

32000L0008

3.5.2000

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

L 106/7

**DIRECTIVA 2000/8/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 20 martie 2000**

de modificare a Directivei 70/221/CEE a Consiliului privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la rezervoarele de carburant lichid și la dispozitivele de protecție spate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene și, în special, articolul 95 al acestuia,

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social european ⁽²⁾,

acționând în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 251 din tratat ⁽³⁾,

întrucât:

(1) Directiva 70/221/CEE a Consiliului din 20 martie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la rezervoarele de carburant lichid și la dispozitivele de protecție spate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora ⁽⁴⁾ este una dintre directivele speciale în conformitate cu procedura de omologare prevăzută de Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora ⁽⁵⁾; în consecință, prevederile și definițiile Directivei 70/156/CEE privind autovehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate se aplică Directivei 70/221/CEE; este necesar ca articolul 1 din Directiva 70/221/CEE să fie adaptat definițiilor din Directiva 70/156/CEE.

(2) Pentru a lua în considerare progresul tehnic, este recomandabil ca Directiva 70/221/CEE să fie adaptată la cerințele tehnice adoptate de Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite în Regulamentul nr. 34 privind omologarea vehiculelor în vederea prevenirii riscului de incendiu, în special la dispozițiile privind rezervoarele de carburant făcute din material plastic.

(3) Vărsarea accidentală a carburantului (în special a motorinei) pe drum reprezintă un risc semnificativ pentru șoferii autovehiculelor cu două roți sau ai motocicleturilor cu pedale.

(4) Există un interes în creștere în carburanții gazoși pentru propulsia autovehiculelor, în special din motive de mediu; întrucât, prin urmare, în viitor, Directiva 70/221/CEE ar trebui să conțină și prevederi pentru rezervoarele de carburanți alții decât lichizi; în acest sens, titlul și sfera de aplicare a Directivei 70/221/CEE ar trebui modificate în consecință; specificațiile tehnice pentru rezervoarele de carburant gazos vor fi introduse prin modificări ulterioare la directiva menționată.

(5) Mai mult, este din ce în ce mai obișnuit ca rezervoarele de carburant să fie înlocuite cu rezervoare de carburant mai mari sau să se instaleze rezervoarele de carburant suplimentare, neomologate; de aceea, cu prima ocazie, trebuie luate măsuri de omologare a rezervoarelor de carburant lichid și gazos în Comunitate, ca unități tehnice separate, pentru a menține un nivel înalt de siguranță în circulația autovehiculelor.

(6) Modificările la dispozițiile privind rezervoarele de carburant trebuie adoptate de către Parlamentul European și de Consiliu; întrucât este de mare ajutor ca, în viitor, modificările necesare adaptării cerințelor tehnice din Directiva 70/221/CEE privind rezervoarele de carburant la progresul tehnic să fie adoptate în conformitate cu procedura stabilită în articolul 13 din Directiva 70/156/CEE.

(7) Modificările efectuate prin prezenta directivă sunt în special legate de rezervoarele de carburant din material plastic; prin urmare, nu este necesar să se anuleze omologările existente acordate conform Directivei 70/221/CEE ⁽⁶⁾ și să se împiedice vânzarea, înregistrarea și introducerea în circulație a noilor vehicule care au rezervoare de carburant lichid din metal astfel omologate.

⁽¹⁾ JO C 164, 29.5.1998, p. 16.

⁽²⁾ JO C 407, 28.12.1998, p. 58.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 10 februarie 1999 (JO C 150, 28.5.1999, p. 168), Poziția comună a Consiliului din 12 iulie 1999 (JO C 249, 1.9.1999, p. 25) și Decizia Parlamentului European din 27 octombrie 1999 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 76, 6.4.1970, p. 23, directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 97/19/CE a Comisiei (JO L 125, 16.5.1997, p. 1).

⁽⁵⁾ JO L 42, 23.2.1970, p. 1, directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 98/91/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 11, 16.1.1999, p. 25).

