

Publikatieblad

van de Europese Gemeenschappen

ISSN 0378-7087

L 128

22e jaargang

26 mei 1979

Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

Inhoud

I *Besluiten waarvan de publikatie voorwaarde is voor de toepassing*

.....

II *Besluiten waarvan de publikatie niet voorwaarde is voor de toepassing*

Commissie

79/488/EEG:

- ★ Richtlijn van de Commissie van 18 april 1979 houdende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Richtlijn 74/483/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Statens betreffende naar buiten uitstekende delen van motorvoertuigen 1

79/489/EEG:

- ★ Richtlijn van de Commissie van 18 april 1979 houdende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Richtlijn 71/320/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Statens betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan 12

79/490/EEG:

- ★ Richtlijn van de Commissie van 18 april 1979 houdende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Richtlijn 70/221/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Statens betreffende reservoirs voor vloeibare brandstof en beschermingsinrichtingen aan de achterzijde tegen klemrijden van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan 22

II

(Besluiten waarvan de publikatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

RICHTLIJN VAN DE COMMISSIE

van 18 april 1979

houdende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Richtlijn 74/483/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Statens betreffende naar buiten uitstekende delen van motorvoertuigen

(79/488/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese
Economische Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van
6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de
wetgevingen van de Lid-Statens betreffende de goedkeu-
ring van motorvoertuigen en aanhangwagens daar-
van ⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 78/547/EEG
van de Raad ⁽²⁾, inzonderheid op de artikelen 11, 12
en 13,

Gelet op Richtlijn 74/483/EEG van de Raad van
17 september 1974 inzake de onderlinge aanpassing
van de wetgevingen der Lid-Statens betreffende naar
buiten uitstekende delen van motorvoertuigen ⁽³⁾,

Overwegende dat het, in het licht van de opgedane erva-
ringen en gezien de huidige stand van de techniek, thans
mogelijk is strengere voorschriften op te stellen die beter
zijn aangepast aan de werkelijke omstandigheden van
de proef;

Overwegende dat bagagerekken, skihouders en radio-
ontvangst- en/of zendantennes thans reeds zowel afzon-
derlijk als gemonteerd in een voertuig in de handel
worden gebracht; dat voor zover deze inrichtingen ook

kunnen worden gekeurd zonder dat zij in een voertuig
gemonteerd zijn, het vrije verkeer ervan kan worden
vergemakkelijkt door voor deze inrichtingen, die in de
zin van artikel 9 bis van Richtlijn 70/156/EEG als tech-
nische eenheid worden beschouwd, een EEG-goedkeu-
ring in te voeren;

Overwegende dat de bepalingen van deze richtlijn in
overeenstemming zijn met het advies van het Comité
voor de aanpassing aan de technische vooruitgang van
de richtlijnen tot opheffing van technische handelsbe-
lemmeringen in de sector motorvoertuigen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 74/483/EEG wordt als volgt gewijzigd:

1. De artikelen 2, 3 en 4 komen te luiden als volgt:

„Artikel 2

De Lid-Statens mogen de EEG-goedkeuring of de
nationale goedkeuring van een motorvoertuig om
redenen die verband houden met de naar buiten
uitstekende delen of van bagagerekken, skihouders
en radio-ontvangst- en/of zendantennes die een
technische eenheid vormen, niet weigeren:

— indien het motorvoertuig voor wat betreft de
naar buiten uitstekende delen voldoet aan de
voorschriften van bijlagen I en II,

⁽¹⁾ PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1.

⁽²⁾ PB nr. L 168 van 26. 6. 1978, blz. 39.

⁽³⁾ PB nr. L 266 van 2. 10. 1974, blz. 4.

- indien bagagerekken, skihouders en radio-ontvangst- en/of zendantennes die als een technische eenheid in de zin van artikel 9 bis van Richtlijn 70/156/EEG worden beschouwd, aan de voorschriften van bijlage I voldoen.

Artikel 3

1. De Lid-Staten mogen de verkoop, de registratie, het in het verkeer brengen of het gebruik van voertuigen niet weigeren of verbieden, indien de naar buiten uitstekende delen aan de voorschriften van bijlagen I en II voldoen.
2. De Lid-Staten mogen de handel in bagagerekken, skihouders en radio-ontvangst- en/of zendantennes die als technische eenheden in de zin van artikel 9 bis van Richtlijn 70/156/EEG worden beschouwd, niet verbieden, indien deze in de zin van artikel 2 overeenkomen met een type waarvoor de goedkeuring is verleend.

Artikel 4

De Lid-Staat die de goedkeuring heeft verleend neemt de nodige maatregelen opdat hij in kennis wordt gesteld van elke wijziging van een van de in bijlage I, punt 2.2, bedoelde onderdelen of kenmerken.

De bevoegde instanties van deze Lid-Staat beoordelen of het gewijzigde aan nieuwe proeven moet worden onderworpen en of daarvoor een nieuw keuringsrapport moet worden opgesteld. Indien uit de proeven blijkt dat niet is voldaan aan de voorschriften van deze richtlijn, wordt de wijziging niet toegestaan.”.

2. De bijlagen I, II en III worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 2

1. Met ingang van 1 januari 1980 mogen de Lid-Staten om redenen die verband houden met naar buiten uitstekende delen:
 - noch weigeren de EEG-typegoedkeuring te verlenen of weigeren het goedkeuringsformulier als genoemd in artikel 10, eerste alinea, laatste streepje, van Richtlijn 70/156/EEG te verstrekken of de nationale typegoedkeuring te verlenen,
 - noch weigeren de EEG-goedkeuring te verlenen voor bagagerekken, skihouders en radio-ontvangst- en/of

zendantennes, die als technische eenheden in de zin van artikel 9 bis van Richtlijn 70/156/EEG worden beschouwd, of

- noch het voor de eerste maal in het verkeer brengen van motorvoertuigen verbieden,

indien de naar buiten uitstekende delen van het betreffende type motorvoertuig of van de betreffende motorvoertuigen of bovengenoemde technische eenheden voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 74/483/EEG, als laatstelijk gewijzigd bij deze richtlijn.

2. Met ingang van 1 oktober 1981 mogen de Lid-Staten:

- het in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van Richtlijn 70/156/EEG genoemde goedkeuringsformulier voor een type motorvoertuig niet meer afgeven indien voor wat betreft de naar buiten uitstekende delen, niet is voldaan aan de voorschriften van de Richtlijn 74/483/EEG, als laatstelijk gewijzigd bij deze richtlijn,
- de nationale goedkeuring voor een type motorvoertuig weigeren, indien dit type voor wat betreft de naar buiten uitstekende delen niet in overeenstemming is met de voorschriften van Richtlijn 74/483/EEG, als laatstelijk gewijzigd bij deze richtlijn.

3. Met ingang van 1 oktober 1983 mogen de Lid-Staten het voor de eerste maal in het verkeer brengen verbieden van motorvoertuigen, die voor wat betreft de naar buiten uitstekende delen niet voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 74/483/EEG, als laatstelijk gewijzigd bij deze richtlijn.

4. De Lid-Staten doen vóór 1 januari 1980 de voorschriften van kracht worden die nodig zijn om aan deze richtlijn te voldoen en stellen de Commissie hiervan onmiddellijk in kennis.

Artikel 3

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, 18 april 1979.

Voor de Commissie

Étienne DAVIGNON

Lid van de Commissie

BIJLAGE

Wijzigingen van de bijlagen bij Richtlijn 74/483/EEG

BIJLAGE I

ALGEMEEN, DEFINITIES, AANVRAAG VAN EEG-GOEDKEURING, EEG-GOEDKEURING, ALGEMENE VOORSCHRIFTEN, BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN, OVEREENSTEMMING VAN DE PRODUKTIE

Punt 1.1 luidt als volgt:

- „1.1. Buitenspiegels en kogels van trekrichtingen vallen buiten het toepassingsgebied van deze bijlage.”.

Punt 1.2 wordt aangevuld met de volgende zin:

„Dit geldt zowel voor stilstaande als rijdende motorvoertuigen.”.

Punt 2.3 luidt als volgt:

- „2.3. „buitenoppervlak”, de buitenzijde van het voertuig, met inbegrip van motorkap, kofferdek-sel, deuren, spatborden, het dak, verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen en de zichtbare versterkingselementen.”.

Punt 2.4 luidt als volgt:

- „2.4. „vloerlijn”, een lijn die als volgt wordt bepaald:

rondom een beladen motorvoertuig wordt een kegel met verticale as, een willekeurige hoogte en een halve hoek van 30° verplaatst, en wel zodanig dat deze zo laag mogelijk in aan-ra-king blijft met het buitenoppervlak van het voertuig. De vloerlijn is de meetkundige lijn tus-sen de aanrakingspunten. Bij het bepalen van de vloerlijn wordt geen rekening gehouden met de steunpunten voor de krik, de uitlaatpijpen en de wielen. Ten aanzien van de openingen van de wielkasten geldt dat deze worden verondersteld te zijn gedicht met een denkbeeldig vlak dat in het verlengde ligt van het aangrenzende buitenoppervlak. Aan voor- en achter-zijde van het voertuig wordt bij het bepalen van de vloerlijn rekening gehouden met de bumper. De vloerlijn loopt, afhankelijk van het voertuigtype, langs de buitenkant van de bumper of langs de carrosseriebeplating onder de bumper. Bij gelijktijdig voorkomen van twee of meer contactpunten wordt voor de bepaling van de vloerlijn uitgegaan van het laagst gelegen contactpunt.”.

Punt 2.5 luidt als volgt:

- „2.5. „afrondingsstraal”, de straal van een cirkelboog welke de ronding van het betreffende con-structiedeel zo goed mogelijk benadert.”.

Na punt 2.5 worden onderstaande nieuwe punten 2.6, 2.7, 2.8 en 2.9 toegevoegd:

- „2.6. „beladen voertuig”, het tot zijn maximum toelaatbare technische massa beladen voertuig. Voertuigen uitgerust met hydropneumatische, hydraulische of pneumatische vering of met een inrichting voor automatische niveauregeling naar gelang van de belading moeten worden beproefd onder de meest ongunstige, normale rijomstandigheden op de weg, zoals aangege-ven door de fabrikant.
- 2.7. „de uiterste buitenrand” van een voertuig, wanneer deze term betrekking heeft op de zij-kanten, het vlak dat evenwijdig loopt aan het middenlangsvlak van het voertuig en raakt aan de zijdelingse buitenrand daarvan, en wanneer deze term betrekking heeft op de voor- en achterkant, het verticale dwarsvlak dat raakt aan de voorste en achterste buitenrand van het voertuig, ongeacht het uitsteken van:
- 2.7.1. banden in de omgeving van het punt waar deze de grond raken, en aansluitingen voor ban-dendrukmeters;
- 2.7.2. anti-slipinrichtingen op de wielen;
- 2.7.3. achteruitkijkspiegels;
- 2.7.4. zijdelings geplaatste richtingaanwijzers, markeringslichten, zijdelings geplaatste breedte- en achterlichten en parkeerlichten;
- 2.7.5. aan voor- en achterzijde: uitsteeksels aan bumpers, kogels van trekrichtingen en uitlaatpijpen.

- 2.8. „de afmeting van een uitsteeksel” van een op een paneel gemonteerd onderdeel, de afmeting bepaald volgens de methode beschreven in bijlage II, punt 2.
- 2.9. „de nominale lijn van een paneel”, de lijn die loopt door de twee punten gevormd door de plaats die door het middelpunt van een bol wordt ingenomen, wanneer het oppervlak hiervan zijn eerste en laatste contact maakt met een onderdeel bij toepassing van de meetmethoden beschreven in bijlage II, punt 2.2.”.

