynamische effecten, moeheidsverschijnselen evenals met de stand van de techniek. Dit geldt ook voor de materiaalkeuze.

2.5. *Montage*

2.5.1. De installatie, de subsystemen en alle veiligheidscomponenten moeten zodanig worden ontworpen en uitgevoerd dat zij veilig kunnen worden geassembleerd en gemonteerd.

2.5.2. De veiligheidscomponenten moeten zodanig worden ontworpen dat assemblagefouten door de constructie of door passende merktekens op de veiligheidscomponenten worden voorkomen.

2.6. *Betrouwbaarheid van de installatie*

2.6.1. De veiligheidscomponenten dienen zo te worden ontworpen en uitgevoerd en gebruikt dat de veilige werking van deze componenten en/of de veiligheid van de installatie overeenkomstig de in bijlage III bedoelde veiligheidsanalyse in alle gevallen wordt gewaarborgd opdat een defect hoogst onwaarschijnlijk is en met een passende veiligheidsmarge.

2.6.2. De installatie moet zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd, dat tijdens de werking tijdig passende maatregelen kunnen worden getroffen in geval van een defect van een component dat direct of indirect van invloed kan zijn op de veiligheid.

- 2.6.3. De in de punten 2.6.1 en 2.6.2 bedoelde veiligheidsgaranties moeten van toepassing zijn op elk willekeurig tijdsinterval tussen twee geplande inspecties van de betrokken component. De tijdsintervallen tussen de inspecties van de veiligheidscomponenten moeten in de gebruiksaanwijzing duidelijk worden vermeld.
- 2.6.4. Veiligheidscomponenten die als reserveonderdeel worden gemonteerd, moeten voldoen aan de essentiële eisen van deze richtlijn alsmede aan de voorwaarden voor een goede wisselwerking met andere onderdelen van de installatie.
- 2.6.5. Maatregelen moeten worden getroffen om te voorkomen dat brand in de installatie gevaar oplevert voor de vervoerde personen en het personeel.
- 2.6.6. Er moeten maatregelen worden getroffen voor de bescherming van de installatie en van personen tegen de bliksem.

2.7. *Veiligheidsvoorzieningen*

- 2.7.1. Defecten in de installatie die tot een gevaarlijke storing kunnen leiden, moeten in de mate van het mogelijke worden gedetecteerd, gesignaleerd en door een veiligheidsvoorziening worden verwerkt. Hetzelfde geldt voor normaal voorzienbare gebeurtenissen van buitenaf die de veiligheid in gevaar kunnen brengen.
- 2.7.2. De installatie moet te allen tijde via handbediening kunnen worden stilgelegd.
- 2.7.3. Wanneer de installatie door een veiligheidsvoorziening is stilgelegd, mag zij niet weer in werking kunnen worden gesteld zonder dat passende maatregelen zijn getroffen.

2.8. *Onderhoudstechnische voorwaarden*

De installatie moet zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat zowel geplande als niet-geplande controles en herstellingen veilig kunnen worden verricht.

2.9. *Hinderfactoren*

De installatie moet zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat schade of hinder door uitstootgassen, geluid en trillingen onder het vastgestelde maximum blijven.

3. **Infrastructurele eisen**

3.1. *Tracé, snelheid, afstand tussen de voertuigen*

- 3.1.1. De installatie moet zodanig zijn ontworpen dat zij, door inachtneming van de kenmerken van het terrein en van de omgeving, de atmosferische en meteorologische omstandigheden, nabijgelegen constructies en mogelijke obstakels op de grond en in de lucht veilig kan functioneren en geen enkel gevaar vormt, zulks in alle bedrijfs-, onderhouds- of reddingsomstandigheden.
- 3.1.2. Tussen de voertuigen, sleepinrichtingen, geleiderails, kabels enz. en alle nabijgelegen constructies op de grond en in de lucht en mogelijke obstakels moet zijdelings en verticaal in voldoende ruimte worden voorzien, waarbij rekening moet worden gehouden met bewegingen van de kabels en de voertuigen of de sleepinrichtingen in zijdelingse, verticale of lengterichting, steeds uitgaande van de meest ongunstige voorzienbare bedrijfsomstandigheden.
- 3.1.3. Voor de maximale afstand tussen de voertuigen en de grond moet rekening gehouden worden met de aard van de installatie, het type voertuigen en de ontruimingsmogelijkheden; voor open voertuigen moet ook worden gelet op valrisico's en op de psychologische aspecten die samenhangen met de hoogte.
- 3.1.4. De maximale snelheid van de voertuigen en de sleepinrichtingen, de minimale onderlinge afstand en het versnellings- en afremmingsvermogen moeten zo zijn gekozen dat de veiligheid van personen en de correcte werking van de installatie gewaarborgd zijn.

3.2. *Stations en lijnconstructies*

- 3.2.1. De stations en lijnconstructies moeten zodanig zijn ontworpen, gebouwd en uitgerust dat zij stabiel zijn. Zij moeten in alle mogelijke bedrijfsomstandigheden een veilige geleiding van kabels, voertuigen en sleepinrichtingen alsmede veilig onderhoud mogelijk maken.

- 3.2.2. De in- en uitstapzones van de installatie moeten zodanig zijn ingericht dat het verkeer van voertuigen en sleepinrichtingen en personen veilig kan verlopen. In het bijzonder moeten de voertuigen en sleepinrichtingen in de stations kunnen voortbewegen zonder gevaar voor personen, waarbij rekening gehouden moet worden met hun eventuele actieve deelneming.

4. **Eisen ten aanzien van de kabels, aandrijving en de remmen en de mechanische en elektrische installaties**

4.1. *Kabels en kabelsteunen*

- 4.1.1. Alle technische mogelijke voorzieningen dienen te worden getroffen om

- een breuk van de kabels en de bevestigingspunten te vermijden;
- de maximale belasting effectief mogelijk te maken;
- de goede geleiding van de kabels te verzekeren en ontsporing te voorkomen;
- het controleren van de kabels mogelijk te maken.

- 4.1.2. Indien het gevaar van ontsporing van de kabels niet volledig kan worden weggenomen, moeten maatregelen worden getroffen opdat in geval van ontsporing de kabels worden opgevangen en de installatie wordt stopgezet zonder gevaar voor personen.

4.2. *Mechanische installaties*

4.2.1. *Aandrijving*

De aandrijving van een installatie moet uit een oogpunt van prestaties en inzetbaarheid aangepast zijn aan de verschillende bedrijfstoestanden en -omstandigheden.

4.2.2. *Noodaandrijving*

Er moet een noodaandrijving zijn met een energievoorziening die onafhankelijk is van die van de hoofdaandrijving, tenzij uit de risicobeoordeling blijkt dat een noodaandrijving niet noodzakelijk is voor een eenvoudige, snelle en veilige evacuatie van gebruikers uit voertuigen en sleepinrichtingen.

4.2.3. *Remsysteem*

- 4.2.3.1. De installatie en/of de voertuigen moet/moeten in geval van nood op elk moment tot stilstand kunnen worden gebracht, ook bij de meest ongunstige toegelaten belastings- en wrijvingsomstandigheden voor de aandrijfschijf. De remweg moet zo kort zijn als de veiligheid van de installatie vereist.