⁽⁶⁾ Date fiind dimensiunea și impactul acțiunii propuse în sectorul în cauză, măsurile comunitare care fac obiectul prezentei directive sunt necesare, sau chiar indispensabile, pentru a atinge obiectivul fixat, și anume omologarea

⁽⁶⁾ JO L 38, 11.2.1974, p. 2, Directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 78/632/CEE (JO L 206, 29.7.1978, p. 26).

comunitară a autovehiculelor; acest lucru nu poate fi realizat în mod corespunzător individual de către statele membre,

Articolul 2

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 70/221/CEE se modifică după cum urmează:

1. Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Directiva Consiliului din 20 martie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la rezervoarele de carburant și la dispozitivele de protecție spate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora”.

2. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

În sensul prezentei directive, «vehicul» înseamnă orice autovehicul și remorcile acestuia, astfel cum este definit în anexa II secțiunea A la Directiva 70/156/CEE.”

3. Articolul 2 alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Niciun stat membru nu poate să refuze acordarea omologării CE sau a celei naționale unui tip de vehicul din motive legate de rezervoarele sale de carburant, dacă vehiculul în cauză îndeplinește cerințele prevăzute în prezenta directivă cu privire la rezervoarele de carburant.”

4. Articolul 2a alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Niciun stat membru nu poate să refuze sau să interzică vânzarea, înregistrarea, introducerea în circulație sau utilizarea unui vehicul din motive legate de rezervoarele sale de carburant, dacă vehiculul în cauză îndeplinește cerințele prevăzute în prezenta directivă cu privire la rezervoarele de carburant.”

5. Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

Orice modificări necesare pentru a adapta cerințele din anexe la progresul tehnic se adoptă în conformitate cu procedura stabilită în articolul 13 din Directiva 70/156/CEE.”

6. Lista de anexe și anexa I la Directiva 70/221/CEE se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

(1) Începând cu 3 mai 2001, statele membre acceptă respectarea cerințelor din Directiva 70/221/CEE, astfel cum a fost modificată de prezenta directivă, în sensul articolelor 4 alineatul (1) și 7 alineatul (1) din Directiva 70/156/CEE.

(2) Începând cu 3 mai 2002, statele membre:

— nu mai acordă omologarea CE în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Directiva 70/156/CEE;

— pot refuza omologarea națională de tip

pentru un nou tip de vehicul, din motive legate de rezervoarele sale de carburant, dacă nu se conformează prevederilor din Directiva 70/221/CEE, astfel cum a fost modificată de prezenta directivă.

(3) Începând cu 3 mai 2003, statele membre:

— consideră certificatele de conformitate care însoțesc noile vehicule în conformitate cu prevederile din Directiva 70/156/CEE ca nemaifiind valabile în sensul articolului 7 alineatul (1) din directiva în cauză;

— pot refuza sau interzice vânzarea, înregistrarea, introducerea în circulație a unor vehicule noi care nu sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil în conformitate cu Directiva 70/156/CEE, cu excepția situației în care se invocă dispozițiile din articolul 8 alineatul (2) din respectiva directivă,

din motive legate de rezervoarele sale de carburant, dacă nu se conformează cerințelor din Directiva 70/221/CEE, astfel cum a fost modificată de prezenta directivă.

(4) Prezenta directivă nu anulează nici o omologare acordată anterior vehiculelor care au rezervoare de carburant lichid din metal și nu împiedică prelungirea omologărilor în cauză în condițiile prevăzute de directiva în conformitate cu care acestea au fost acordate.

Articolul 3

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 3 mai 2001 și informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 4

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Articolul 5

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 20 martie 2000.

Pentru Parlamentul European

Președintele

N. FONTAINE

Pentru Consiliu

Președintele

J. GAMA

ANEXĂ

MODIFICĂRI ALE LISTEI DE ANEXE ȘI ALE ANEXEI I LA DIRECTIVA 70/221/CEE

Lista de anexe

Indicația privind lista de anexe se înlocuiește cu următorul text:

- „Anexa 1: Rezervoare pentru carburant lichid
Apendicele 1: Încercarea de rezistență la foc
Apendicele 2: Dimensiunile și datele tehnice ale cărămizilor refractare
Apendicele 3: Fișă de informații
Apendicele 4: Certificat de omologare CE de tip”