Punt 3 luidt als volgt:

„3. AANVRAAG OM EEG-GOEDKEURING

3.1. Aanvraag om EEG-goedkeuring van een type voertuig voor wat betreft de naar buiten uitstekende delen

3.1.1. De aanvraag om EEG-goedkeuring van een type voertuig voor wat de naar buiten uitstekende delen betreft, moet worden ingediend door de fabrikant van het voertuig of door zijn gevolmachtigde.

3.1.2. Deze aanvraag dient vergezeld te gaan van de hierna genoemde documenten in drievoud:

3.1.2.1. foto's van de voor- en achterkant alsmede van de zijkanten van het voertuig die onder een hoek van 30° tot 45° ten opzichte van het verticale middenlangsvlak van het voertuig zijn genomen;

3.1.2.2. tekeningen van de bumpers, en eventueel

3.1.2.3. tekeningen van bepaalde naar buiten uitstekende delen en, indien nodig, van bepaalde delen van het buitenoppervlak overeenkomstig punt 6.9.1.

3.1.3. Een voertuig dat representatief is voor het goed te keuren type moet ter beschikking worden gesteld van de technische dienst die met de goedkeuringsproeven is belast. Op verzoek van voornoemde technische dienst moeten tevens bepaalde delen of monsters van de gebruikte materialen ter beschikking worden gesteld.

3.2. Aanvraag om EEG-goedkeuring voor bagagerekken, skihouders en/of radio-ontvangst- of zendantennes als technische eenheid

3.2.1. Aanvragen om EEG-goedkeuring van bagagerekken, skihouders en radio-ontvangst- en/of zendantennes die als technische eenheid in de zin van artikel 9 bis van Richtlijn 70/156/EEG worden beschouwd, moeten worden ingediend door de fabrikant van het voertuig, de fabrikant van deze technische eenheden of hun gevolmachtigde.

3.2.2. Voor elk type van een der sub 3.2.1 genoemde inrichtingen moet de aanvraag vergezeld gaan van:

3.2.2.1. documenten in drievoud met de beschrijving van de technische kenmerken van de technische eenheid, alsmede de montagevoorschriften die bij elke ten verkoop aangeboden technische eenheid moeten worden meegeleverd;

3.2.2.2. een exemplaar van het type technische eenheid. De bevoegde instanties kunnen, indien zij dit nodig achten, een extra exemplaar vragen. Op deze exemplaren moeten de in artikel 9 bis, lid 3, van Richtlijn 70/156/EEG voorgeschreven gegevens duidelijk leesbaar en onuitwisbaar zijn aangebracht. Bovendien moet bij bagagerekken en skihouders de plaats worden aangegeven waar het nummer van de EEG-goedkeuring moet worden aangebracht. Dit nummer moet worden voorafgegaan door de kenletter(s) van het land dat de goedkeuring heeft verleend ⁽¹⁾.”.

Punt 4.6 luidt als volgt:

„4.6.1. Indien aan een aanvraag volgens punt 3.1 wordt voldaan, wordt bij het goedkeuringsformulier een formulier gevoegd volgens het in bijlage III afgebeelde model.

4.6.2. Indien aan een aanvraag volgens punt 3.2 wordt voldaan, wordt een formulier afgegeven volgens het in bijlage IV afgebeelde model.

4.6.3. Indien in een aanvraag volgens punt 3.1. naar een formulier als bedoeld in bijlage IV wordt verwezen, wordt de omvang van de keuring van het type voertuig met betrekking tot de naar buiten uitstekende delen dienovereenkomstig beperkt. Bij het goedkeuringsformulier voor het type voertuig wordt in een dergelijk geval ook een afschrift van het goedkeuringsformulier voor de technische eenheid gevoegd.”.

⁽¹⁾ B = België, D = Duitsland, DK = Denemarken, F = Frankrijk, GB = Verenigd Koninkrijk, I = Italië, IRL = Ierland, L = Luxemburg, NL = Nederland.

Punt 5.1.3 luidt als volgt:

„5.1.3. zodanig zijn gelegen dat zij, zowel in rusttoestand als in werking niet kunnen worden geraakt door een bol met een diameter van 100 mm.”.

Punt 5.4 luidt als volgt:

„5.4. De afrondingsstraal van uitstekende delen op het buitenoppervlak moet ten minste 2,5 mm bedragen. Dit voorschrift geldt niet voor delen van het buitenoppervlak die minder dan 5 mm uitsteken; de naar buiten gerichte hoeken van deze delen moeten echter zijn gebroken, tenzij zij minder dan 1,5 mm uitsteken.”.

Punt 5.5 hier wordt het volgende toegevoegd:

„Bij het meten van de hardheid moet het onderdeel op het voertuig zijn bevestigd. Indien hardheidsmeting volgens de Shore-A-methode onmogelijk is, moet de beoordeling geschieden door metingen volgens een vergelijkbare methode.”.

Na punt 5.5 dient een nieuw punt 5.6 te worden opgenomen:

„5.6. De voorschriften van bovenvermelde punten 5.1 t/m 5.5 zijn na de bepalingen van onderstaand punt 6 van toepassing, behalve waar in deze bijzondere bepalingen uitdrukkelijk anders is bepaald.”.

Punt 6.1.1 wordt als volgt aangevuld:

„Voor het uitoefenen van de kracht van 10 daN moet een doorn met afgeplat uiteinde met een diameter van ten hoogste 50 mm worden gebruikt. Indien dit niet mogelijk is, mag van een gelijkwaardige methode gebruik worden gemaakt. Nadat de versieringen naar binnen zijn geschoven, afgebroken of verbogen, mogen de overblijvende uitsteeksels niet meer dan 10 mm uitsteken. Deze uitstekende delen moeten in ieder geval voldoen aan het bepaalde in punt 5.2. Is de versiering op een steun gemonteerd, dan wordt deze laatste beschouwd als behorend tot de versiering en niet tot het steunvlak.”.

Punt 6.1.3 vervalt.

Punt 6.2.1 wordt als volgt aangevuld:

„Indien een koplamp achter een extra transparant oppervlak is aangebracht, wordt het uitstekende gedeelte gemeten ten opzichte van het buitenste transparante oppervlak. De meting van het uitstekende gedeelte gebeurt volgens de in bijlage II, punt 3, beschreven methode.”.

Na punt 6.2.2 wordt een nieuw punt 6.2.3 toegevoegd:

„6.2.3. De bepalingen van punt 6.2.1 zijn niet van toepassing op koplampen die in de carrosserie verzonken zijn of daardoor worden „overdekt”, indien de carrosserie in overeenstemming is met de voorschriften van punt 6.9.1.”.

Punt 6.3.1 luidt als volgt:

„6.3.1. De voorschriften van punt 5.4 zijn niet van toepassing op ruimten tussen vaste of beweeglijke delen, met inbegrip van de delen van de luchtin- of luchtuitlaatroosters en van het sierrooster, mits de afstand tussen twee opeenvolgende delen niet meer dan 40 mm bedraagt en de roosters en ruimten een functioneel doel hebben. Wanneer genoemde afstand ligt tussen 40 mm en 25 mm moeten de afrondingsstralen ten minste 1 mm bedragen. Wanneer de afstand tussen twee opeenvolgende delen gelijk aan of kleiner dan 25 mm is, moeten de afrondingsstralen van de buitenvlakken der delen ten minste 0,5 mm bedragen. De afstand tussen opeenvolgende delen van roosters en ruimten wordt volgens de in bijlage II, punt 4, beschreven methode bepaald.”.

Punt 6.4.1 luidt als volgt:

„6.4.1. De ruitewissers moeten zodanig zijn gemonteerd dat de as van de wisserarmhouder wordt bedekt door een beschermkap met een afrondingsstraal die voldoet aan de eisen van punt 5.4 en met een eindoppervlak van ten minste 150 mm². Bij afgeronde kappen moeten deze een geprojecteerd oppervlak hebben van ten minste 150 mm², gemeten op ten hoogste 6,5 mm van het verst uitstekende punt. Ook achterraitwissers en koplampwissers moeten aan deze eisen voldoen.”.

Punt 6.4.2 wordt als volgt:

„6.4.2. Punt 5.4 is niet van toepassing op de wisserbladen, noch op enig deel van de wisserbladhouder. Deze onderdelen mogen evenwel geen scherpe hoeken, noch puntige of scherpe delen bezitten.”.

Punt 6.5.1 wordt als volgt:

- „6.5.1. De uiteinden der bumpers moeten naar het buitenoppervlak zijn omgebogen ten einde het gevaar voor haken zo klein mogelijk te maken. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan, indien de bumper zich in een uitsparing bevindt of in de carrosserie is ingebouwd, of indien het uiteinde van de bumper zodanig is omgebogen dat dit niet kan worden geraakt door een bol met een diameter van 100 mm en de ruimte tussen de uiteinden van de bumper en de direct daartegenover liggende carrosseriegedeelten niet meer dan 20 mm bedraagt.

Na punt 6.5.2 wordt een nieuw punt 6.5.3 toegevoegd:

- „6.5.3. Het voorschrift van punt 6.5.2 geldt niet voor bumperdelen en daarop aangebrachte onderdelen, voor zover deze een uitsteeksel of uitsparing van minder dan 5 mm vormen, zoals afdekstrips of koplampsproeiers; de naar buiten gerichte hoeken van deze delen moeten evenwel zijn afgerond, tenzij zij minder dan 1,5 mm uitsteken.”.

Punt 6.6 wordt als volgt:

- „6.6. **Handgrepen, scharnieren en drukknoppen van deuren, bagageruimten en motorkappen; brandstoftankdoppen en -kleppen**
- 6.6.1 Handgrepen van deuren en bagageruimten mogen niet meer dan 40 mm en alle andere onderdelen niet meer dan 30 mm uitsteken.
- 6.6.2. Indien handgrepen van zijportieren van het draaitype zijn, moeten zij aan één van beide onderstaande eisen voldoen.
- 6.6.2.1. Bij handgrepen die parallel met het deurvlak draaien moet het open uiteinde van de handgreep naar achteren zijn gericht. Dit uiteinde moet bovendien teruggebogen zijn in de richting van het deurvlak en binnen een beschermkap of in een uitsparing zijn bevestigd.
- 6.6.2.2. Handgrepen die naar buiten scharnieren in elke richting die niet evenwijdig is aan het deurvlak moeten in gesloten stand zijn omgeven door een beschermkap of in een uitsparing zijn aangebracht. Het open uiteinde moet naar achteren of naar beneden zijn gericht.
- Handgrepen die aan deze laatste eis niet voldoen kunnen toch worden goedgekeurd, voor zover
- ze een onafhankelijk terugveersysteem bezitten,
 - ze niet meer dan 15 mm uitsteken, wanneer dit terugveersysteem weigert,
 - zij in geopende toestand voldoen aan de voorschriften van punt 5.4,
 - en het eindoppervlak gemeten op ten hoogste 6,5 mm afstand van het verst naar buiten uitstekende punt ten minste 150 mm² bedraagt.”.

Punt 6.7 wordt als volgt:

- „6.7. **Wielen, wielmoeren, naafdoppen en sierschijven”.**

Punt 6.7.2 wordt als volgt:

- „6.7.2. Wielen, wielmoeren, naafdoppen en sierschijven mogen geen puntige of scherpe uitsteeksels vertonen die buiten het buitenste vlak van de wielvelg uitsteken. Vleugelmoeren mogen niet worden gebruikt.”.

Punt 6.8.1. hieraan wordt de volgende nieuwe zin toegevoegd:

„Een onbeschermd rand wordt als teruggevouwen beschouwd, indien deze over een hoek van 180° is teruggebogen of indien deze zodanig in de richting van de carrosserie is teruggebogen dat de rand niet in aanraking kan komen met een bol met een diameter van 100 mm.”.