- 4.2.3.2. De afremming moet binnen passende grenzen gebeuren, zodanig dat de veiligheid van de gebruikers en een goede reactie van de voertuigen, kabels en overige onderdelen van de installatie gewaarborgd zijn.

- 4.2.3.3. Alle installaties moeten zijn uitgerust met twee of meer remsystemen die elk afzonderlijk de installatie tot stilstand kunnen brengen en zodanig zijn gecoördineerd, dat het systeem dat in werking is, automatisch wordt vervangen wanneer het niet meer afdoende functioneert. Het laatste remsysteem van de trekkabel moet rechtstreeks op de aandrijfschijf werken. Deze voorschriften gelden niet voor sleepliften.

- 4.2.3.4. De installatie moet voorzien zijn van een doeltreffende stop- en stilleggingsinrichting die het onmogelijk maakt dat de installatie voortijdig weer in werking wordt gesteld.

4.3. *Bedieningsinrichtingen*

De bedieningsinrichtingen moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat zij bedrijfszeker en betrouwbaar functioneren en bestand zijn tegen de normale bedrijfsbelasting en externe invloeden zoals vochtigheid, temperatuur of elektromagnetische storingen, en dat zelfs bij bedieningsfouten geen gevaarlijke situaties ontstaan.

4.4. *Communicatie-inrichtingen*

Het personeel van de installatie moet via geschikte inrichtingen permanent onderling kunnen communiceren en in noodgevallen de gebruikers behoorlijk kunnen instrueren.

5. Voertuigen en sleepinrichtingen

- 5.1. De voertuigen en sleepinrichtingen moeten zodanig zijn ontworpen en ingericht dat de gebruikers er in voorzienbare gebruiksomstandigheden niet kunnen uitvallen en geen andere gevaren lopen.
- 5.2. De bevestiging van de voertuigen en sleepinrichtingen aan de kabel moet zodanig zijn gedimensioneerd en uitgevoerd dat ook in de minst gunstige omstandigheden
- de kabel niet wordt beschadigd en
 - de bevestiging niet kan verschuiven, tenzij dat geen noemenswaardig gevaar oplevert voor de veiligheid van het voertuig, de sleepinrichting en de installatie.
- 5.3. De deuren van de voertuigen (gondels, cabines) moeten gesloten en vergrendeld kunnen worden. De vloer en de wanden van de voertuigen moeten zodanig ontworpen en gebouwd zijn dat zij in alle omstandigheden bestand zijn tegen de door de gebruikers uitgeoefende druk en belasting.
- 5.4. Indien voor de bedrijfsveiligheid de aanwezigheid van een personeelslid aan boord is vereist, dient het voertuig te zijn voorzien van alle uitrusting voor het uitoefenen van diens functie.
- 5.5. De voertuigen en/of sleepinrichtingen en met name de ophanging moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat de veiligheid van de personeelsleden die er volgens de toepasselijke regels en voorschriften werkzaam zijn, verzekerd is.
- 5.6. Bij voertuigen met een loskoppelbare bevestiging moeten alle maatregelen worden getroffen opdat slecht vastgekoppelde voertuigen of bij aankomst niet losgekoppelde voertuigen nog vóór het vertrek en zonder gevaar voor de gebruikers tot stilstand kunnen worden gebracht en neerstorten verhinderd wordt.
- 5.7. Voertuigen van kabelspoorwegen en, wanneer het type installatie zulks toelaat, van pendelbanen met twee kabels moeten voorzien zijn van een op de rails werkende automatische reminrichting, indien de mogelijkheid van een breuk van de bewegende kabel niet redelijkerwijs kan worden uitgesloten.
- 5.8. Wanneer het gevaar voor ontsporing van het voertuig door andere maatregelen niet volledig kan worden uitgesloten, moet het voertuig worden uitgerust met een voorziening die het ontsporen belet en waardoor het zonder gevaar voor personen tot stilstand kan worden gebracht.

6. Voorzieningen voor de gebruikers

De toegang tot de in- en uitstapplaats evenals het in- en uitstappen zelf moet met inachtneming van de omloop en de stilstand van de voertuigen zodanig zijn georganiseerd, dat de veiligheid van personen, in het bijzonder op plaatsen waar een valrisico bestaat, gewaarborgd is. Kinderen en gehandicapten moeten de installatie op veilige wijze kunnen gebruiken wanneer de vervoersdienst ook aan hun is gericht.

7. Bedrijfstechnische voorwaarden

7.1. Veiligheid

- 7.1.1. Alle nodige technische voorzieningen en maatregelen moeten worden getroffen opdat de installatie overeenkomstig haar bestemming, haar technische specificaties en de vastgestelde gebruiksvoorwaarden kan worden gebruikt, en opdat de voorschriften voor een veilige werking en regelmatig onderhoud kunnen worden nageleefd. De handleiding en dienovereenkomstige voorschriften worden opgesteld in de officiële taal of talen van de Gemeenschap die de lidstaat op wiens grondgebied de installatie wordt aangelegd, overeenkomstig het Verdrag kan aanwijzen.
- 7.1.2. De met de bediening van de installatie belaste personen, die voor deze taak geschikt moeten zijn, moeten gepaste werkmiddelen ter beschikking worden gesteld.

7.2. Veiligheid bij stilvallen van de installatie

Er dienen technische voorzieningen en maatregelen te worden getroffen zodat de gebruikers in geval van een storing van de installatie die niet meteen kan worden verholpen binnen een — afhankelijk van het type installatie en de omgeving — redelijke tijd in zekerheid kunnen worden gebracht.

7.3. *Overige bijzondere veiligheidsvoorzieningen*

7.3.1. Bedieningsposten en werkruimten

Bewegende delen van de installatie die in de stations normaal bereikbaar zijn, moeten zodanig zijn ontworpen, uitgevoerd en geïnstalleerd, dat alle risico's worden vermeden; is dit niet mogelijk, dan moeten beveiligingsvoorzieningen worden aangebracht om elke rechtstreekse aanraking van delen van de installatie die tot ongevallen kan leiden, te voorkomen. Deze voorzieningen mogen niet gemakkelijk los te maken of te omzeilen zijn.

7.3.2. Valgevaar

De voor werkzaamheden en andere ingrepen bestemde posten en zones en de toegang daartoe moeten, zelfs wanneer zij slechts incidenteel worden gebruikt, zodanig zijn ontworpen en ingericht dat de personen die zich daar bevinden, niet kunnen vallen. Is deze valbeveiliging niet toereikend, dan moeten de posten bovendien zijn voorzien van bevestigingspunten voor een persoonlijke veiligheidsuitrusting.