Anexa I

Anexa I se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA I

REZERVOARE PENTRU CARBURANT LICHID

1. DOMENIUL DE APLICARE
- 1.1. Prezenta anexă se aplică vehiculelor la care se aplică Directiva 70/156/CEE.
2. DEFINIȚII
- În sensul prezentei anexe:
 - 2.1. «Tip de vehicul cu privire la rezervoarele de carburant» înseamnă vehicule care nu diferă în mod esențial în aspecte precum:
 - 2.1.1. structura, forma, dimensiunile și materialele (metal/plastic) rezervorului (rezervoarelor);
 - 2.1.2. la vehicule de categoria M₁ ⁽¹⁾, poziția rezervorului (rezervoarelor) în vehicul în măsura în care are efect negativ asupra cerințelor de la punctul 5.10 din prezenta anexă.
 - 2.2. «Compartimentul ocupantului» înseamnă spațiul pentru găzduirea ocupantului, limitat de acoperiș, planșeu, pereți laterali, geam exterior, peretele etanș din față și peretele etanș din spate.
 - 2.3. «Masă neîncărcată» înseamnă masa vehiculului în stare de funcționare conform punctului 2.6 din anexa I la Directiva 70/156/CEE.
 - 2.4. «Rezervor» înseamnă rezervorul (rezervoarele) proiectat(e) să conțină carburant lichid, conform punctului 2.6, folosit în primul rând pentru propulsia vehiculului excluzând accesoriile acestuia [țeava de umplere (dacă este un element separat), capacul de umplere, bușonul, indicatorul de nivel, legăturile la motor sau pentru a compensa suprapresiunea internă etc.].
 - 2.5. «Capacitatea rezervorului» înseamnă capacitatea rezervorului specificată de constructor.
 - 2.6. «Carburant lichid» înseamnă un carburant care este lichid în condiții ambientale normale.

⁽¹⁾ În conformitate cu definițiile din anexa II punctul A la Directiva 70/156/CEE.

3. SOLICITAREA OMOLOGĂRII CE DE TIP
 - 3.1. Solicitarea pentru omologarea unui tip de vehicul cu privire la rezervoarele sale de carburant în temeiul articolului 3 alineatul (4) din Directiva 70/156/CEE este depusă de către constructorul vehiculului.
 - 3.2. Un model al fișei de informații este prezentat în appendicele 3.
 - 3.3. Următoarele trebuie înaintate serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare:
 - 3.3.1. un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul care trebuie omologat sau piese din vehicul pe care serviciul tehnic le consideră necesare pentru încercările de omologare;
 - 3.3.2. în cazul unui vehicul echipat cu un rezervor confecționat din material plastic: șapte rezervoare suplimentare, cu accesoriile acestora;
 - 3.3.3. în cazul unui vehicul echipat cu un rezervor confecționat din alt material: două rezervoare suplimentare, cu accesoriile acestora.
4. ACORDAREA OMOLOGĂRII CE
 - 4.1. Dacă se îndeplinesc cerințele relevante, se acordă omologarea CE în temeiul articolului 4 alineatul (3) și, dacă se aplică, în temeiul articolului 4 alineatul (4) din Directiva 70/156/CEE.
 - 4.2. Un model al fișei de informații este prezentat în appendicele 3.
 - 4.3. Se acordă un număr de omologare de tip în conformitate cu anexa VII la Directiva 70/156/CEE pentru fiecare tip de vehicul omologat. Același stat membru nu acordă același număr altui tip de vehicul.
5. SPECIFICAȚII
 - 5.1. Rezervoarele trebuie construite astfel încât să fie rezistente la coroziune.
 - 5.2. Rezervoarele trebuie să îndeplinească, dacă sunt echipate cu toate accesoriile atașate în mod normal, cerințele de încercare de scurgere efectuate conform punctului 6.1 la o presiune internă egală cu dublul suprapresiunii de lucru, dar în nici un caz nu mai mică de suprapresiunea de 0,3 bari.