Punt 6.9.1. de laatste regel moet luiden:

„... bijlage II, punt 1,”, in plaats van „... bijlage II”

Punt 6.11 wordt als volgt:

- „6.11. **Steunpunten voor de krik en de uitlaatpijpen**
- 6.11.1. De steunpunten voor de krik en de uitlaatpijpen mogen niet meer dan 10 mm buiten de verticale projectie van de vloerlijn die zich verticaal daarboven bevindt uitsteken. Als uitzondering op deze eis mag een uitlaatpijp meer dan 10 mm buiten de verticale projectie van de vloerlijn uitsteken, indien deze pijp aan het uiteinde afgeronde kanten heeft met een minimum-afrondingsstraal van 2,5 mm.”.

Na punt 6.11 komen als nieuwe punten 6.12 t/m 6.18:

- „6.12. **Luchtinlaat- en uitlaatkleppen**
- 6.12.1. Luchtinlaat- en uitlaatkleppen moeten in alle gebruiksstanden voldoen aan de eisen van de punten 5.2, 5.3 en 5.4.
- 6.13. **Dak**
- 6.13.1. Te openen daken worden alleen beschouwd in gesloten stand.
- 6.13.2. Cabriolets worden gecontroleerd met de kap zowel neergeslagen als opstaand.
- 6.13.2.1. Bij een voertuig met neergeslagen kap wordt geen onderzoek ingesteld binnen een denkbeeldig oppervlak gevormd door de kap in opstaande positie.
- 6.13.2.2. Indien een losse hoes over de neergeslagen kap van het voertuig tot de standaarduitrusting behoort, wordt het onderzoek verricht met de aangebrachte hoes.
- 6.14. **Vensters**
- 6.14.1. Vensters die ten opzichte van het buitenoppervlak van het voertuig naar buiten scharnieren moeten in alle gebruiksstanden aan de volgende voorwaarden voldoen:
- 6.14.1.1. er mogen geen naar voren gerichte scherpe kanten aanwezig zijn;
- 6.14.1.2. geen enkel raamgedeelte mag buiten de uiterste buitenrand van het voertuig uitsteken.
- 6.15. **Kentekenplaatsteunen**
- 6.15.1. Kentekenplaatsteunen die door de fabrikant van het voertuig worden meegeleverd moeten voldoen aan de voorschriften van punt 5.4 van deze bijlage, indien deze geraakt kunnen worden door een bol met een diameter van 100 mm wanneer de kentekenplaat overeenkomstig de aanwijzingen van de fabrikant van het voertuig is aangebracht.
- 6.16. **Bagagerekken en skihouders**
- 6.16.1. Bagagerekken en skihouders moeten zodanig op het voertuig zijn bevestigd dat zij in ten minste één richting zijn geblokkeerd en overbrenging van horizontale krachten in de lengte- en dwarsrichting mogelijk is die niet kleiner zijn dan het door de fabrikant opgegeven maximale verticale draagvermogen. Bij de beproefing van een bagagerek of skihouder, bevestigd overeenkomstig de instructies van de fabrikant, mogen de krachten niet als puntlast worden aangebracht.
- 6.16.2. Oppervlakken die na het aanbrengen van het rek of de houder kunnen worden geraakt door een bol met een diameter van 165 mm mogen geen puntige of scherpe delen met een afrondingsstraal die kleiner is dan 2,5 mm vertonen, voor zover de voorschriften van punt 6.3 niet van toepassing zijn.
- 6.16.3. Verbindingsdelen, zoals schroeven die zonder gebruik van gereedschap kunnen worden vast- of losgedraaid, mogen niet meer dan 40 mm buiten de in punt 6.16.2 genoemde oppervlakken uitsteken. Het uitsteeksel wordt gemeten volgens de in bijlage II, punt 2, aangegeven methode, terwijl een bol met een diameter van 165 mm moet worden gebruikt, wanneer de methode van punt 2.2 wordt toegepast.
- 6.17. **Radio-ontvangst- en/of zendantennes**
- 6.17.1. Radio-ontvangst- en/of zendantennes moeten zodanig op het voertuig zijn aangebracht, dat, indien het vrije uiteinde in één van de door de fabrikant aangegeven mogelijke gebruiksstanden minder dan 2 m van het wegdek is verwijderd, het vrije uiteinde binnen een zone ligt die wordt begrensd door verticale vlakken op een binnenwaarts gemeten afstand van 10 cm van de in punt 2.7 bedoelde uiterste buitenrand van het voertuig.
- 6.17.2. De antenne moet bovendien zo op het voertuig zijn aangebracht en het vrije uiteinde moet indien noodzakelijk zodanig worden geleid dat de antenne niet gedeeltelijk uitsteekt buiten de in punt 2.7 bedoelde uiterste buitenrand van het voertuig.
- 6.17.3. De schacht van de antenne mag een afrondingsstraal van minder dan 2,5 mm hebben. Op het vrije uiteinde van de antenne moet evenwel een vast aangebracht dopje worden aangebracht, waarvan de afrondingsstraal ten minste 2,5 mm moet bedragen.
- 6.17.4. De voet van de antenne mag niet meer dan 30 mm uitsteken, waarbij deze afstand volgens de in bijlage II, punt 2, beschreven methode wordt gemeten. Bij antennes met versterkers in de voet mag deze maat 40 mm bedragen.

6.18. Montagevoorschrift

- 6.18.1. Bagagerekken, skihouders en radio-ontvangst- en/of zendantennes mogen, wanneer zij als technische eenheden zijn goedgekeurd, slechts ter verkoop aangeboden, verkocht of gekocht worden, indien zij vergezeld gaan van voorschriften voor de montage. Deze moeten voldoende gegevens bevatten om de goedgekeurde onderdelen zodanig op het voertuig te kunnen bevestigen dat aan de desbetreffende voorschriften van de punten 5 en 6 kan worden voldaan. Met name moet voor telescopische antennes worden aangegeven welke gebruiksstanden zijn toegestaan.”.

BIJLAGE II krijgt als titel:

„METHODEN VOOR HET BEPALEN VAN DE AFMETINGEN VAN UITSTEKENDE DELEN EN OPENINGEN”

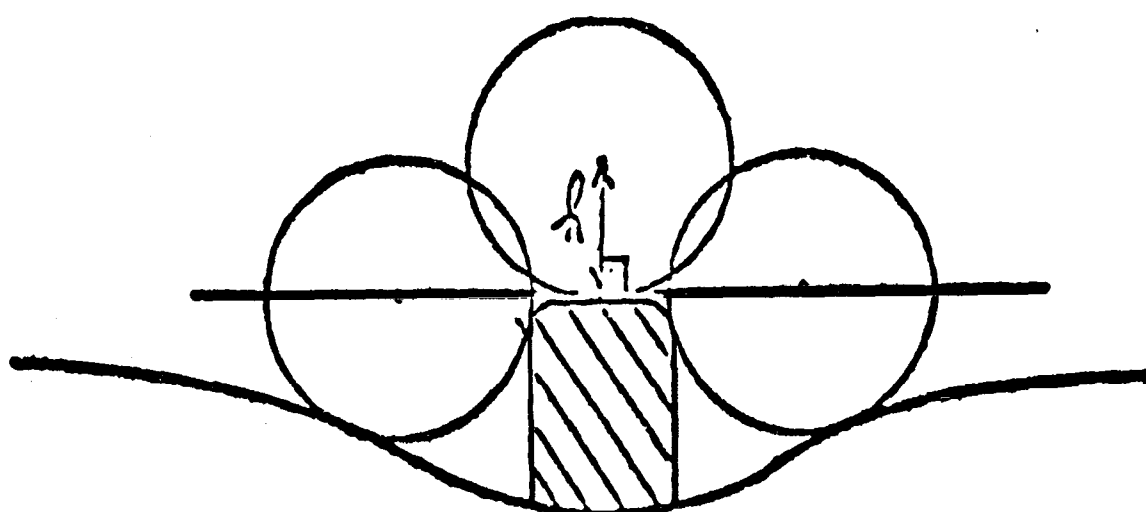
Punt 1 wordt:

- „1. METHODE VOOR HET METEN VAN DE UITSTEKENDE VOUWEN IN CAROSSE-RIEPANELEN”.

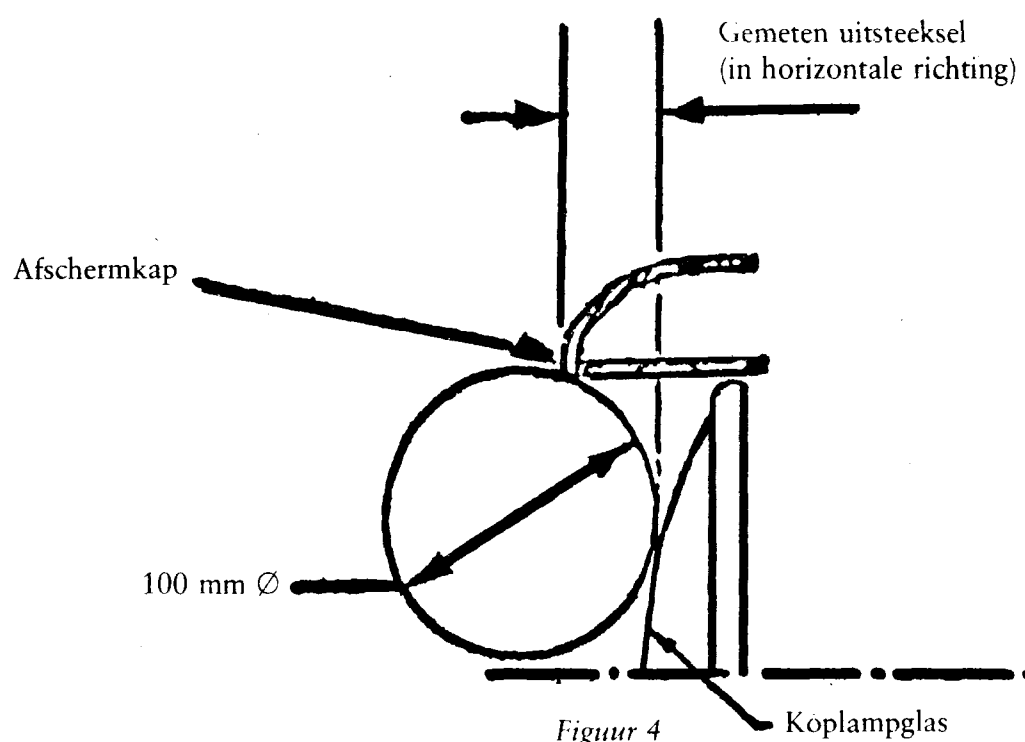
De huidige punten 1, 2, 3 en 4 krijgen de nieuwe nummering 1.1, 1.2, 1.3 en 1.4.