*BIJLAGE III***VEILIGHEIDSANALYSE**

Bij de veiligheidsanalyse die voor alle installaties in de zin van artikel 1, lid 5, van deze richtlijn dient te worden uitgevoerd, moet rekening worden gehouden met alle beoogde gebruikswijzen. De analyse moet vakkundig en volgens een erkende of gevestigde methode worden uitgevoerd waarbij rekening wordt gehouden met de complexiteit van de installatie. Het doel is ook te waarborgen dat in het ontwerp en de uitvoering van de voorgestelde installatie rekening is gehouden met de plaatselijke omgeving en met de meest ongunstige omstandigheden, teneinde een bevredigend veiligheidsniveau te garanderen.

De veiligheidsanalyse heeft met name betrekking op de veiligheidsvoorzieningen en de werking ervan op de installatie en de met die inrichtingen verbonden subsystemen, zodat zij:

- bij een eerste teken van defect of storing kunnen reageren en de installatie in gegarandeerde veiligheid (fail safe) kan doorlopen of stilvallen, of
- redundant zijn en gecontroleerd worden, of
- van dien aard zijn, dat de defectwaarschijnlijkheid ervan kan worden berekend en zij van een veiligheidsniveau zijn dat vergelijkbaar is met dat van de veiligheidsvoorzieningen die voldoen aan de in het eerste en tweede streepje bedoelde criteria.

Op basis van de veiligheidsanalyse wordt een inventaris opgemaakt van de risico's en gevaarlijke situaties volgens artikel 4, lid 1, van deze richtlijn alsmede de in artikel 4, lid 2, van deze richtlijn bedoelde lijst van veiligheidscomponenten. Het resultaat van de veiligheidsanalyse moet in een veiligheidsrapport worden samengevat.

BIJLAGE IV

VEILIGHEIDSCOMPONENTEN: EG-VERKLARING VAN OVEREENSTEMMING

Deze bijlage is van toepassing op de in artikel 1, lid 5, van deze richtlijn bedoelde veiligheidscomponenten, teneinde vast te stellen dat deze voldoen aan de in artikel 3, lid 1, van de richtlijn bedoelde en in bijlage II vastgestelde desbetreffende essentiële eisen.

De EG-verklaring van overeenstemming en de begeleidende documenten dienen te zijn gedateerd en ondertekend. De verklaring dient te zijn opgesteld in dezelfde taal/talen als de in bijlage II, punt 7.1.1, bedoelde handleiding.

De verklaring dient de volgende gegevens te bevatten:

- referenties van deze richtlijn;
 - naam, firmanaam en volledig adres van de constructeur of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde. Bij gemachtigden dient ook de naam, de firmanaam en het volledige adres van de constructeur te worden aangegeven;
 - beschrijving van de component (merk, type enz.);
 - gevolgde procedure voor de verklaring van overeenstemming (artikel 7 van deze richtlijn);
 - alle toepasselijke bepalingen waaraan de component moet voldoen, met name die in verband met het gebruik;
 - naam en adres van de bij de conformiteitsbeoordelingsprocedure betrokken aangemelde instantie(s), datum waarop het EG-keuringscertificaat is afgegeven, met in voorkomend geval de geldigheidsduur en -voorwaarden van het certificaat;
 - in voorkomend geval, de referentie van de toepasselijke geharmoniseerde specificaties;
 - identiteit van de ondertekenaar die gemachtigd is verplichtingen aan te gaan voor de constructeur of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde.
-

BIJLAGE V

VEILIGHEIDSCOMPONENTEN: CONFORMITEITSBEOORDELING

1. Toepassingsgebied

Deze bijlage is van toepassing op de veiligheidscomponenten, teneinde te beoordelen of deze voldoen aan de in artikel 3, lid 1, van deze richtlijn bedoelde en in bijlage II vastgestelde essentiële eisen. Deze bijlage heeft betrekking op de beoordeling door (een) aangemelde instantie(s) van de intrinsieke overeenstemming van een afzonderlijk beschouwde component met de technische specificaties waaraan deze moet voldoen.

2. Inhoud van de procedures

De beoordelingsprocedures die door de aangemelde instanties worden toegepast, zowel in de ontwerp- als in de productiefase, worden uitgevoerd volgens de modules die zijn vastgesteld in Besluit 93/465/EEG op de in de hiernavolgende tabel aangegeven wijze. De in deze tabel aangegeven oplossingen zijn te beschouwen als gelijkwaardig en zijn ter keuze van de constructeur.

CONFORMITEITSBEOORDELING VAN DE VEILIGHEIDSCOMPONENTEN

Ontwerp	Productie
1. EG-typeonderzoek Module „B”	1.a) Productiekwaliteitsborging Module „D”
	1.b) Productkeuring Module „F”
2. Volledige kwaliteitsborging Module „H”	2. Volledige kwaliteitsborging Module „H”
3. Eenheidskeuring Module „G”	3. Eenheidskeuring Module „G”

Bij gebruik van de modules moeten de in elke module voorziene specifieke aanvullende voorwaarden in aanmerking worden genomen.

MODULE B: EG-TYPEONDERZOEK

- In deze module wordt dat deel van de procedure beschreven in het kader waarvan een aangemelde instantie vaststelt en verklaart dat een representatief exemplaar van de betrokken productie voldoet aan de bepalingen van deze richtlijn.
- De aanvraag om een EG-typeonderzoek wordt door de constructeur of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde ingediend bij een aangemelde instantie van zijn keuze.

De aanvraag omvat:

- naam en adres van de constructeur, alsmede naam en adres van de gemachtigde indien de aanvraag door laatstgenoemde wordt ingediend;
- een schriftelijke verklaring dat er geen gelijklopende aanvraag is ingediend bij een andere aangemelde instantie;
- de technische documentatie als omschreven in punt 3.

De aanvrager stelt een voor de betrokken productie representatief exemplaar, dat hierna „type” wordt genoemd, ter beschikking van de aangemelde instantie. De aangemelde instantie kan om meer exemplaren verzoeken indien dit nodig is voor het keuringsprogramma.

- Op basis van de technische documentatie moet kunnen worden beoordeeld of de component in overeenstemming is met de voorschriften van deze richtlijn. Voorzover dat voor deze beoordeling nodig is, dient de technische documentatie inzicht te verschaffen in het ontwerp, het fabricageproces en de werking van de component.

De technische documentatie omvat, voorzover dat voor de beoordeling noodzakelijk is:

- een algemene beschrijving van het type;
- ontwerp- en fabricagetekeningen, alsmede schema's van delen, onderdelen, stroomlopen, enz.;
- beschrijvingen en toelichtingen die nodig zijn voor het begrijpen van genoemde tekeningen en schema's en van de werking van de component;
- een lijst van de in artikel 2, lid 2, van deze richtlijn bedoelde Europese specificaties die geheel of gedeeltelijk zijn toegepast en beschrijvingen van de oplossingen die zijn gekozen om aan de essentiële eisen te voldoen indien de in artikel 2, lid 2, van deze richtlijn bedoelde Europese specificaties niet bestaan;
- de resultaten van de bij het ontwerp verrichte berekeningen, onderzoeken, enz.;
- de keuringsverslagen.

Tevens dient het toepassingsgebied van de component erin vermeld te worden.