Rezervoarele pentru vehicule confecționate din material plastic se consideră că îndeplinesc această cerință dacă îndeplinesc cerințele de încercare prevăzute la punctul 6.3.2.
 - 5.3. Orice suprapresiune sau suprapresiune de lucru trebuie compensată automat cu dispozitive adecvate (duze, supape de siguranță etc.).
 - 5.4. Duzele trebuie proiectate astfel încât să împiedice orice risc de incendiu. În special, orice carburant care poate să se scurgă când rezervorul (rezervoarele) este (sunt) umplut (umplute) nu trebuie să cadă pe sistemul de evacuare. Carburantul trebuie canalizat spre pământ.
 - 5.5. Rezervorul (rezervoarele) nu trebuie să fie situate în compartimentul ocupantului sau în alt compartiment integrat acestuia și nici să reprezinte o suprafață a acestuia (planșeu, perete, perete etanș).
 - 5.6. Pentru a separa compartimentul ocupantului de rezervor (rezervoare) trebuie prevăzut un perete despărțitor. Peretele despărțitor poate conține deschideri (de exemplu pentru a găzdui cabluri), dacă sunt aranjate astfel încât carburantul să nu poată curge liber din rezervor (rezervoare) în compartimentul ocupantului sau în alt compartiment integrat acestuia în condiții normale de utilizare.
 - 5.7. Fiecare rezervor trebuie bine fixat și amplasat astfel încât să se asigure că orice cantitate de carburant care se scurge din rezervor sau din accesoriile acestuia se va curge în pământ și nu în compartimentul ocupantului în condiții normale de utilizare.

- 5.8. Gaura de umplere nu trebuie situată în compartimentul ocupantului, în compartimentul de bagaje sau în compartimentul motorului.
- 5.9. Carburantul nu trebuie să scape prin bușonul rezervorului sau prin dispozitive pentru compensarea suprapresiunii în timpul cursului previzibil al funcționării vehiculului. În cazul răsturnării vehiculului, poate fi tolerată o picurare, dacă nu depășește 30 g/min.; această cerință trebuie verificată în timpul încercării prevăzute la punctul 6.2.
- 5.9.1. Bușonul rezervorului trebuie fixat la țeava de umplere; garnitura trebuie să rămână fixă, bușonul trebuie să fie bine fixat la garnitura și la țeava de umplere, când este închis.
- 5.9.1.1. Cerințele de la punctul 5.9.1 se consideră îndeplinite dacă vehiculul îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 5.1.3 din anexa I la Directiva 70/220/CEE ⁽¹⁾, sub rezerva prevederii că exemplele menționate la a treia liniuță de la punctul respectiv nu se aplică la vehiculele de alte categorii decât M₁ și N₁.
- 5.10. Rezervoarele trebuie instalate astfel încât să fie protejate de efectele unui impact în fața sau în spatele vehiculului; nu trebuie să existe piese proeminente, muchii ascuțite etc. lângă rezervor.
- 5.11. Rezervorul de carburant și ștuțul de umplere trebuie proiectate și instalate în vehicule astfel încât să se evite acumularea de sarcini de electricitate statică pe toată suprafața. Dacă este nevoie, ele se descarcă pe structura metalică a șasiului sau pe orice masă metalică majoră cu ajutorul unui bun conducător.
- 5.12. Mai mult, rezervoarele confecționate din material plastic trebuie încercate și conform procedurii specifice prevăzute la punctul 6.3.

6. ÎNCERCĂRI

6.1. Încercarea hidrolică

Rezervorul trebuie supus unui încercări hidrolice de presiune internă care trebuie efectuat pe o unitate separată, cu toate accesoriile. Rezervorul trebuie umplut complet cu un lichid neinflamabil (de exemplu, apă). După ce se întrerupe orice comunicare cu exteriorul, presiunea trebuie crescută gradat, prin țeava de legătură prin care se alimentează carburantul la motor, la o presiune internă relativă egală cu dublul presiunii de lucru folosite, dar în nici un caz inferioare unei suprapresiuni de 0,3 bari, care trebuie menținută timp de un minut. În acest timp, membrana rezervorului nu trebuie să crape sau să prezinte scurgeri; cu toate acestea, aceasta poate fi deformată permanent.