Na punt 1 komen de volgende nieuwe punten 2, 3 en 4:

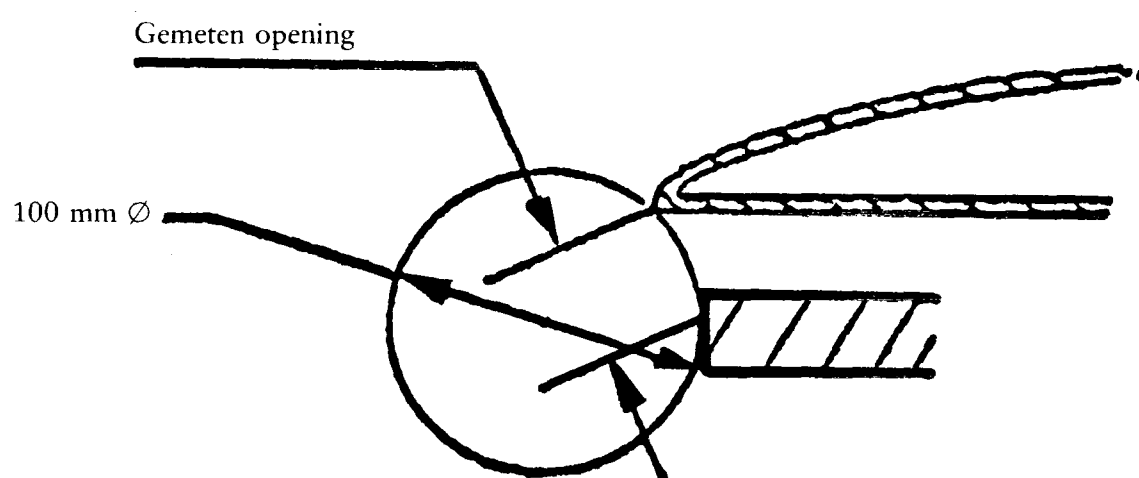
- „2. METHODE VOOR HET BEPALEN VAN DE AFMETING VAN HET UITSTEKENDE GEDEELTE VAN EEN OP HET BUITENOPPERVLAK AANGEBRACHT ONDERDEEL
- 2.1. De afmeting van het uitstekend gedeelte van een onderdeel dat op een convex paneel is gemonteerd kan, hetzij direct door meting worden vastgesteld, hetzij aan de hand van een tekening van een daartoe geschikte doorsnede van het onderdeel in gemonteerde toestand.
- 2.2. Indien de afmeting van het uitstekende gedeelte van een onderdeel dat op een niet-convex paneel is gemonteerd niet rechtstreeks door meting kan worden bepaald, dan moet dit gebeuren aan de hand van de maximale verplaatsing van het middelpunt van een bol met een diameter van 100 mm ten opzichte van de nominale lijn van het paneel, wanneer de bol in voortdurende aanraking met dat onderdeel wordt voortbewogen. In figuur 3 wordt een voorbeeld van de toepassing van deze methode gegeven.
3. METHODE VOOR HET BEPALEN VAN HET UITSTEKENDE GEDEELTE VAN AF-SCHERMKAPPEN EN RANDEN VAN KOPLAMPEN
- 3.1. Het ten opzichte van het buitenoppervlak uitstekende gedeelte van de koplamp wordt in horizontale richting vanuit het contactpunt van een bol met een diameter van 100 mm gemeten, zoals weergegeven in figuur 4.
4. METHODE VOOR HET BEPALEN VAN DE AFMETING VAN EEN OPENING OF AFSTAND TUSSEN DE DELEN VAN EEN ROOSTER
- 4.1. De afmeting van een opening of ruimte tussen de delen van een rooster wordt bepaald door de afstand tussen twee door de contactpunten van de bol lopende vlakken die loodrecht staan op de verbindingslijn tussen de contactpunten. In figuur 5 en figuur 6 worden voorbeelden van de toepassing van deze methode gegeven.”.



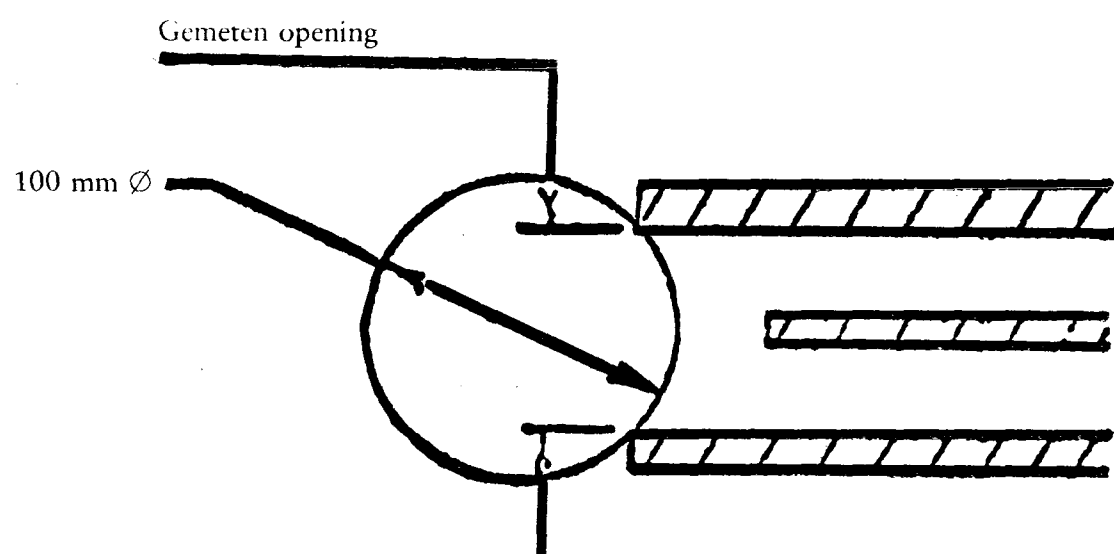
Figuur 3



Figuur 4



Figuur 5



Figuur 6

BIJLAGE III: De titel wordt als volgt:

„BIJLAGE III

MODEL

Aanduiding van de bevoegde instantie

**BIJLAGE BIJ HET EEG-GOEDKEURINGSFORMULIER VOOR EEN TYPE VOERTUIG VOOR
WAT BETREFT DE NAAR BUITEN UITSTEKENDE DELEN**

(Artikel 4, lid 2, en artikel 10 van de richtlijn van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge
aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen
en aanhangwagens daarvan)

Rekening houdende met de wijzigingen overeenkomstig Richtlijn 79/488/EEG

Na bijlage III volgt een nieuwe bijlage IV:

„BIJLAGE IV

MODEL

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

Naam van de bevoegde
instantie

FORMULIER VOOR DE EEG-GOEDKEURING VAN EEN TECHNISCHE EENHEID

(Artikel 9 bis van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan)

Technische eenheid: type bagagerek, skihouder, radio-ontvangst- en/of zendantenne ⁽¹⁾

EEG-goedkeuringsnummer van de technische eenheid

1. Fabrieks- of handelsmerk
2. Type
3. Naam en adres van de fabrikant
.....
4. Eventueel naam en adres van de gevolmachtigde van de fabrikant
.....
5. Beschrijving van de kenmerken van de technische eenheid
.....
6. Eventuele beperkingen van het gebruik en montagevoorschriften
.....
7. Datum van aanbidding van het proefmodel met het oog op het verkrijgen van de EEG-goedkeuring van een technische eenheid
8. Technische dienst
9. Datum van het door de technische dienst afgegeven rapport
10. Nummer van het door de technische dienst afgegeven rapport
11. De EEG-goedkeuring van een technische eenheid voor het bagagerek, de skihouder, de radio-ontvangst- en/of zendantenne is verleend/geweigerd ⁽¹⁾
12. Plaats
13. Datum
14. Handtekening
15. De volgende documenten, voorzien van bovenvermeld nummer van de EEG-goedkeuring van een technische eenheid, zijn bij deze mededeling gevoegd: (in te vullen indien nodig)
16. Eventuele opmerkingen

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is."

RICHTLIJN VAN DE COMMISSIE

van 18 april 1979

houdende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Richtlijn 71/320/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan

(79/489/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese
Economische Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van
6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de
wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeu-
ring van motorvoertuigen en aanhangwagens daar-
van ⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 78/547/EEG
van de Raad ⁽²⁾, inzonderheid op de artikelen 11, 12
en 13,

Gelet op Richtlijn 71/320/EEG van de Raad van 26 juli
1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevin-
gen der Lid-Staten betreffende de reminrichtingen van
bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwa-
gens daarvan ⁽³⁾, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn
75/524/EEG van de Commissie ⁽⁴⁾,

Overwegende dat het, in het licht van de opgedane erva-
ringen en gezien de huidige stand van de techniek, thans
mogelijk is strengere voorschriften op te stellen die beter
zijn aangepast aan de werkelijke omstandigheden van
de proef;

Overwegende dat de bepalingen van deze richtlijn in
overeenstemming zijn met het advies van het Comité
voor de aanpassing aan de technische vooruitgang van
de richtlijnen tot opheffing van technische handelsbe-
lemmeringen in de sector motorvoertuigen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

1. De bijlagen I, II, III, IV, V, VI en IX van Richtlijn
71/320/EEG, worden gewijzigd overeenkomstig de bij-
lage van onderhavige richtlijn.

2. Tot de inwerkingtreding van een bijzondere richt-
lijn, waarin het antiblokkeersysteem wordt omschreven,
blijven de voertuigen van de categorieën M₁, M₂, M₃,
N₁, N₂, N₃, O₃ en O₄ die zijn uitgerust met een derge-
lijk systeem onderworpen aan de voorschriften van
Richtlijn 71/320/EEG, als laatstelijk gewijzigd bij deze
richtlijn.

Artikel 2

1. Met ingang van 1 januari 1980 mogen de Lid-Staten
om redenen die verband houden met de reminrichtin-
gen:

- noch voor een bepaald type voertuig de EEG-goed-
keuring, de afgifte van het in artikel 10, lid 1, laatste
streepje, van Richtlijn 70/156/EEG genoemde
document, of de nationale goedkeuring weigeren,
- noch het voor het eerst in het verkeer brengen van
voertuigen verbieden,

indien de reminrichtingen van dit type voertuig of van
deze voertuigen in overeenstemming zijn met de bepa-
lingen van Richtlijn 71/320/EEG, als laatstelijk
gewijzigd bij deze richtlijn.

2. Met ingang van 1 oktober 1980 mogen de Lid-Sta-
ten:

- niet meer het in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van
Richtlijn 70/156/EEG genoemde document afgeven
voor een voertuigtype waarvan de reminrichtin-
gen niet in overeenstemming zijn met de bepalingen
van Richtlijn 71/320/EEG, als laatstelijk gewijzigd
bij deze richtlijn,
- de nationale goedkeuring weigeren voor een voer-
tuigtype waarvan de reminrichtingen niet voldoen
aan de voorschriften van Richtlijn 71/320/EEG, als
laatstelijk gewijzigd bij deze richtlijn.

3. Met ingang van 1 oktober 1981 mogen de Lid-Sta-
ten het voor het eerst in het verkeer brengen verbieden
van voertuigen waarvan de reminrichtingen niet in
overeenstemming zijn met de bepalingen van Richtlijn
71/320/EEG, als laatstelijk gewijzigd bij deze richtlijn.

⁽¹⁾ PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1.

⁽²⁾ PB nr. L 168 van 26. 6. 1978, blz. 39.

⁽³⁾ PB nr. L 202 van 6. 9. 1971, blz. 37.

⁽⁴⁾ PB nr. L 236 van 8. 9. 1975, blz. 3.

4. In afwijking van lid 1 tot en met 3, mogen de Lid-Staten de bepalingen van punt 1.2.1 van bijlage IV van Richtlijn 71/320/EEG, zoals gewijzigd bij onderhavige richtlijn, eerst toepassen met ingang van 1 oktober 1983.

5. Vóór 1 januari 1980 doen de Lid-Staten de vereiste bepalingen van kracht worden ten einde zich te richten naar de onderhavige richtlijn en stellen zij de Commissie hiervan onverwijld in kennis.

Artikel 3

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, 18 april 1979.

Voor de Commissie

Étienne DAVIGNON

Lid van de Commissie

BIJLAGE

Wijzigingen van de bijlagen bij Richtlijn 71/320/EEG, gewijzigd bij de Richtlijnen 74/132/EEG en 75/524/EEG

I. ALGEMENE BEPALINGEN BETREFFENDE DE MEETEENHEDEN

De voorschriften van Richtlijn 71/320/EEG en van de richtlijnen tot wijziging hiervan moeten worden afgestemd op de voorschriften van Richtlijn 71/354/EEG, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 76/770/EEG, betreffende de meeteenheden.