4. De aangemelde instantie:

- 4.1. bestudeert de technische documentatie, controleert of het type in overeenstemming daarmee vervaardigd is en identificeert de onderdelen die ontworpen zijn overeenkomstig de relevante bepalingen van de in artikel 2, lid 2, van deze richtlijn bedoelde Europese specificaties, alsook de onderdelen die zijn ontworpen zonder dat de desbetreffende bepalingen van de Europese specificaties in acht werden genomen;
 - 4.2. verricht of geeft opdracht tot het verrichten van de passende controles en de noodzakelijke proeven om na te gaan of de door de fabrikant gekozen oplossingen voldoen aan de essentiële eisen van deze richtlijn indien de in artikel 2, lid 2, bedoelde Europese specificaties niet zijn toegepast;
 - 4.3. verricht of geeft opdracht tot het verrichten van de passende controles en de noodzakelijke proeven om ingeval de fabrikant heeft besloten ze toe te passen, na te gaan of de desbetreffende Europese specificaties werkelijk zijn toegepast;
 - 4.4. stelt in overleg met de aanvrager de plaats vast waar de noodzakelijke controles en proeven zullen worden uitgevoerd.
5. Indien het type voldoet aan de bepalingen van de richtlijn, verstrekt de aangemelde instantie een verklaring van EG-typeonderzoek aan de aanvrager. De verklaring bevat naam en adres van de constructeur, de conclusies van de controle, de voorwaarden voor de geldigheid en de geldigheidsduur van de verklaring en de noodzakelijke gegevens voor de identificatie van het goedgekeurde type.

Een lijst van de belangrijke onderdelen van de technische documentatie wordt als bijlage bij de verklaring gevoegd en een afschrift daarvan wordt door de aangemelde instantie bewaard. Indien aan de constructeur een verklaring van EG-typeonderzoek wordt geweigerd, dan geeft de aangemelde instantie een uitvoerige motivatie van de weigering. Er moet in een beroepsprocedure worden voorzien.

6. De aangemelde instantie die in het bezit is van de technische documentatie betreffende de verklaring van EG-typeonderzoek, wordt door de aanvrager in kennis gesteld van alle in de goedgekeurde component aangebrachte wijzigingen; voor de betrokken wijzigingen moet aanvullende goedkeuring worden verleend indien zij van invloed kunnen zijn op de overeenstemming met de essentiële eisen of de voor de component voorgeschreven gebruiksomstandigheden. Deze aanvullende goedkeuring wordt gegeven in de vorm van een aanvulling op de oorspronkelijke verklaring van EG-typeonderzoek.
7. Iedere aangemelde instantie doet aan de andere aangemelde instanties een overzicht toekomen van de verstrekte en ingetrokken verklaringen van EG-typeonderzoek en bijbehorende aanvullingen.
8. De overige aangemelde instanties kunnen afschriften van de verklaringen van EG-typeonderzoek en/of de aanvullingen krijgen. De bijlagen bij de verklaringen worden ter beschikking van de overige aangemelde instanties gehouden.
9. Gedurende ten minste 30 jaar na de datum waarop de laatste component vervaardigd is, bewaart de constructeur of zijn gemachtigde naast de technische documentatie ook een afschrift van de verklaring van EG-typeonderzoek en van de aanvullingen daarop.

Indien noch de constructeur noch zijn gemachtigde in de Gemeenschap is gevestigd, is de persoon die is belast met het in de handel brengen van de component in de Gemeenschap, degene die de technische documentatie ter beschikking moet houden.

MODULE D: PRODUCTIEKWALITEITSBORGING

1. In deze module wordt de procedure beschreven waarbij de fabrikant die aan de eisen van punt 2 voldoet, garandeert en verklaart dat de betrokken componenten in overeenstemming zijn met het type als beschreven in de verklaring van EG-typeonderzoek en voldoen aan de voorschriften van deze richtlijn die op die componenten van toepassing zijn. De constructeur of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde brengt de CE-markering aan op alle componenten en stelt een schriftelijke verklaring van overeenstemming op. De CE-markering is vergezeld van een identificatienummer van de aangemelde instantie die belast is met het in punt 4 bedoelde toezicht.
2. De constructeur hanteert een goedgekeurd productiekwaliteitssysteem, verricht op de componenten een eindkeuring en beproeving als omschreven in punt 3 en is onderworpen aan het toezicht als omschreven in punt 4.
3. **Kwaliteitssysteem**
- 3.1. De constructeur dient voor de betrokken componenten bij een aangemelde instantie van zijn keuze een aanvraag voor de beoordeling van zijn kwaliteitssysteem in.

Deze aanvraag behelst:

- alle relevante informatie voor de bedoelde categorie componenten;
 - de documentatie over het kwaliteitssysteem;
 - voorzover van toepassing, de technische documentatie betreffende het goedgekeurde type en een afschrift van de verklaring van EG-typeonderzoek.
- 3.2. Het kwaliteitssysteem moet waarborgen dat de componenten in overeenstemming zijn met het type als beschreven in de verklaring van EG-typeonderzoek en met de voorschriften van deze richtlijn die daarop van toepassing zijn.

Alle door de constructeur gevolgde beginselen, voorschriften en bepalingen moeten systematisch en ordelijk worden aangegeven in een documentatie van schriftelijk vastgestelde beleidslijnen, procedures en instructies. Deze documentatie over het kwaliteitssysteem dient ervoor te zorgen dat de kwaliteitsprogramma's, -plannen, -handleidingen en -rapporten door iedereen op dezelfde manier worden geïnterpreteerd.

Zij dient met name een behoorlijke beschrijving te bevatten van:

- de kwaliteitsdoelstellingen, het organisatieschema en de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de bedrijfsleiding met betrekking tot de kwaliteit van de componenten;
 - de fabricageprocédés, de kwaliteitscontrole- en kwaliteitsborgingstechnieken alsmede de in dat verband systematisch toe te passen technieken en maatregelen;
 - de onderzoeken en proeven die vóór, tijdens en na de fabricage worden verricht en de frequentie waarmee dat zal gebeuren;
 - de kwaliteitsrapporten, zoals keuringsverslagen, beproevingsgegevens, ijkgegevens, rapporten betreffende de kwalificatie van het betrokken personeel, enz.;
 - de middelen om controle uit te oefenen op het bereiken van de vereiste kwaliteit van de componenten en de doeltreffende werking van het kwaliteitssysteem.
- 3.3. De aangemelde instantie beoordeelt het kwaliteitssysteem om na te gaan of dit voldoet aan de in punt 3.2 bedoelde eisen. Zij veronderstelt dat aan deze eisen wordt voldaan wanneer het gaat om kwaliteitssystemen waarbij de desbetreffende geharmoniseerde norm wordt toegepast.

Ten minste één lid van het beoordelingsteam dient ervaring te hebben met het beoordelen van de technologie van de component in kwestie. De beoordelingsprocedure omvat een inspectiebezoek aan de installaties van de constructeur.

De constructeur wordt van de beslissing in kennis gesteld. De kennisgeving bevat de conclusies van het onderzoek en het met redenen omklede beoordelingsbesluit.

- 3.4. De constructeur verbindt zich ertoe de verplichtingen die voortvloeien uit het goedgekeurde kwaliteitssysteem na te komen en te zorgen dat het passend en doeltreffend blijft.