6.2. Încercarea prin răsturnare

- 6.2.1. Rezervorul și accesoriile lui trebuie montate pe un dispozitiv de fixare pentru încercări într-o manieră corespunzătoare instalării pe vehiculul pentru care este destinat rezervorul; aceasta se aplică și sistemelor de compensare a suprapresiunii interne.
- 6.2.2. Dispozitivul de fixare pentru încercări se rotește în jurul unei axe paralele cu axa longitudinală a vehiculului.
- 6.2.3. Încercarea se efectuează cu un rezervor umplut la 90 % din capacitate, iar 30 % din capacitate cu lichid neinflamabil cu o densitate și vâscozitate apropiate de cele ale carburantului utilizat în mod normal (se poate accepta și apă).
- 6.2.4. Rezervorul trebuie răsturnat din poziția instalată la 90° spre dreapta. Rezervorul trebuie să fie menținut în poziție cel puțin cinci minute.

Apoi, rezervorul trebuie răsturnat la 90° spre aceeași direcție. Rezervorul trebuie să fie menținut în poziție, acum complet răsturnat, cel puțin încă cinci minute.

Rezervorul trebuie rotit în poziția inițială. Lichidul de încercare care nu a curs înapoi din sistemul de aerisire în rezervor trebuie scurs și reumplut, la nevoie.

Rezervorul trebuie rotit 90° în direcție opusă și trebuie să fie menținut în poziție cel puțin cinci minute.

⁽¹⁾ JO L 76, 6.4.1970, p. 1.

Rezervorul trebuie rotit încă 90° în aceeași direcție. Această poziție complet inversă trebuie menținută cel puțin cinci minute. Apoi, rezervorul trebuie rotit înapoi în poziția normală.

6.3. Încercări suplimentare pentru rezervorul (rezervoarele) din material plastic al (ale) vehiculelor

6.3.1. Rezistența la șoc

6.3.1.1. Rezervorul trebuie umplut la capacitate cu un amestec de apă-glicol sau alt lichid cu punct de îngheț scăzut, care nu schimbă proprietățile materialului rezervorului și care poate fi apoi supus încercării de perforare.

6.3.1.2. În timpul acestei încercări, temperatura rezervorului trebuie să fie de $233\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($-40^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$).

6.3.1.3. Pentru această încercare se folosește un ciocan-pendul. Corpul cu care se lovește trebuie să fie din oțel și să aibă forma unei piramide cu fețe de triunghiuri echilaterale și o bază pătrată, vârful și muchiile fiind rotunjite la o rază de 3 mm. Centrul de șoc al pendulului trebuie să coincidă cu centrul de gravitate al piramidei; distanța sa de la axa de rotație a pendulului trebuie să fie de un metru. Masa totală a pendulului trebuie să fie de 15 kg. Energia pendulului în momentul șocului nu trebuie să fie mai mică de 30 Nm și cât se poate de aproape de această valoare.

6.3.1.4. Încercările trebuie efectuate în punctele rezervorului considerate cele mai vulnerabile la lovituri frontale sau din spate. Punctele considerate cele mai vulnerabile sunt cele mai expuse sau cele mai slabe ținând cont de forma rezervorului sau de modul de instalare pe vehicul. Punctele selectate de laboratoare trebuie indicate în raportul de încercare.

6.3.1.5. În timpul încercării, rezervorul trebuie menținut fix cu îmbinări pe ambele părți sau opuse celei de lovire. Nu trebuie să apară scurgeri după încercare.

6.3.1.6. La alegerea constructorului, toate încercările de rezistență la șoc pot fi efectuate pe un rezervor sau fiecare se poate efectua pe rezervoare diferite.

6.3.2. Rezistența mecanică

Rezervorul trebuie încercat în condițiile prevăzute la punctul 6.1 pentru scurgeri sau rigiditatea formei. Rezervorul și toate accesoriile trebuie montate pe un cadru de încercare astfel încât să corespundă manierei de instalare pe vehiculul pentru care este destinat rezervorul. Ca fluid de încercare se folosește apă la 326 K (53°C), iar rezervorul trebuie umplut la întreaga capacitate. Rezervorul trebuie supus unei presiuni interne relative egale cu dublul presiunii de lucru folosite și în nici un caz sub 0,3 bari la o temperatură de $326\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($53^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$), care trebuie menținută timp de cinci ore. În timpul încercării, membrana rezervorului nu trebuie să crape sau să prezinte scurgeri; cu toate acestea, aceasta poate fi deformată permanent.