Hiertoe worden in de tekst van de bijlagen bij de Richtlijnen 71/320/EEG, 74/132/EEG en 75/524/EEG

- de term „gewicht” vervangen door de term „massa” en de termen „totaal gewicht” en „maximaal gewicht” door de term „maximale massa”;
- de waarden voor kracht, koppel en moment, en druk uitgedrukt in de hieronder aangegeven eenheden:
 - kracht: newton (N)
 - koppel en moment: newtonmeter (Nm)
 - druk: bar (bar).

Voor omzetting van de eenheden die tot aan de inwerkingtreding van deze richtlijn gebruikt zullen worden, gebruikte men de nu volgende afgeronde waarden:

- kracht: 1 kgf of 1 kg = 10 N
- koppel en moment: 1 mkgf of 1 mkg = 10 Nm
- druk: 1 kgf/cm² of 1 kg/cm² = 1 bar.

Eventueel kunnen de krachten die corresponderen met de massa van het voertuig of met delen van deze massa (b.v. aslast) worden gebruikt bij de door de bepalingen van de bijlagen voorgeschreven berekeningen.

II. BIJZONDERE BEPALINGEN

BIJLAGE I: DEFINITIES EN CONSTRUCTIE- EN MONTAGEVOORSCHRIFTEN

Punt 2.2.1.2.4, aan het einde wordt het volgende toegevoegd:

„Dit voorschrift geldt niet, wanneer het met een hulpbedieningsorgaan mogelijk is de bedrijfsreminrichting in elk geval gedeeltelijk in werking te stellen, als bepaald in punt 2.1.3.6 van bijlage II;”.

Punt 2.2.1.2.7, eerste zin wordt:

„bepaalde delen, zoals het pedaal en de ondersteuning hiervan, de hoofdremcilinder en de zuiger of zuigers hiervan (hydraulisch systeem), de voetregelklep (pneumatisch systeem), de verbinding tussen pedaal en hoofdremcilinder of voetregelklep, de wielremcilinders en de zuigers hiervan (hydraulische en/of pneumatische systemen) en de combinaties van hefboom en nok van de remmen worden niet beschouwd als zijnde eventueel onderhevig aan breuk, op voorwaarde dat deze onderdelen ruim bemeten zijn, dat zij voor onderhoud gemakkelijk toegankelijk zijn en dat zij qua veiligheidskenmerken ten minste beantwoorden aan hetgeen te dien aanzien vereist is voor de andere essentiële inrichtingen van de voertuigen (b.v. het stangenstelsel van de stuurinrichting).”.

Punt 2.2.1.13 wordt:

„2.2.1.13. Elk voertuig voorzien van een bedrijfsreminrichting die in werking wordt gesteld via een energiereservoir moet — ingeval het gebruik van de bedrijfsrem met het voor de hulpreminrichting voorgeschreven remeffect onmogelijk is zonder hulp van de opgeslagen energie — behalve met een eventueel aanwezige manometer, zijn uitgerust met een optische of akoestische alarminrichting die aangeeft dat de opgeslagen energie in enig deel van de installatie gedaald is tot een waarde die, zonder dat het energiereservoir wordt gevoed, waarborgt dat bij iedere beladingstoestand van het voertuig na vier maal volledig indrukken en loslaten van het bedieningsorgaan van de bedrijfsreminrichting nog een vijfde afremming mogelijk is met het voor de hulpreminrichting voorgeschreven remeffect (zonder storing in het overbrengingssysteem van de bedrijfsreminrichting en met zo nauwkeurig mogelijk afgestelde remmen). Deze alarminrichting moet rechtstreeks en permanent op de leiding zijn aangesloten. De alarminrichting mag, wanneer de motor loopt en bij een goede werking van de reminrichting onder normale bedrijfsomstandigheden van het voertuig, geen signaal geven, behalve gedurende de tijd die nodig is voor het vullen van het (de) energiereservoir(s) na het starten van de motor.”.

Punt 2.2.1.19.2, toevoeging aan het einde:

„Indien dit kan worden bereikt met een normaal in ruststand staand ventiel, mag dit ventiel worden gebruikt, mits de goede werking ervan gemakkelijk zonder gebruik van werktuigen door de bestuurder hetzij vanuit de cabine hetzij van buiten af kan worden gecontroleerd;”.

BIJLAGE II: REMPROEVEN EN PRESTATIES VAN DE REMINRICHTINGEN

Punt 1.3.2.1: de eerste regel wordt:

„De bedrijfsreminrichtingen van aanhangwagens behorende tot de categorieën O₂, O₃ en O₄ worden op zodanige wijze beproefd dat ...”

Na punt 2.1.3.5, volgend nieuw punt 2.1.3.6, toevoegen:

„2.1.3.6. Ten einde na te gaan of aan de in punt 2.2.1.2.4 van bijlage I vermelde voorwaarden is voldaan wordt een proef type O met ontkoppelde motor uitgevoerd vanaf een beproevingssnelheid als voorgeschreven in punt 2.1.1 voor de categorie waartoe het voertuig behoort. De gemiddelde vertraging bij volledig ontwikkelde remwerking en de vertraging onmiddellijk voor het tot stilstand komen van het voertuig, die worden verkregen door bediening van de parkeerreminrichting of van het hulpbedieningsorgaan van de bedrijfsreminrichting, moeten ten minste 1,5 m/s² bedragen. De proef moet worden uitgevoerd met een belast voertuig. Aan de voorschriften wordt geacht te zijn voldaan, indien deze proef één maal met goed gevolg is uitgevoerd. De kracht die op het rembedieningsorgaan wordt uitgeoefend mag de voorgeschreven waarden niet overschrijden. Bij voertuigen van de categorieën M₁ of N₁, waarvan de parkeerrem een andere remvoering heeft dan de bedrijfsrem, kan de proef op verzoek van de fabrikant worden uitgevoerd vanaf een snelheid van 60 km/h. In dit geval mag de gemiddelde vertraging bij volledig ontwikkelde remwerking niet lager zijn dan 2,0 m/s², terwijl de vertraging onmiddellijk voor het tot stilstand komen van het voertuig minstens 1,5 m/s² moet bedragen.”.

Punt 2.2.1.3 wordt:

„2.2.1.3. Voorschriften inzake beproefing van voertuigen van categorie O₃. Hiervoor gelden dezelfde voorschriften als voor categorie O₂.”.

Punt 2.2.1.4.1 wordt:

„2.2.1.4.1. Hiervoor gelden dezelfde voorschriften als voor categorie O₂; bovendien moeten de voertuigen worden onderworpen aan de proef type II.”.

Punt 2.3.2. wordt:

„2.3.2. Aan de voorschriften van punt 2.3.1 wordt geacht te zijn voldaan voor met drukluchtrekken uitgeruste voertuigen, indien deze voertuigen voldoen aan de bepalingen van bijlage III.”.

BIJLAGE III

De titel wordt:

„METHODE VOOR HET METEN VAN DE REACTIETIJD BIJ VOERTUIGEN VOORZIEN VAN EEN DRUK-LUCHTREMINRICHTING”

Punt 1.3 wordt:

„1.3. Reactietijden verkregen bij toepassing van de voorschriften van deze bijlage worden op de naast gelegen tiende seconde afgerond. Indien het cijfer waarmee de honderdsten worden weergegeven 5 of hoger is, wordt de reactietijd naar boven afgerond tot op de eerst volgende decimaal.”.

Oude punt 1.4 vervalt.

Punt 2.4: de laatste zin komt te vervallen.

Punt 2.5 wordt:

„2.5. Bij motorvoertuigen die van een remverbinding voor aanhangwagens zijn voorzien moet, benevens het bepaalde in punt 1.1, de reactietijd worden gemeten aan het einde van de slang met een lengte van ongeveer 2,5 m en een inwendige diameter van 13 mm, welke op de

koppelingskop van de bedieningsleiding van de bedrijfsreminrichting van het motorvoertuig is aangesloten. Gedurende deze proef moet een volume van $385 \pm 5 \text{ cm}^3$, dat overeenkomt met dat van een slang met een lengte van 2,5 m en een inwendige diameter van 13 mm onder een druk van 6,5 bar, op de koppelingskop van de voedingsleiding zijn aangesloten.

Trekkers voor opleggers moeten zijn voorzien van slangen om de verbinding met de oplegger tot stand te brengen. De koppelingskoppen moeten zich bijgevolg aan het uiteinde van die slangen bevinden. De lengte en de inwendige diameter van deze leidingen moeten worden aangegeven onder punt 14.6 van het in bijlage IX weergegeven document.”.

Punt 3.2: de tweede zin komt te vervallen.

Punt 3.3.1 wordt:

- „3.3.1. Hij moet voorzien zijn van een drukluchtreservoir met een inhoud van 30 liter dat vóór iedere proefneming gevuld wordt tot een druk van 6,5 bar en tijdens de proeven niet mag worden bijgevuld. Aan de uitgang van het bedieningsorgaan moet de simulator voorzien zijn van een restrictie met een openingsdiameter die gekozen kan worden van 4,0 t/m 4,3 mm. Het volume van de leiding, gemeten vanaf de restrictie tot en met de koppelingskop moet $385 \pm 5 \text{ cm}^3$ bedragen (dit komt overeen met het volume van een slang van 2,5 m lengte met een inwendige diameter van 13 mm onder een druk van 6,5 bar). De in punt 3.3.3 vermelde drukniveaus moeten direct achter de restrictie worden gemeten.”.

Punt 3.3.2 wordt:

- „3.3.2 Het bedieningsorgaan moet zo zijn uitgevoerd dat de werking hiervan tijdens het gebruik niet wordt beïnvloed door de persoon die de proef verricht.”.

Na punt 3.3.2. komen de nieuwe punten 3.3.3 en 3.3.4:

- „3.3.3. De simulator moet (b.v. door de keuze van een sub 3.3.1 bedoelde restrictie) zo zijn afgesteld dat bij aansluiting op een reservoir met een volume van $385 \pm 5 \text{ cm}^3$ de tijd van de drukopbouw van 0,65 bar tot 4,9 bar (d.w.z. 10 en 75 % van de nominale druk van 6,5 bar) $0,2 \pm 0,01 \text{ s}$ bedraagt. Indien in plaats van het bovengenoemde een reservoir met een volume van $1\,155 \pm 15 \text{ cm}^3$ wordt aangesloten, moet de tijd waarin de druk van 0,65 bar tot 4,9 bar wordt opgebouwd, $0,38 \pm 0,02 \text{ s}$ bedragen, zonder dat daarbij opnieuw tot afstelling wordt overgegaan. Tussen deze twee waarden moet de druk nagenoeg evenredig met het tijdsverloop toenemen. Deze reservoirs moeten zonder gebruikmaking van buigzame leidingen op de koppelingskop worden aangesloten, waarbij de inwendige diameter ten minste 10 mm moet bedragen.
- 3.3.4. Het schema in de bijlage bij dit aanhangsel geeft een voorbeeld van correcte uitvoering en gebruik van de simulator.”.

Punt 3.4 wordt:

- „3.4. De tijd die verloopt tussen het ogenblik waarop de door de simulator in de bedieningsleiding uitgeoefende druk 0,65 bar bereikt, en het ogenblik waarop de druk in de wielremcilinder van de aanhangwagen 75 % van zijn asymptotische waarde bereikt, mag niet meer dan 0,4 s bedragen.”.

Na punt 3.4 komt een nieuw punt 4:

- „4. DRUKMEETPUNTEN
- 4.1. Op elke onafhankelijke leiding van de reminrichting moet zo dicht mogelijk bij de remcilinder, die voor wat betreft de reactietijd in de meest ongunstige positie verkeert, een drukmeetpunt zijn aangebracht.
- 4.2. De drukmeetpunten moeten in overeenstemming zijn met ISO-norm 3583/1975.”.