De aangemelde instantie die het kwaliteitssysteem heeft goedgekeurd, wordt door de constructeur of diens gemachtigde voortdurend op de hoogte gebracht van elke voorgenomen wijziging van het kwaliteitssysteem.

De aangemelde instantie beoordeelt de voorgestelde wijzigingen en beslist of het gewijzigde kwaliteitssysteem nog steeds voldoet aan de in punt 3.2 bedoelde eisen dan wel of een nieuwe beoordeling noodzakelijk is.

Zij stelt de constructeur van haar beslissing in kennis. De kennisgeving bevat de conclusies van het onderzoek en het met redenen omklede beoordelingsbesluit.

4. Toezicht onder verantwoordelijkheid van de aangemelde instantie

- 4.1. Het toezicht heeft tot doel ervoor te zorgen dat de constructeur naar behoren voldoet aan de verplichtingen die voortvloeien uit het goedgekeurde kwaliteitssysteem.

- 4.2. De constructeur verleent de aangemelde instantie voor inspectiedoeleinden toegang tot de fabricage-, keurings-, beproevings- en opslagruimten en verstrekt haar alle nodige informatie, met name:

- de documentatie over het kwaliteitssysteem;
- de kwaliteitsrapporten, zoals keuringsverslagen, beproevingsgegevens, ijkgegevens, rapporten betreffende de kwalificatie van het betrokken personeel, enz.

- 4.3. De aangemelde instantie verricht periodieke controles om erop toe te zien dat de constructeur het kwaliteitssysteem onderhoudt en toepast; zij bezorgt de constructeur een controlerapport.

- 4.4. De aangemelde instantie kan bovendien onaangekondigde bezoeken brengen aan de constructeur. Bij die bezoeken kan de aangemelde instantie zo nodig proeven verrichten of laten verrichten om zich van de goede werking van het kwaliteitssysteem te vergewissen. Zij verstrekt de constructeur een verslag van het bezoek en, voorzover van toepassing, een beproevingsrapport.

5. De constructeur houdt gedurende een periode van ten minste 30 jaar na de datum waarop de laatste component werd vervaardigd, de volgende gegevens ter beschikking van de nationale autoriteiten:

- de in punt 3.1, tweede alinea, tweede streepje, bedoelde documentatie;
- de in punt 3.4, tweede alinea, bedoelde wijzigingen;
- de in punt 3.4, laatste alinea, en in de punten 4.3 en 4.4 bedoelde beslissingen en rapporten van de aangemelde instantie.

6. Iedere aangemelde instantie stelt de andere aangemelde instanties in kennis van de terzake dienende informatie over afgifte en intrekking van kwaliteitssysteemgoedkeuringen.

MODULE F: PRODUCTKEURING

1. In deze module wordt de procedure beschreven waarbij de constructeur of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde garandeert en verklaart dat de aan de in punt 3 bedoelde bepalingen onderworpen componenten in overeenstemming zijn met het type als beschreven in de verklaring van EG-typeonderzoek en voldoen aan de voorschriften van deze richtlijn die op deze componenten van toepassing zijn.

2. De constructeur neemt alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat het fabricageproces waarborgt dat de componenten in overeenstemming zijn met het type als beschreven in de verklaring van EG-typeonderzoek en met de voorschriften die op die componenten van toepassing zijn. De constructeur of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde brengt op elke component de CE-markering aan en stelt een verklaring van overeenstemming op.

3. De aangemelde instantie verricht passende onderzoeken en proeven teneinde na te gaan of de component in kwestie in overeenstemming is met de voorschriften van deze richtlijn; dit geschiedt naar keuze van de constructeur via onderzoek en beproeving van iedere component afzonderlijk zoals aangegeven in punt 4, dan wel via onderzoek en beproeving op statistische basis zoals aangegeven in punt 5.

De constructeur of diens gemachtigde bewaart gedurende een periode van ten minste 30 jaar na de vervaardiging van de laatste component een afschrift van de verklaring van overeenstemming.

4. Keuring door onderzoek en beproeving van iedere component afzonderlijk
 - 4.1. Alle componenten worden afzonderlijk onderzocht en er worden passende proeven als omschreven in de in artikel 2 van deze richtlijn bedoelde relevante Europese specificatie(s) of daarmee gelijkstaande proeven verricht, teneinde na te gaan of zij in overeenstemming zijn met het type als beschreven in de verklaring van EG-typeonderzoek en met de voorschriften van deze richtlijn die op die componenten van toepassing zijn.
 - 4.2. De aangemelde instantie brengt op iedere goedgekeurde component haar identificatienummer aan of laat dit doen; tevens stelt zij ten aanzien van de verrichte proeven een schriftelijke verklaring van overeenstemming op.
 - 4.3. De constructeur of diens gemachtigde moet in staat zijn de verklaringen van overeenstemming van de aangemelde instantie over te leggen indien daarom wordt verzocht.
5. Statistische keuring
 - 5.1. De constructeur biedt zijn componenten aan in de vorm van homogene partijen en neemt alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat het fabricageproces de homogeniteit van iedere geproduceerde partij waarborgt.
 - 5.2. Alle componenten moeten voor keuring in de vorm van homogene partijen beschikbaar zijn. Van iedere partij wordt steekproefsgewijs een monster genomen. De componenten in het monster worden afzonderlijk onderzocht en er worden passende proeven als omschreven in de in artikel 2, lid 2, van deze richtlijn bedoelde Europese specificatie(s) of daarmee gelijkstaande proeven uitgevoerd, teneinde de overeenstemming met de desbetreffende voorschriften van de richtlijn te controleren en te bepalen of de partij wordt goed- dan wel afgekeurd.
 - 5.3. Bij de statistische procedure wordt gebruikgemaakt van de volgende elementen:
 - een statistische methode,
 - een steekproefschema en de operationele karakteristieken daarvan.
 - 5.4. Indien een partij wordt goedgekeurd, brengt de aangemelde instantie op iedere component haar identificatienummer aan of laat dit doen; tevens stelt zij ten aanzien van de verrichte proeven een schriftelijke verklaring van overeenstemming op. Alle componenten van het monster mogen in de handel worden gebracht, behalve die componenten van het monster die niet in overeenstemming werden bevonden.

Indien een partij wordt afgekeurd, neemt de aangemelde instantie passende maatregelen om te voorkomen dat die partijen in de handel worden gebracht. Wanneer het vaak voorkomt dat partijen worden afgekeurd, kan de aangemelde instantie de statistische keuring staken.

De constructeur mag onder verantwoordelijkheid van de aangemelde instantie tijdens het fabricageproces het identificatienummer van die instantie aanbrengen.
 - 5.5. De constructeur of diens gemachtigde moet in staat zijn de verklaringen van overeenstemming van de aangemelde instantie over te leggen indien daarom wordt verzocht.