6.3.3. Permeabilitatea carburantului

6.3.3.1. Carburantul folosit pentru încercarea de permeabilitate trebuie să fie sau carburantul de referință specificat în anexa VIII la Directiva 70/220/CEE sau un carburant premium din comerț. Dacă rezervorul este proiectat numai pentru instalare pe vehicule cu motor cu aprindere prin comprimare, rezervorul trebuie umplut cu motorină.

6.3.3.2. Înaintea încercării, rezervorul trebuie umplut la 50 % din capacitate cu carburantul de încercare și trebuie depozitat, fără a fi sigilat, la temperatură ambientală de $313\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($40^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$) până când pierderea de greutate pe unitatea de timp devine constantă.

6.3.3.3. Apoi, rezervorul trebuie golit și reumplut la 50 % din capacitate cu carburantul de încercare, după care se închide ermetic și se depozitează la temperatură ambientală de $313\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($40^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$). Presiunea trebuie reglată când conținutul rezervorului a ajuns la temperatura de încercare. Pierderea de greutate datorată difuziei în timpul încercării se determină în cursul perioadei ulterioare de încercare de opt săptămâni. Pierderea medie maxim autorizată de carburant este de 20 g la 24 de ore de timp de încercare.

6.3.3.4. Dacă pierderea datorată difuziei este mai mare decât valoarea indicată la punctul 6.3.3.3, încercarea descrisă anterior trebuie efectuată din nou, pe același rezervor, pentru a determina pierderea prin difuziune la $296\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($23^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$), dar în aceleași condiții. Pierderea astfel măsurată nu trebuie să fie mai mare de 10 g la 24 de ore.

6.3.4. Rezistența la carburant

După încercarea menționată la punctul 6.3.3, rezervorul trebuie cu toate acestea să îndeplinească cerințele prevăzute la punctele 6.3.1. și 6.3.2.

6.3.5. Rezistența la foc

Rezervorul trebuie supus următoarelor încercări:

6.3.5.1. Rezervorul fixat pe vehicul se expune flăcării timp de două minute. Nu trebuie să apară scurgeri de carburant lichid din rezervor.

6.3.5.2. Trebuie să se efectueze trei încercări pe rezervoare diferite umplute cu carburant, astfel:

6.3.5.2.1. dacă rezervorul este proiectat pentru instalare pe vehicule prevăzute fie cu motor cu aprindere prin scânteie, fie cu motor cu aprindere prin comprimare, trebuie să se efectueze trei încercări cu rezervoare umplute cu benzină premium;

6.3.5.2.2. dacă rezervorul este proiectat pentru instalare pe vehicule prevăzute cu motor cu aprindere prin comprimare, trebuie să se efectueze trei încercări cu rezervoare umplute cu motorină;

6.3.5.2.3. pentru fiecare încercare, rezervorul trebuie instalat într-un cadru de încercare care să simuleze condițiile reale de instalare cât se poate de fidel. Metoda de fixare a rezervorului în cadru trebuie să corespundă specificațiilor relevante pentru vehicul. Trebuie luate în considerare piesele vehiculului care protejează rezervorul și accesoriile împotriva expunerii la flacără sau care afectează cursul flăcării în orice direcție, precum și componentele specificate instalate pe rezervor și fișele. Toate deschiderile trebuie închise în timpul încercării, dar sistemele de aerisire trebuie să rămână funcționale. Imediat înainte de încercare, rezervorul trebuie umplut cu carburantul menționat la 50 % din capacitate.

6.3.5.3. Flacăra la care se expune rezervorul trebuie să fie obținută prin arderea într-un recipient a unui carburant comercial pentru motoare cu aprindere prin scânteie (denumit în continuare «carburant»). Cantitatea de carburant turnat în recipient trebuie să fie suficientă pentru a permite flăcării să ardă tot timpul încercării în condiții de ardere liberă.

6.3.5.4. Dimensiunile recipientului trebuie alese astfel încât pereții rezervorului de carburant să fie expuși la flacără. Recipientul trebuie să depășească proiecția orizontală a rezervorului cu cel puțin 20 cm, dar nu mai mult de 50 cm. Pereții laterali ai recipientului nu trebuie să depășească cu mai mult de 8 cm nivelul carburantului la începutul încercării.