AANHANGSEL: Het schema van de simulator wordt vervangen door het nu volgende schema:

VOORBEELD VAN EEN SIMULATOR

Reminrichting van de te beproeven aanhangwagen

Diagram labels: M, A, RA, TA, VRU, L, TC, PP, CF, C2, C1, V, R1, 0.65 bar.

Naar de elektrische tijdmetr

A	= voedingsaansluiting met afsluiter.
C1	= drukluchtschakelaar in de simulator, afgesteld op 0,65 bar en 4,9 bar.
C2	= drukluchtschakelaar bij de remcilinder van de aanhangwagen, afgesteld op 75 % van de asymptotische druk in de wielremcilinder CF.
CF	= wielremcilinder.
L	= leiding van restrictie O tot en met zijn koppelingskop TC, met een volume van $385 \pm 5 \text{ cm}^3$ bij een druk van 6,5 bar.
M	= manometer.
O	= restrictie $4,0 \text{ mm} \leq \text{diameter} \leq 4,3 \text{ mm}$.
PP	= drukmeetpunt.
R1	= 30 liter drukluchtreservoir met waterafscheider.
R2	= calibratiereservoir van $385 \pm 5 \text{ cm}^3$ met inbegrip van zijn koppelingskop TC.
R3	= calibratiereservoir van $1\,155 \pm 15 \text{ cm}^3$ met inbegrip van zijn koppelingskop TC.
RA	= afsluiter
TA	= koppelingskop van voedingsleiding.
TC	= koppelingskop van bedieningsleiding.
V	= bedieningsklep.
VRU	= hoofdremventiel van de aanhangwagen.

BIJLAGE IV: ENERGIERESERVOIRS EN -BRONNEN BIJ DRUKLUCHTREMME

Punt 1.2.1 wordt:

- „1.2.1. Drukluhtreservoirs van motorvoertuigen moeten zodanig zijn uitgevoerd dat na acht maal volledig indrukken en loslaten van het bedieningsorgaan van de bedrijfsreminrichting in het reservoir een druk aanwezig blijft die niet lager is dan de druk die is vereist om het voor de hulpreminrichting voorgeschreven remeffect te verkrijgen.”.

Na punt 2.5 komt het nu volgende nieuwe punt 3:

- „3. DRUKMEETPUNTEN
- 3.1. Met het oog op het in punt 2.4 van deze bijlage gestelde, moet dicht bij het in de meest ongunstige positie geplaatste drukluhtreservoir een drukmeetpunt zijn aangebracht.
- 3.2. De drukmeetpunten moeten in overeenstemming zijn met ISO-norm 3583/1975.”.

BIJLAGE V: VEERREMME

Punt 2.3, aan het einde wordt het volgende toegevoegd:

„Dit punt geldt niet voor aanhangwagens.”.

Punt 2.4 wordt:

- „2.4. Bij motorvoertuigen moet de inrichting zodanig zijn uitgevoerd dat de remmen ten minste drie maal in werking kunnen worden gesteld en gelost, wanneer de begindruk in de veercompressiekamer gelijk is aan de aangegeven maximumdruk.

Bij aanhangwagens moet het mogelijk zijn de remmen van de afgekoppelde aanhangwagenten minste drie maal te lossen, waarbij de druk in de voedingsleiding vóór het afkoppelen van de aanhangwagen 6,5 bar moet bedragen.

Aan deze voorwaarden moet worden voldaan nadat de remmen zo nauwkeurig mogelijk zijn afgesteld. Bovendien moet het in werking stellen en lossen van de parkeerreminrichting overeenkomstig bijlage I, punt 2.2.2.10, mogelijk zijn wanneer de aanhangwagen aan het trekkende voertuig is gekoppeld.”.

Punt 2.5, aan het einde wordt het volgende toegevoegd:

„Bij aanhangwagens is deze druk (pm) die welke ontstaat na vier maal volledig in werking stellen van de bedrijfsreminrichting overeenkomstig punt 1.3 van bijlage IV. De oorspronkelijke druk wordt op 6,5 bar ingesteld.”.

Punt 2.6, aan het einde wordt het volgende toegevoegd:

„Deze bepaling is niet van toepassing op aanhangwagens.”.

BIJLAGE VI: PARKEERREMSYSTEEM MET MECHANISCHE VERGREDELING VAN DE WIELREMCILINDERS

Punt 2.1, aan het einde wordt het volgende toegevoegd:

„Deze bepaling geldt niet voor aanhangwagens. Bij aanhangwagens mag het drukniveau dat overeenkomt met de mechanische vergrendeling niet meer dan 4 bar bedragen. Het moet mogelijk zijn te voldoen aan de voorschriften met betrekking tot de parkeerreminrichting na één enkele storing in de bedrijfsreminrichting van de aanhangwagen. Bovendien moet het mogelijk zijn de remmen van de afgekoppelde aanhangwagen minstens drie maal te lossen, waarbij de druk in de voedingsleiding voor het afkoppelen van de aanhangwagen 6,5 bar moet bedragen. Aan deze voorwaarde moet worden voldaan, nadat de remmen zo nauwkeurig mogelijk zijn afgesteld. Het in werking stellen en lossen van de parkeerreminrichting overeenkomstig bijlage I, punt 2.2.2.10, moet bovendien mogelijk zijn, wanneer de aanhangwagen aan het trekkende voertuig is gekoppeld.”.

Na punt 2.4 komt een nieuw punt 2.5:

- „2.5. De bediening moet zodanig zijn dat de inwerkingstelling ervan achtereenvolgens resulteert in: het aanzetten van de remmen ter verkrijging van de voor parkeren vereiste remwerking, het vergrendelen van de remmen in die stand, het uitschakelen van de kracht waarmee de remmen worden aangezet.”.

BIJLAGE IX

De titel wordt als volgt:

„MODEL

BIJLAGE BIJ HET EEG-GOEDKEURINGSFORMULIER VAN EEN TYPE VOERTUIG MET BETREKKING TOT DE REMINRICHTINGEN

(Artikel 4, lid 2, en artikel 10 van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan)

Rekening houdend met de wijzigingen aangebracht in Richtlijn 79/489/EEG

Voetnoot ⁽³⁾ met betrekking tot punt 14.3 wordt:

- „⁽³⁾ Uitsluitend van toepassing op voertuigen van de categorieën O₂, O₃ en O₄.”.

Punt 14.6 wordt als volgt:

- „14.6. Reactietijden en afmetingen van buigzame leidingen
- 14.6.1. Reactietijd aan de wielremcilinder ... s.
- 14.6.2. Reactietijd bij de koppelingskop van de bedieningsleiding ... s.
- 14.6.3. Buigzame leidingen van trekkers voor opleggers
- lengte ...m,
- inwendige diameter ... mm.”.

Na punt 17 komt een nieuw punt 17 bis 2:

- „17 bis 2. De gegevens vereist volgens punt 7.3 van het aanhangsel bij punt 1.1.4.2 van bijlage II.”

Bijlage bij Richtlijn 75/524/EEG van de Commissie van 25 juli 1975

Aanhangsel bij punt 1.1.4.2 (bijlage II): VERDELING VAN DE REMKRACHT OVER DE ASSEN VAN VOERTUIGEN.

Punt 3.1.2 wordt als volgt:

- „3.1.2. Bij een motorvoertuig waarmee aanhangwagens van categorie O₃ of O₄ met drukluchtreminrichting mogen worden voortbewogen moet, ongeacht de beladingstoestand van het voertuig, de druk bij volledig indrukken van het bedieningsorgaan tussen 6,5 en 8 bar bedragen aan de koppelingskop van de voedingsleiding en tussen 6 en 7,5 bar aan de koppelingskop van de bedieningsleiding. Deze waarden moeten worden gecontroleerd bij trekkende voertuigen zonder aanhangwagen.”

Punt 6 wordt als volgt:

- „6. VOORSCHRIFTEN WAARAAN MOET WORDEN VOLDAAN BIJ UITVALLEN VAN HET SYSTEEM VOOR HET VERDELEN VAN DE REMKRACHT

Wanneer aan de voorschriften van dit aanhangsel wordt voldaan door middel van een bijzondere inrichting (b.v. mechanisch bediend door de asophanging van het voertuig) moet het, indien het een motorvoertuig betreft, bij het falen van die inrichting of de bediening daarvan mogelijk zijn het voertuig tot stilstand te brengen onder de voor de hulpreminrichting vastgestelde voorwaarden; bij voertuigen waarmee een aanhangwagen met drukluchtrekken mag worden voortbewogen, moet aan de koppelingskop van de bedieningsleiding een drukwaarde worden verkregen die ligt tussen de in punt 3.1.2 van dit aanhangsel aangegeven grenswaarden. Indien het een aanhangwagen of een oplegger betreft, moet bij storing in de bediening van de speciale inrichting ten minste 30 % van de voor het betrokken voertuig voorgeschreven werking van de bedrijfsreminrichting worden verkregen.”

Punt 7 wordt als volgt:

- „7. MERKTEKENS

- 7.1. Op voertuigen, met uitzondering van die behorend tot de categorie M₁, waarbij aan de voorschriften van dit aanhangsel is voldaan door middel van een door de asophanging van het voertuig mechanisch bediende inrichting, moeten merktekens zijn aangebracht die de nuttige slag van de inrichting aangeven tussen de standen overeenkomend met onbeladen en beladen toestand van het voertuig en alle verdere voor het controleren van de afstelling van de inrichting benodigde gegevens.

- 7.1.1. Indien een inrichting op andere dan mechanische wijze door de asophanging van het voertuig wordt bediend, moeten op het voertuig de voor het controleren van de afstelling van de inrichting benodigde gegevens zijn aangebracht.

- 7.2. Indien aan de voorschriften van dit aanhangsel wordt voldaan door middel van een inrichting die de luchtdruk in de remleiding(en) regelt, moeten de massa die overeenkomt met de normale aslast op het wegdek, de nominale druk aan de uitgang en de door de fabrikant opgegeven druk aan de inlaat, die minstens 80 % van de nominale maximumdruk moet bedragen, worden aangegeven voor de volgende beladingstoestanden:

- 7.2.1. Maximale, technisch toelaatbare belasting van de as(sen) waardoor de inrichting wordt bediend.

- 7.2.2. Aslast(en) van het bedrijfsklare voertuig, als omschreven in punt 2.6 van bijlage I van Richtlijn 70/156/EEG.

- 7.2.3. Aslast(en) die bij benadering overeenkomt (komen) met een bedrijfsklaar voertuig met opbouw, indien het in punt 7.2.2 gaat om een uit chassis en cabine bestaand voertuig.

- 7.2.4. De aslasten die, indien zij afwijken van de in punt 7.2.1, 7.2.2 en 7.2.3 voorgeschreven belastingen, door de fabrikant worden aangegeven voor het tijdens gebruik controleren van de afstelling van de inrichting.

- 7.3. Aan de hand van de gegevens van punt 17 bis 2 van bijlage IX moet kunnen worden nagegaan of aan de voorschriften sub 7.1 en 7.2 is voldaan.

- 7.4. De sub 7.1 en 7.2 genoemde merktekens moeten goed zichtbaar en onuitwisbaar zijn aangebracht. In diagram 5 wordt een voorbeeld gegeven van de merktekens voor een mechanisch bediende inrichting van een voertuig dat met drukluchtrekken is uitgerust.”

Punt 8, wordt:

- „8. DRUKMEETPUNTEN

Reminrichtingen voorzien van de in punt 7.2 bedoelde inrichtingen moeten overeenkomstig ISO-norm 3583/1975 zijn uitgerust met drukmeetpunten in de drukleiding voor en achter de inrichting.”

Oud punt 8 wordt punt 9.