MODULE G: EENHEIDSKEURING

1. In deze module wordt de procedure beschreven waarbij de constructeur garandeert en verklaart dat de betrokken component waarvoor de in punt 2 bedoelde verklaring is afgegeven, in overeenstemming is met de voorschriften van deze richtlijn die daarop van toepassing zijn. De constructeur of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde brengt de CE-markering aan op elke component en stelt een verklaring van overeenstemming op.
2. De aangemelde instantie onderzoekt de component en voert passende proeven uit als omschreven in de in artikel 2, lid 2, van deze richtlijn bedoelde relevante Europese specificatie(s) of daarmee gelijkstaande proeven teneinde overeenstemming van het product met de toepasselijke voorschriften van de richtlijn te controleren.

De aangemelde instantie brengt haar identificatienummer op de component aan of laat dit aanbrengen; tevens stelt zij ten aanzien van de verrichte proeven een verklaring van overeenstemming op.
3. Op basis van de technische documentatie moet kunnen worden beoordeeld of de component in overeenstemming is met de voorschriften van deze richtlijn en inzicht kan worden verkregen in het ontwerp, het fabricageproces en de werking van de component.

De technische documentatie omvat, voorzover dat voor de beoordeling noodzakelijk is:

- een algemene beschrijving van het type;
- ontwerp- en fabricagetekeningen, alsmede schema's van onderdelen, samengestelde onderdelen, schakelingen, enz.;
- beschrijvingen en toelichtingen die nodig zijn voor het begrijpen van genoemde tekeningen en schema's en van de werking van de component;
- een lijst van de in artikel 2, lid 2, van deze richtlijn bedoelde Europese specificaties die geheel of gedeeltelijk zijn toegepast en een beschrijving van de oplossingen die zijn gekozen om aan de essentiële eisen te voldoen ingeval de in genoemd artikel 2, lid 2, bedoelde specificaties niet zijn toegepast;
- de resultaten van de in het kader van het ontwerp verrichte berekeningen, onderzoeken, enz.;
- de beproevingsrapporten;
- het toepassingsgebied van de componenten.

MODULE H: VOLLEDIGE KWALITEITSBORGING

1. In deze module wordt de procedure beschreven in het kader waarvan de constructeur die aan de eisen van punt 2 voldoet, garandeert en verklaart dat de betrokken componenten voldoen aan de eisen van deze richtlijn die op die producten van toepassing zijn. De constructeur of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde brengt op iedere component de CE-markering aan en stelt een verklaring van overeenstemming op. De CE-markering gaat vergezeld van het identificatienummer van de aangemelde instantie die belast is met het toezicht als omschreven in punt 4.
2. De constructeur hanteert een goedgekeurd kwaliteitssysteem voor ontwerp, fabricage, eindkeuring van componenten en beproeving als omschreven in punt 3 en is onderworpen aan het toezicht als omschreven in punt 4.

3. Kwaliteitssysteem

- 3.1. De constructeur dient bij een aangemelde instantie een aanvraag voor beoordeling van zijn kwaliteitssysteem in.

Deze aanvraag behelst:

- alle relevante informatie over de categorie componenten die men wil gaan fabriceren;
- de documentatie over het kwaliteitssysteem.

- 3.2. De toepassing van het kwaliteitssysteem moet waarborgen dat de componenten voldoen aan de eisen van deze richtlijn die daarop van toepassing zijn.

Alle door de constructeur gevolgde beginselen, voorschriften en bepalingen moeten systematisch en ordelijk worden aangegeven in een documentatie van schriftelijk vastgelegde beleidslijnen, procedures en instructies. De documentatie over het kwaliteitssysteem dient ervoor te zorgen dat de kwaliteitsbepalende beleidsmaatregelen en procedures zoals kwaliteitsprogramma's, -plannen, -handleidingen en -rapporten door iedereen op dezelfde manier worden geïnterpreteerd.

De documentatie bevat met name een behoorlijke beschrijving van:

- de kwaliteitsdoelstellingen, het organisatieschema en de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de bedrijfsleiding met betrekking tot de kwaliteit van ontwerp en component;
- de technische ontwerp-specificaties, met inbegrip van de in artikel 2, lid 2, van deze richtlijn bedoelde Europese specificaties die worden toegepast en, indien de Europese specificaties niet volledig worden toegepast, de middelen die zullen worden aangewend om te waarborgen dat wordt voldaan aan de essentiële eisen van deze richtlijn die op de producten van toepassing zijn;
- de controle- en keuringstechnieken voor het ontwerp, de procédés en systematische maatregelen die zullen worden toegepast bij het ontwerpen van de componenten die onder de bedoelde categorie componenten vallen;
- de daarbij gebruikte fabricage-, kwaliteitsbeheersings- en kwaliteitsborgingstechnieken en -procédés en de in dat verband systematisch toe te passen maatregelen;

- de onderzoeken en proeven die vóór, tijdens en na de fabricage worden verricht en de frequentie waarmee dat zal gebeuren;
- de kwaliteitsrapporten, zoals keuringsverslagen, beproevingsgegevens, ijkgegevens, rapporten betreffende de kwalificatie van het betrokken personeel, enz.;
- de middelen om controle uit te oefenen op het bereiken van de vereiste kwaliteit van ontwerp en component, en de doeltreffende werking van het kwaliteitssysteem.

- 3.3. De aangemelde instantie beoordeelt het kwaliteitssysteem om na te gaan of dit voldoet aan de in punt 3.2 bedoelde eisen. Zij veronderstelt dat aan deze eisen wordt voldaan wanneer het gaat om kwaliteitssystemen waarbij de desbetreffende geharmoniseerde norm wordt toegepast.

Ten minste één lid van het beoordelingsteam dient ervaring te hebben in het beoordelen van de betrokken technologie. De beoordelingsprocedure omvat een bezoek aan de installaties van de constructeur.

De constructeur wordt van de beslissingen in kennis gesteld. De kennisgeving bevat de conclusies van het onderzoek en het met redenen omklede beoordelingsbesluit.

- 3.4. De constructeur verbindt zich ertoe de verplichtingen die voortvloeien uit het goedgekeurde kwaliteitssysteem, na te komen en te zorgen dat het passend en doeltreffend blijft.

De aangemelde instantie die het kwaliteitssysteem heeft goedgekeurd, wordt door de constructeur of zijn gemachtigde voortdurend op de hoogte gebracht van elke voorgenomen wijziging van het kwaliteitssysteem.

De aangemelde instantie beoordeelt de voorgestelde wijzigingen en beslist of het gewijzigde kwaliteitssysteem nog steeds voldoet aan de in punt 3.2 bedoelde eisen dan wel of een nieuwe beoordeling noodzakelijk is.

Zij stelt de constructeur van haar beslissing in kennis. De kennisgeving bevat de conclusies van het onderzoek en het met redenen omklede beoordelingsbesluit.

4. Toezicht onder verantwoordelijkheid van de aangemelde instantie

- 4.1. Het toezicht heeft tot doel ervoor te zorgen dat de constructeur naar behoren voldoet aan de verplichtingen die voortvloeien uit het goedgekeurde kwaliteitssysteem.