6.3.5.5. Recipientul umplut cu carburant trebuie pus sub rezervor, astfel încât distanța dintre nivelul carburantului din recipient și fundul rezervorului să corespundă înălțimii proiectate a rezervorului peste suprafața drumului la masă neîncărcată (vezi punctul 2.3). Fie recipientul, fie cadrul de fixare, fie ambele trebuie să se poată mișca liber.

6.3.5.6. În timpul fazei C a încercării, recipientul trebuie acoperit cu un ecran la $3\text{ cm} \pm 1\text{ cm}$ peste nivelul carburantului. Ecranul trebuie să fie din material refractar conform apendicelui 2. Nu trebuie să existe nici o distanță între cărămizi și trebuie să fie sprijinite peste recipientul cu carburant astfel încât să nu se obstrucționeze găurile din cărămizi. Lungimea și lățimea cadrului trebuie să fie cu 2-4 cm mai mică decât dimensiunile interioare ale recipientului astfel încât să existe o distanță de 1-2 cm între cadru și peretele recipientului pentru a permite ventilarea.

6.3.5.7. Atunci când încercarea se efectuează în aer liber, trebuie asigurată suficientă protecție împotriva vântului, iar viteza vântului la nivelul recipientului nu trebuie să fie mai mare de 2,5 km/h. Înainte de încercare, ecranul trebuie încălzit la $308\text{ K} \pm 5\text{ K}$ ($35\text{ °C} \pm 5\text{ °C}$). Cărămizile refractare pot fi umezite pentru a garanta condiții de încercare identice la fiecare încercare succesivă.

6.3.5.8. Încercarea trebuie să cuprindă patru faze (a se vedea apendicele 1).

6.3.5.8.1. Faza A: Preîncălzirea (figura 1)

Carburantul din recipient trebuie aprins la o distanță de cel puțin 3 m de rezervorul încercat. După 60 de secunde de preîncălzire, recipientul se așază sub rezervor.

6.3.5.8.2. Faza B: Expunerea directă la flacără (figura 2)

Timp de 60 de secunde, rezervorul trebuie expus la flacără de la un carburant care arde liber.

6.3.5.8.3. Faza C: Expunerea indirectă la flacără (figura 2)

Imediat ce faza B este încheiată, se așază ecranul între recipientul care arde și rezervor. Rezervorul trebuie expus la această flacără redusă încă 60 de secunde.

6.3.5.8.4. Faza D: Sfârșitul încercării (figura 4)

Recipientul care arde acoperit cu ecranul trebuie mutat înapoi în poziția originală (faza A). Dacă, la sfârșitul încercării rezervorul arde, focul trebuie stins imediat.

6.3.5.9. Rezultatele încercării se consideră satisfăcătoare dacă nu se scurge carburantul lichid din rezervor.

6.3.6. *Rezistența la temperatură ridicată*

6.3.6.1. Cadrul folosit la încercare trebuie să se potrivească cu maniera de instalare a rezervorului pe vehicul, inclusiv modul de funcționare a ventilului de aerisire.

6.3.6.2. Rezervorul umplut la 50 % din capacitate cu apă la 293 K (20 °C) trebuie supus o oră unei temperaturi ambientale de 368 K $\pm$ 2 K (95 °C $\pm$ 2 °C).

6.3.6.3. Rezultatele încercării se consideră satisfăcătoare dacă, după încercare, rezervorul nu are scurgeri sau deformări semnificative.

6.3.7. *Marcaje pe rezervorul de carburant*

6.3.7.1. Numele de comerț sau marca trebuie aplicate pe rezervor; acestea trebuie să rămână lizibile și de neșters când rezervorul se instalează ulterior pe vehicul.

7. MODIFICĂRI ALE OMOLOGĂRII

7.1. În cazul modificărilor omologărilor acordate în temeiul prezentei directive, se aplică dispozițiile articolului 5 din Directiva 70/156/CEE.

8. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

8.1. Măsurile de asigurare a conformității producției se iau în conformitate cu dispozițiile prevăzute în articolul 10 din Directiva 70/156/CEE.