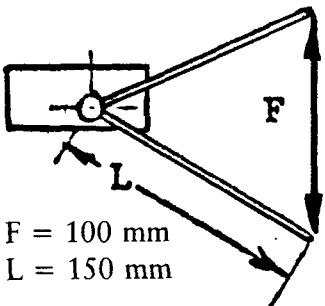
In bijlage II, diagrammen 2 en 4 A, worden de aanduidingen „ $\frac{TR}{PM}$ ” vervangen door „ $\frac{TR}{PR}$ ”.

Na diagram 4 B (bijlage II) komt een nieuw diagram 5.

DIAGRAM 5

LAST-AFHANKELIJKE REMKRACHTREGELING

(voorbeeld: zie punt 7.4)

Controlegegevens	Beladings- toestand van het voertuig	Belasting as nr. 2 (kg)	Druk aan de inlaat (bar)	Nominale druk aan de uitlaat (bar)
 F = 100 mm L = 150 mm	Beladen	10 000	6	6
	Onbeladen	1 500	6	2,4
				
				

RICHTLIJN VAN DE COMMISSIE

van 18 april 1979

houdende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Richtlijn 70/221/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende reservoirs voor vloeibare brandstof en beschermingsinrichtingen aan de achterzijde tegen klemrijden van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan

(79/490/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Richtlijn 70/221/EEG wordt als volgt gewijzigd:

1. De artikelen 2 en 2 bis worden als volgt gelezen:

„Artikel 2

1. De Lid-Staten mogen de EEG-goedkeuring of de nationale goedkeuring van een voertuig niet weigeren om redenen die verband houden met de reservoirs voor vloeibare brandstof, indien dit voertuig voldoet aan de voorschriften van de bijlage voor wat betreft de reservoirs voor vloeibare brandstof.

2. De Lid-Staten mogen de EEG-goedkeuring of de nationale goedkeuring van een voertuig niet weigeren om redenen die verband houden met de bescherming aan de achterzijde tegen klemrijden, indien dit voertuig voldoet aan de voorschriften van de bijlage voor wat betreft de bescherming aan de achterzijde tegen klemrijden, of indien dit voertuig is voorzien van een beschermingsinrichting aan de achterzijde tegen klemrijden, welke als technische eenheid is goedgekeurd in de zin van artikel 9 bis van Richtlijn 70/156/EEG en welke overeenkomstig de voorschriften van de bijlage, punt II.5, is aangebracht.

3. De Lid-Staten mogen de EEG-goedkeuring of de nationale goedkeuring van een beschermingsinrichting aan de achterzijde tegen klemrijden niet weigeren, indien deze inrichting, beschouwd als technische eenheid in de zin van artikel 9 bis van Richtlijn 70/156/EEG, voldoet aan de desbetreffende voorschriften van de bijlage.

Artikel 2 bis

1. De Lid-Staten 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 reservoirs voor vloeibare brandstof, indien dit voertuig aan de voorschriften van de bijlage voldoet voor wat betreft de reservoirs voor vloeibare brandstof.

Gelet op Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan ⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 78/547/EEG van de Raad ⁽²⁾, inzonderheid op de artikelen 11, 12 en 13,

Gelet op Richtlijn 70/221/EEG van de Raad van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende reservoirs voor vloeibare brandstof en beschermingsinrichtingen aan de achterzijde tegen klemrijden van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan ⁽³⁾,

Overwegende dat het, in het licht van de opgedane ervaringen en gezien de huidige stand van de techniek, thans mogelijk is strengere voorschriften op te stellen die beter zijn aangepast aan de werkelijke omstandigheden van de proef;

Overwegende dat beschermingsinrichtingen aan de achterzijde tegen klemrijden van voertuigen thans reeds zowel afzonderlijk als gemonteerd in een voertuig in de handel worden gebracht; dat voor zover deze inrichtingen ook kunnen worden gekeurd zonder dat zij in een voertuig gemonteerd zijn, het vrije verkeer ervan kan worden vergemakkelijkt door voor deze inrichtingen, die in de zin van artikel 9 bis van Richtlijn 70/156/EEG als technische eenheid worden beschouwd, een EEG-goedkeuring in te voeren;

Overwegende dat de bepalingen van deze richtlijn in overeenstemming zijn met het advies van het Comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang van de richtlijnen tot opheffing van technische handelsbelemmeringen in de sector motorvoertuigen,

⁽¹⁾ PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1.

⁽²⁾ PB nr. L 168 van 26. 6. 1978, blz. 39.

⁽³⁾ PB nr. L 76 van 6. 4. 1970, blz. 23, en PB nr. L 65 van 15. 3. 1979, blz. 42.

2. De Lid-Staten 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 bescherming aan de achterzijde tegen klemrijden, indien het voertuig aan de voorschriften van de bijlage voldoet voor wat betreft de bescherming aan de achterzijde tegen klemrijden, of indien het voertuig is uitgerust met een beschermingsinrichting aan de achterzijde tegen klemrijden die als technische eenheid in de zin van artikel 9 bis van Richtlijn 70/156/EEG is goedgekeurd en volgens de voorschriften van punt II.5 van de bijlage is aangebracht.

3. De Lid-Staten mogen het in de handel brengen van een beschermingsinrichting aan de achterzijde tegen klemrijden, die wordt beschouwd als technische eenheid in de zin van artikel 9 bis van Richtlijn 70/156/EEG niet verbieden, indien deze in overeenstemming is met een goedgekeurd type als bedoeld in artikel 2, lid 3.”.

2. Na artikel 2 bis wordt een artikel 2 ter ingevoegd luidende als volgt:

„Artikel 2 ter

De Lid-Staat die tot goedkeuring overgaat, treft de nodige maatregelen om op de hoogte te worden gesteld van elke wijziging van een der in de punten II.2.1 en II.2.2 van de bijlage bedoelde onderdelen of kenmerken. De bevoegde autoriteiten van deze Lid-Staat beoordelen of het gewijzigde type aan nieuwe proeven moet worden onderworpen, aan de hand waarvan een keuringsrapport wordt opgesteld. Indien uit de proeven blijkt dat niet aan de voorschriften van deze richtlijn wordt voldaan, dan wordt de wijziging niet toegestaan.”.

3. De bijlage wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage van deze richtlijn.

Artikel 2

1. Met ingang van 1 januari 1980 mogen de Lid-Staten om redenen in verband met de bescherming aan de achterzijde tegen klemrijden van voertuigen:

- voor een type motorvoertuig de EEG-goedkeuring of de afgifte van het in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van Richtlijn 70/156/EEG bedoelde document of de nationale goedkeuring niet weigeren.
- het voor de eerste maal in het verkeer brengen van voertuigen niet verbieden,

indien de bescherming aan de achterzijde tegen klemrijden van dit type voertuig of van deze voertuigen voldoet aan de voorschriften van Richtlijn 70/221/EEG, zoals gewijzigd bij onderhavige richtlijn.

2. Met ingang van 1 oktober 1980:

- mogen de Lid-Staten het in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van Richtlijn 70/156/EEG bedoelde document niet langer afgeven voor een type voertuig waarvan de bescherming aan de achterzijde tegen klemrijden niet voldoet aan de voorschriften van Richtlijn 70/221/EEG van de Raad, zoals gewijzigd bij onderhavige richtlijn,
- mogen de Lid-Staten de nationale goedkeuring van een type voertuig weigeren, indien de bescherming aan de achterzijde tegen klemrijden daarvan niet voldoet aan de voorschriften van Richtlijn 70/221/EEG, zoals gewijzigd bij onderhavige richtlijn.

3. Met ingang van 1 oktober 1981 kunnen de Lid-Staten het voor de eerste maal in het verkeer brengen van voertuigen verbieden, indien de bescherming aan de achterzijde tegen klemrijden daarvan niet voldoet aan de voorschriften van Richtlijn 70/221/EEG, zoals gewijzigd bij onderhavige richtlijn.

Artikel 3

De Lid-Staten doen vóór 1 januari 1980 de nodige maatregelen van kracht worden om te voldoen aan het bepaalde in deze richtlijn en stellen de Commissie hiervan onverwijld in kennis.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, 18 april 1979.

Voor de Commissie

Étienne DAVIGNON

Lid van de Commissie

BIJLAGE

De tekst van punt II wordt vervangen door onderstaande tekst:

„II. BESCHERMING AAN DE ACHTERZIJDE TEGEN KLEMRIJDEN

II.1. Algemeen

De in deze richtlijn bedoelde voertuigen moeten zodanig zijn ontworpen dat zij tegen de achterzijde oprijdende voertuigen van de categorieën M₁ en N₁ ⁽¹⁾ een doelmatige bescherming tegen klemrijden bieden.

II.2. Definities

II.2.1. „Type voertuig voor wat betreft de bescherming aan de achterzijde tegen klemrijden”. Onder „type voertuig voor wat betreft de bescherming aan de achterzijde” verstaat men voertuigen die met betrekking tot onderstaande essentiële kenmerken onderling geen verschillen vertonen:

II.2.1.1. breedte van de achteras, structuur, afmetingen, vorm en materialen van de achterzijde van het voertuig, voor zover deze van invloed zijn op de voorschriften van de punten II.5.1 tot en met II.5.4.5.5;

II.2.1.2. kenmerken van de ophanging, voor zover deze van invloed zijn op de voorschriften van de punten II.5.1 tot en met II.5.4.5.5.

II.2.2. „Type beschermingsinrichting aan de achterzijde tegen klemrijden”. Onder „type beschermingsinrichting aan de achterzijde” wordt verstaan inrichtingen die onderling geen verschillen vertonen voor wat betreft de hieronder vermelde kenmerken:

II.2.2.1. vorm;

II.2.2.2. afmetingen;

II.2.2.3. bevestiging;

II.2.2.4. materialen.

II.3. Aanvragen om EEG-goedkeuring

II.3.1. Aanvraag om EEG-goedkeuring van een type voertuig voor wat betreft de bescherming aan de achterzijde tegen klemrijden

II.3.1.1. De aanvraag om EEG-goedkeuring van een type voertuig voor wat betreft de bescherming aan de achterzijde tegen klemrijden moet door de fabrikant van het voertuig of door diens gevolmachtigde worden ingediend.

II.3.1.2. Deze aanvraag dient vergezeld te gaan van de hierna genoemde documenten in drievoud, alsmede van de volgende gegevens:

II.3.1.2.1. beschrijving van het voertuig uit het oogpunt van de sub II.2.1 bedoelde criteria met maatschetsen en hetzij een foto, hetzij een opengewerkte tekening van de achterzijde van het voertuig. Nummers en/of symbolen ter identificatie van het type voertuig moeten worden aangegeven;

II.3.1.2.2. technische beschrijving van de bescherming aan de achterzijde tegen klemrijden met voldoende gedetailleerde gegevens;

II.3.1.2.3. een voertuig dat representatief is voor het goed te keuren type moet ter beschikking worden gesteld van de technische dienst die met de keuringsproeven is belast.

II.3.2. Aanvraag om EEG-goedkeuring van een type beschermingsinrichting aan de achterzijde als technische eenheid

⁽¹⁾ Categorieën volgens de internationale classificatie zoals vermeld in noot (b) van bijlage I van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan.