- 4.2. De constructeur verleent de aangemelde instantie voor inspectiedoeleinden toegang tot de ontwerp-, fabricage-, keurings-, beproevings- en opslagruimten en verstrekt haar alle nodige informatie, met name:

- de documentatie over het kwaliteitssysteem;
- de kwaliteitsrapporten die in het kader van het ontwerpgedeelte van het kwaliteitssysteem moeten worden opgemaakt, zoals resultaten van analyses, berekeningen, beproevingen, enz.;
- de kwaliteitsrapporten die in het kader van het fabricagegedeelte van het kwaliteitssysteem moeten worden opgemaakt, zoals keuringsverslagen, beproevingsgegevens, ijkgegevens, rapporten betreffende de kwalificatie van het betrokken personeel, enz.

- 4.3. De aangemelde instantie verricht periodieke controles om erop toe te zien dat de constructeur het kwaliteitssysteem onderhoudt en toepast en bezorgt de constructeur een beproevingsverslag.

- 4.4. De aangemelde instantie kan bovendien onaangekondigde bezoeken brengen aan de constructeur. Bij die bezoeken kan de aangemelde instantie zonodig proeven verrichten of laten verrichten om zich van de goede werking van het kwaliteitssysteem te vergewissen. Zij verstrekt de constructeur een verslag van het bezoek en, voorzover van toepassing, een keuringsverslag.

5. De constructeur houdt gedurende een periode van ten minste 30 jaar na de vervaardiging van de laatste component de volgende gegevens ter beschikking van de nationale autoriteiten:

- de in punt 3.1, tweede alinea, tweede streepje, bedoelde documentatie;
- de in punt 3.4, tweede alinea, bedoelde wijzigingen;
- de in punt 3.4, laatste alinea, en in de punten 4.3 en 4.4 bedoelde beslissingen en verslagen van de aangemelde instantie.

6. Iedere aangemelde instantie stelt de andere aangemelde instanties in kennis van de terzake dienende informatie over afgifte en intrekking van kwaliteitssysteemgoedkeuringen.
7. Aanvullende bepalingen: onderzoek van het ontwerp
 - 7.1. De constructeur dient bij een aangemelde instantie een aanvraag voor onderzoek van het ontwerp in.
 - 7.2. De aanvraag moet inzicht verschaffen in ontwerp, fabricageproces en werking van de component en beoordeling van de overeenstemming met de voorschriften van deze richtlijn mogelijk maken.

De aanvraag behelst:

 - de technische ontwerpspecificaties, met inbegrip van de in artikel 2, lid 2, bedoelde Europese specificaties die zijn toegepast;
 - het nodige bewijsmateriaal ter staving van de adequaatheid daarvan, met name wanneer de in artikel 2, lid 2, bedoelde specificaties niet volledig zijn toegepast. Dit bewijsmateriaal moet de resultaten omvatten van proeven die door het bevoegde laboratorium van de constructeur of te zijnen behoeve zijn uitgevoerd.
 - 7.3. De aangemelde instantie onderzoekt de aanvraag en indien het ontwerp voldoet aan de bepalingen van deze richtlijn die daarop van toepassing zijn, verstrekt zij de aanvrager een certificaat van EG-ontwerp-onderzoek. Het certificaat bevat de conclusies van het onderzoek, de voorwaarden voor de geldigheid daarvan, de noodzakelijke gegevens voor identificatie van het goedgekeurde ontwerp en, voorzover van toepassing, een beschrijving van de werking van de component.
 - 7.4. De aanvrager houdt de aangemelde instantie die het certificaat van EG-ontwerp-onderzoek heeft verstrekt op de hoogte van elke wijziging in het goedgekeurde ontwerp. Voor wijzigingen in het goedgekeurde ontwerp moet aanvullende goedkeuring worden verleend door de aangemelde instantie die het certificaat van EG-ontwerp-onderzoek heeft afgegeven, indien dergelijke wijzigingen van invloed kunnen zijn op de overeenstemming met de essentiële eisen bedoeld in artikel 3, lid 1, van deze richtlijn of de voor de component voorgeschreven gebruiksomstandigheden. Deze aanvullende goedkeuring wordt verleend in de vorm van een aanvulling op het oorspronkelijke certificaat van EG-ontwerp-onderzoek.
 - 7.5. De aangemelde instanties verstrekken de andere aangemelde instanties relevante gegevens over:
 - de afgegeven certificaten van EG-ontwerp-onderzoek en de aanvullingen;
 - de ingetrokken certificaten van EG-ontwerp-onderzoek en de aanvullingen;
 - de geweigerde certificaten van EG-ontwerp-onderzoek en de aanvullingen.

BIJLAGE VI

SUBSYSTEMEN: EG-VERKLARING VAN OVEREENSTEMMING

Deze bijlage is van toepassing op de in artikel 9 van deze richtlijn bedoelde subsystemen, teneinde vast te stellen dat deze voldoen aan de in artikel 3, lid 1, van deze richtlijn bedoelde desbetreffende essentiële eisen.

De EG-verklaring van overeenstemming wordt opgesteld door de constructeur of diens gemachtigde of, indien er geen gevolmachtigde is, op verzoek van de in de Gemeenschap gevestigde natuurlijke of rechtspersoon die het subsysteem in de handel brengt; de verklaring en de begeleidende technische documentatie dienen te zijn gedateerd en ondertekend.

Deze EG-verklaring van overeenstemming dient net als het technisch dossier te worden opgesteld in dezelfde taal/talen als de in bijlage II, punt 7.1.1, bedoelde handleiding en dient de volgende onderdelen te bevatten:

- referenties van deze richtlijn;
- naam en adres van de aanvrager voor de EG-keuring;
- beschrijving van het subsysteem;
- naam en adres van de aangemelde instantie die de in artikel 11 van deze richtlijn bedoelde EG-keuring verricht heeft;
- alle relevante bepalingen waaraan het subsysteem moet voldoen, met name, in voorkomend geval, de voorwaarden of de beperkingen die aan de exploitatie zijn verbonden;
- het resultaat van de EG-keuring volgens bijlage VII (EG-keuringscertificaat);
- nadere gegevens over degene die gemachtigd is de verklaring bindend te ondertekenen namens de constructeur, diens gemachtigde, of, indien er geen gemachtigde is, de in de Gemeenschap gevestigde natuurlijke of rechtspersoon die het subsysteem in de handel brengt.

BIJLAGE VII

SUBSYSTEMEN: OVEREENSTEMMINGSBEOORDELING

1. De EG-keuring is de procedure waarbij een aangemelde instantie, op verzoek van de verantwoordelijke constructeur of diens gemachtigde of, indien er geen gevolmachtigde is, op verzoek van de in de Gemeenschap gevestigde natuurlijke of rechtspersoon die het subsysteem in de handel brengt, een subsysteem keurt en verklaart dat dit:
 - overeenstemt met deze richtlijn en de overige voorschriften die voor de naleving van het Verdrag van toepassing zijn,
 - conform de technische documentatie voltooid is.
 2. Het subsysteem wordt in elk van de volgende stadia gekeurd:
 - ontwerp;
 - fabricage en beproeving bij aflevering van het gefabriceerde subsysteem.
 3. De documentatie die bij het keuringscertificaat is gevoegd, dient als volgt te zijn samengesteld:
 - uitvoeringstekeningen en berekeningen, schema's van de elektrische en hydraulische circuits, schema's van de bedieningscircuits, beschrijvingen van de computersystemen en automatische inrichtingen, handleidingen voor gebruik en onderhoud, enz.;
 - een lijst van de in artikel 4, lid 2, van deze richtlijn genoemde veiligheidscomponenten die in dit subsysteem zijn gebruikt;
 - kopieën van de EG-verklaringen van overeenstemming volgens bijlage IV voor deze veiligheidscomponenten, met bijbehorende uitvoeringstekeningen en berekeningen, evenals een kopie van de verslagen over eventuele verrichte proeven en onderzoeken.
 4. Dossiers en correspondentie over de EG-keuringsprocedure moeten worden opgesteld in dezelfde taal/talen als de in bijlage II, punt 7.1.1, bedoelde handleiding.
 5. Toezicht:
 - 5.1. Middels toezicht moet worden gewaarborgd dat aan de verplichtingen die uit de technische documentatie voortvloeien, tijdens de aanleg van het subsysteem wordt voldaan.
 - 5.2. De aangemelde instantie die verantwoordelijk is voor de EG-keuring tijdens de aanleg, moet voortdurend toegang hebben tot de bouwterreinen, de fabricageafdelingen, de beproevingsinstallaties, de opslagterreinen en, voorzover van toepassing, de prefabricageafdelingen — in het algemeen tot alle ruimten die zij voor het vervullen van haar opdracht meent te moeten bezoeken. De constructeur of diens gemachtigde of, indien er geen gevolmachtigde is, de in de Gemeenschap gevestigde natuurlijke of rechtspersoon die het subsysteem in de handel brengt, moet haar alle documenten ter beschikking stellen of laten stellen die zij daartoe nuttig acht, met name werktekeningen en technische documentatie ten aanzien van het subsysteem.
 - 5.3. De aangemelde instantie die verantwoordelijk is voor de EG-keuring bij de aanleg, verricht periodieke „audits” ten einde zich ervan te vergewissen dat de bepalingen van deze richtlijn in acht worden genomen; bij die gelegenheid verstrekt zij het met de aanleg belaste personeel een auditrapport. Zij kan verlangen bij bepaalde fases van de fabricage te worden betrokken.
 - 5.4. De aangemelde instantie kan voorts onaangekondigde bezoeken brengen aan de bouwterreinen of de fabricageafdelingen. Bij gelegenheid van deze bezoeken kan de aangemelde instantie gedeeltelijke of volledige „audits” verrichten. Zij verstrekt het met de aanleg belaste personeel een bezoekrapport en, voorzover van toepassing, een auditrapport.
 6. Elke aangemelde instantie publiceert periodiek de relevante informatie ten aanzien van:
 - ontvangen aanvragen voor een EG-keuring;
 - afgegeven EG-keuringscertificaten;
 - geweigerde EG-keuringscertificaten.
-

BIJLAGE VIII

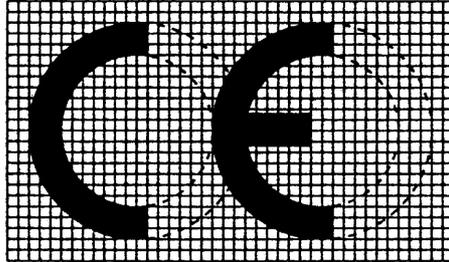
DOOR DE LIDSTATEN TE HANTEREN MINIMUMCRITERIA BIJ DE AANMELDING VAN INSTANTIES

1. De aangemelde instantie, de directeur daarvan en het met de uitvoering van het onderzoek of de keuring belaste personeel mogen niet tevens de ontwerper, de constructeur, de leverancier of de installateur zijn van de veiligheidscomponenten of subsystemen die zij controleren, noch de gemachtigde van één der genoemde personen noch de natuurlijke of rechtspersoon die deze veiligheidscomponenten of subsystemen op de markt brengt. Zij mogen bij het ontwerpen, de fabricage, de bouw, de verkoop of het onderhoud van deze veiligheidscomponenten of subsystemen en bij de exploitatie noch rechtstreeks noch als gemachtigden van de betrokken partijen optreden. De mogelijkheid van uitwisseling van technische informatie tussen constructeur en aangemelde instantie wordt door deze bepaling niet uitgesloten.
 2. De instantie en het met de controle belaste personeel leggen bij de keuring maximale beroepsintegriteit en technische bekwaamheid aan de dag en zijn vrij van elke vorm van druk en manipulatie — met name van financiële aard — die hun beoordeling of de uitslagen van hun keuring kan beïnvloeden, inzonderheid door personen of groepen die bij de resultaten van de keuringen belang hebben.
 3. De instantie dient de beschikken over het nodige personeel en de nodige middelen te bezitten om de met de uitvoering van de keuringen verbonden technische en administratieve taken op passende wijze te vervullen; tevens dient de instantie toegang te hebben tot het nodige materiaal voor bijzondere keuringen.
 4. Het personeel dat met de keuringen is belast dient:
 - een gedegen technische en beroepsopleiding te hebben genoten;
 - een behoorlijke kennis te bezitten van de voorschriften betreffende de keuringen die het verricht en voldoende ervaring met deze keuringen te hebben;
 - de vereiste bekwaamheid te bezitten om verklaringen, verslagen en rapporten op te stellen die nodig zijn om het verrichten van de keuringen vast te leggen.
 5. De onafhankelijkheid van het personeel dat met de keuringen is belast, dient te zijn gewaarborgd. De bezoldiging van een functionaris mag niet afhangen van het aantal keuringen dat hij verricht, noch van de uitslag van deze keuringen.
 6. De instantie dient een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid te sluiten, tenzij deze wettelijke aansprakelijkheid op basis van het nationale recht door de staat wordt gedekt of de keuringen rechtstreeks door de lidstaat zelf worden verricht.
 7. Het personeel van de instantie is verplicht tot geheimhouding van al wat hun uit hoofde van hun taak in het kader van deze richtlijn of van de nationale uitvoeringsbepalingen ter kennis is gekomen (behalve tegenover de bevoegde autoriteiten van de staat waarin de instantie haar werkzaamheden uitoefent).
-

BIJLAGE IX

DE CE-MARKERING VAN OVEREENSTEMMING

De CE-markering van overeenstemming bestaat uit de initialen „CE” in de volgende grafische vorm:



Bij verkleining of vergroting van de CE-markering moeten de verhoudingen van bovenstaande afbeelding in acht worden genomen.

De onderscheiden onderdelen van de CE-markering moeten nagenoeg dezelfde hoogte hebben, die minimaal 5 mm bedraagt. Bij veiligheidscomponenten van geringe grootte mag van deze minimumafmeting worden afgeweken.

De CE-markering wordt gevolgd door de laatste twee cijfers van het jaar waarin de CE-markering wordt aangebracht en door het identificatienummer van de aangemelde instantie die optreedt in het kader van de in artikel 7, lid 3, van deze richtlijn bedoelde procedures.