- II.3.2.1. De aanvraag om EEG-goedkeuring van een type beschermingsinrichting aan de achterzijde als technische eenheid in de zin van artikel 9 bis van Richtlijn 70/156/EEG, moet worden ingediend door de fabrikant van het voertuig of door de fabrikant van de beschermingsinrichting aan de achterzijde, dan wel door hun respectieve gevolmachtigden.
- II.3.2.2. Voor elk type beschermingsinrichting aan de achterzijde moet de aanvraag vergezeld gaan van:
- II.3.2.2.1. documenten in drievoud met de beschrijving van de technische kenmerken van de inrichting;
- II.3.2.2.2. een exemplaar van het type inrichting. De bevoegde instantie kan, indien zij dit nodig acht, een extra exemplaar vragen. Op deze exemplaren moet duidelijk leesbaar en onuitwisbaar het fabrieks- of handelsmerk van de aanvrager, alsmede de vermelding van het type zijn aangebracht.
- II.4. EEG-goedkeuring
- II.4.1. Bij het EEG-goedkeuringsformulier voor een voertuigtype wordt een formulier gevoegd dat overeenstemt met het model zoals afgebeeld in:
- II.4.1.1. aanhangsel 1, indien het een sub II.3.1. bedoelde aanvraag betreft,
- II.4.1.2. aanhangsel 2, indien het een sub II.3.2 bedoelde aanvraag betreft.
- II.5. Voorschriften
- II.5.1. Voertuigen moeten zodanig zijn geconstrueerd en/of uitgerust dat zij een tegen de achterzijde oprijdend voertuig van de categorieën M_1 en N_1 ⁽¹⁾ een over de gehele breedte doelmatige bescherming bieden tegen klemrijden.
- II.5.2. Elk voertuig van een van de categorieën M_1 , M_2 , M_3 , N_1 , O_1 of O_2 ⁽¹⁾ wordt geacht aan de sub II.5.1 bedoelde voorwaarde te voldoen, indien de hoogte over de gehele breedte aan de achterzijde van het chassis of van de essentiële delen van de carrosserie niet meer bedraagt dan 55 cm.
- Aan dit voorschrift moet worden voldaan vanaf een afstand van 45 cm gemeten vanuit het meest achterwaarts gelegen deel van het voertuig.
- II.5.3. Ieder voertuig van een van de categorieën N_2 , N_3 , O_3 of O_4 ⁽¹⁾ wordt geacht aan de sub II.5.1 bedoelde voorwaarde te voldoen indien:
- het voertuig is voorzien van een beschermingsinrichting aan de achterzijde tegen klemrijden overeenkomstig de voorschriften van punt II.5.4.;
 - of indien
 - het voertuig aan de achterzijde zodanig is geconstrueerd en/of uitgerust dat de delen ervan op grond van vorm en eigenschappen kunnen worden beschouwd als delen ter vervanging van de beschermingsinrichting aan de achterzijde tegen klemrijden. Als delen die de beschermingsinrichting aan de achterzijde tegen klemrijden vervangen, gelden die delen welke gecombineerd voldoen aan de voorschriften van punt II.5.4.
- II.5.4. Een beschermingsinrichting aan de achterzijde tegen klemrijden, hierna te noemen „inrichting”, bestaat in de regel uit een dwarsligger en verbindingsstukken met de langsliggers of met wat deze vervangt.
- De inrichting moet als volgt zijn uitgevoerd:
- II.5.4.1. de inrichting moet zover mogelijk achterwaarts op het voertuig zijn aangebracht. De onderkant van de inrichting mag bij onbeladen voertuig ⁽²⁾ op geen enkel punt méér dan 55 cm van de rijbaan zijn verwijderd;
- II.5.4.2. de breedte van de inrichting mag op geen enkele plaats groter zijn dan de breedte van de achteras, gemeten aan de buitenste zijden der wielen, waarbij de uitbolling van de band boven de grond buiten beschouwing wordt gelaten, en aan geen enkele kant méér dan 10 cm kleiner zijn dan genoemde breedte. Indien er verschillende achterassen zijn moet de breedste as in aanmerking worden genomen;

⁽¹⁾ Categorieën volgens de internationale classificatie zoals vermeld in noot (b) van bijlage I van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan.

⁽²⁾ Zoals omschreven in punt 2-6 van bijlage I van de richtlijn bedoeld in bovenstaande voetnoot ⁽¹⁾.

- II.5.4.3. de hoogte van het profiel van de dwarsligger moet ten minste 10 cm bedragen. De zijdelingse uiteinden van de dwarsligger mogen niet naar achteren zijn omgebogen noch naar de buitenzijde een scherpe rand vertonen; aan deze voorwaarde wordt voldaan, indien de zijdelingse uiteinden van de dwarsligger naar buiten zijn afgerond met een krommingsstraal van tenminste 2,5 mm;
- II.5.4.4. de inrichting mag ook zodanig zijn uitgevoerd dat de stand van het voertuig verstelbaar is. In dat geval moet er echter zekerheid bestaan dat de inrichting in de gebruiksstand zodanig kan worden vergrendeld dat deze niet ongewild los kan gaan. De inrichting moet kunnen worden versteld onder aanwending van een kracht van niet meer dan 40 daN;
- II.5.4.5. de inrichting moet voldoende weerstand kunnen bieden aan de evenwijdig aan de lengterichting van het voertuig optredende krachten en moet in gebruiksstand zijn verbonden met de langsliggers van het voertuig of met wat deze vervangt.
- Aan dit voorschrift is voldaan, indien wordt aangetoond dat noch tijdens, noch na de uitoefening van deze krachten, de horizontale afstand tussen de achterzijde van de inrichting en het meest achterwaarts gelegen deel van het voertuig op geen enkel van de punten P1, P2 en P3 meer dan 40 cm bedraagt. Bij het meten van deze afstand wordt geen rekening gehouden met delen van het voertuig in onbeladen toestand die zich meer dan 3 m boven de rijbaan bevinden.
- II.5.4.5.1. de punten P1 liggen op een afstand van 30 cm van de vlakken die in de lengterichting van het voertuig de buitenzijden van de wielen van de achteras raken; de punten P2, die zich op de verbindingslijn tussen de punten P1 bevinden, liggen symmetrisch ten opzichte van het middenlangsvlak van het voertuig en wel op een onderlinge afstand van 70 tot 100 cm van genoemd vlak, waarbij de juiste plaats door de fabrikant kan worden vastgesteld. De hoogte van de punten P1 en P2 ten opzichte van de rijbaan wordt door de fabrikant van het voertuig bepaald binnen de lijnen die de horizontale begrenzing van de inrichting vormen. Deze hoogte mag bij onbeladen voertuig evenwel niet meer dan 60 cm bedragen. Punt P3 is het midden van het lijnstuk P2P2;
- II.5.4.5.2. In de twee punten P1 en punt P3 moet achtereenvolgens in horizontale richting een kracht worden uitgeoefend die overeenkomt met een waarde van 12,5 % van het technisch toelaatbaar totaalgewicht van het voertuig, zonder een maximum van $2,5 \cdot 10^4$ N te overschrijden;
- II.5.4.5.3. in de twee punten P2 moet achtereenvolgens in horizontale richting een kracht worden uitgeoefend die overeenkomt met een waarde van 50 % van het technisch toelaatbaar totaalgewicht van het voertuig, zonder een maximum van $10 \cdot 10^4$ N te overschrijden;
- II.5.4.5.4. de in de punten II.5.4.5.2 en II.5.4.5.3 voorgeschreven krachten moeten afzonderlijk worden uitgeoefend. De volgorde waarin deze krachten worden uitgeoefend kan door de fabrikant worden aangegeven;
- II.5.4.5.5. indien de naleving van bovenstaande voorschriften aan de hand van een praktische proef wordt onderzocht, moeten onderstaande voorwaarden zijn vervuld:
- II.5.4.5.5.1. de inrichting moet met de langsliggers van het voertuig of met wat deze vervangt zijn verbonden;
- II.5.4.5.5.2. de voorgeschreven krachten moeten door middel van voldoende beweeglijke stempels (b.v. door middel van cardankoppeling) evenwijdig aan het middenlangsvlak van het voertuig worden aangelegd via een steunvlak met een maximale hoogte van 25 cm — de juiste hoogte moet door de fabrikant worden aangegeven — en een breedte van 20 cm, waarvan de afrondingsstraal van de verticale randen $5 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm}$ bedraagt en waarvan het middelpunt achtereenvolgens in de punten P1, P2 en P3 wordt geplaatst.
- II.5.5. In afwijking van bovenstaande bepalingen behoeven voertuigen van de volgende typen niet in overeenstemming te zijn met de voorschriften van deze bijlage betreffende de bescherming aan de achterzijde tegen klemrijden:
- trekkers voor opleggers,
 - „mallejans” en soortgelijke aanhangwagens, bestemd voor het vervoer van boomstammen of andere lange voorwerpen,
 - voertuigen waarbij de aanwezigheid van een beschermingsinrichting aan de achterzijde tegen klemrijden onverenigbaar is met het gebruiksdoel.

AANHANGSEL 1

MODEL

(Maximumformaat: A4 (210 × 297 mm))

Naam van de bevoegde instantie

**BIJLAGE BIJ HET EEG-GOEDKEURINGSFORMULIER VAN EEN TYPE VOERTUIG VOOR WAT
BETREFT DE BESCHERMING AAN DE ACHTERZIJDE TEGEN KLEMRIJDEN (RICHTLIJN
79/490/EEG HOUDENDE WIJZIGING VAN RICHTLIJN 70/221/EEG)**

(Artikel 4, lid 2, en artikel 10 van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan)

- EEG-goedkeuringsnummer
1. Fabrieks- of handelsmerk van het voertuig
 2. Type voertuig
 3. Naam en adres van de fabrikant
.....
 4. Eventueel naam en adres van de gevolmachtigde van de fabrikant
.....
 5. Kenmerken van de delen die bescherming bieden tegen klemrijden
.....
 6. Datum waarop het voertuig ter goedkeuring is aangeboden
 7. Met de keuringsproeven belaste technische dienst
.....
 8. Datum van het door deze dienst afgegeven rapport
 9. Nummer van het door deze dienst afgegeven rapport
 10. De goedkeuring voor wat betreft de bescherming aan de achterzijde tegen klemrijden is verleend/geweigerd ⁽¹⁾.
 11. Plaats
 12. Datum
 13. Handtekening
 14. De volgende documenten, voorzien van bovenvermeld goedkeuringsnummer, zijn bij deze bijlage gevoegd:
..... maatschetsen;
..... opengewerkte tekening of foto van de achterzijde van het voertuig.
 15. Eventuele opmerkingen
.....
.....

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

AANHANGSEL 2

MODEL

(Maximumformaat: A4 (210 × 297 mm))

Naam van de bevoegde instantie

FORMULIER VOOR DE EEG-GOEDKEURING VAN EEN TECHNISCHE EENHEID (RICHTLIJN 79/490/EEG HOUDENDE WIJZIGING VAN RICHTLIJN 70/221/EEG)

(Artikel 9 bis van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan)

Technische eenheid: type beschermingsinrichting aan de achterzijde tegen klemrijden

EEG-goedkeuringsnummer van de technische eenheid

1. Fabrieks- of handelsmerk van de inrichting
2. Type inrichting
3. Naam en adres van de fabrikant
.....
4. Eventueel naam en adres van de gevolmachtigde van de fabrikant
.....
5. Kenmerken van de inrichting
.....
6. Eventuele beperkingen van het gebruik en montagevoorschriften
.....
7. Datum van aanbidding van de inrichting met het oog op het verkrijgen van de EEG-goedkeuring van een technische eenheid
8. Technische dienst die de proeven voor het verlenen van de EEG-goedkeuring van een technische eenheid uitvoert
9. Datum van het door deze dienst afgegeven rapport
10. Nummer van het door deze dienst afgegeven rapport
11. De EEG-goedkeuring van de beschermingsinrichting aan de achterzijde tegen klemrijden als technische eenheid is verleend/geweigerd ⁽¹⁾
12. Plaats
13. Datum
14. Handtekening
15. De volgende documenten, voorzien van bovenvermeld nummer van de EEG-goedkeuring van een technische eenheid, zijn bij dit formulier gevoegd
.....(indien nodig invullen).
16. Eventuele opmerkingen
.....
.....
.....

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.