Apendicele 1

ÎNCERCAREA DE REZISTENȚĂ LA FOC

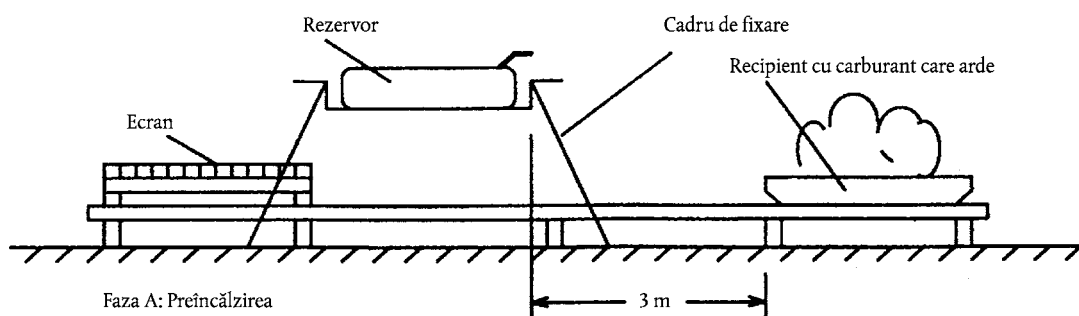


Figura 1

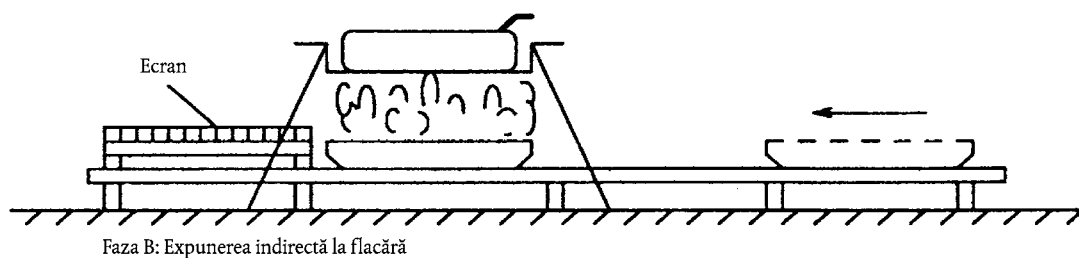


Figura 2

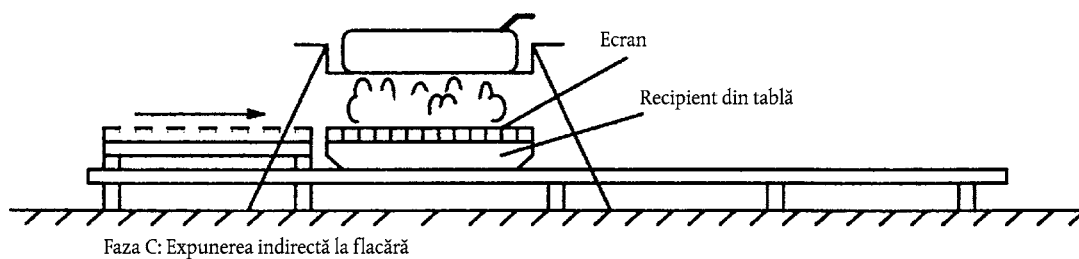


Figura 3

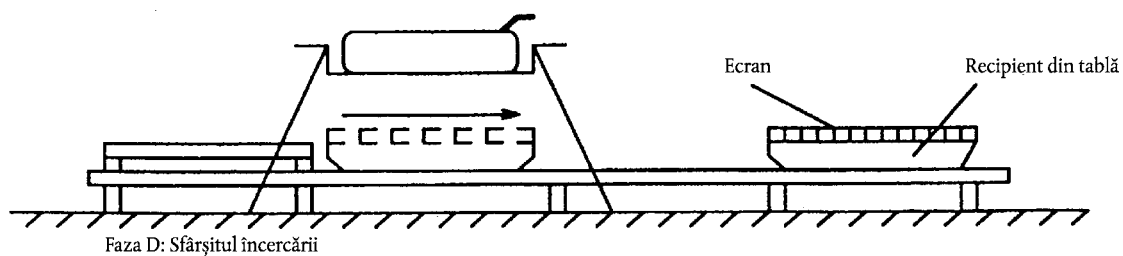
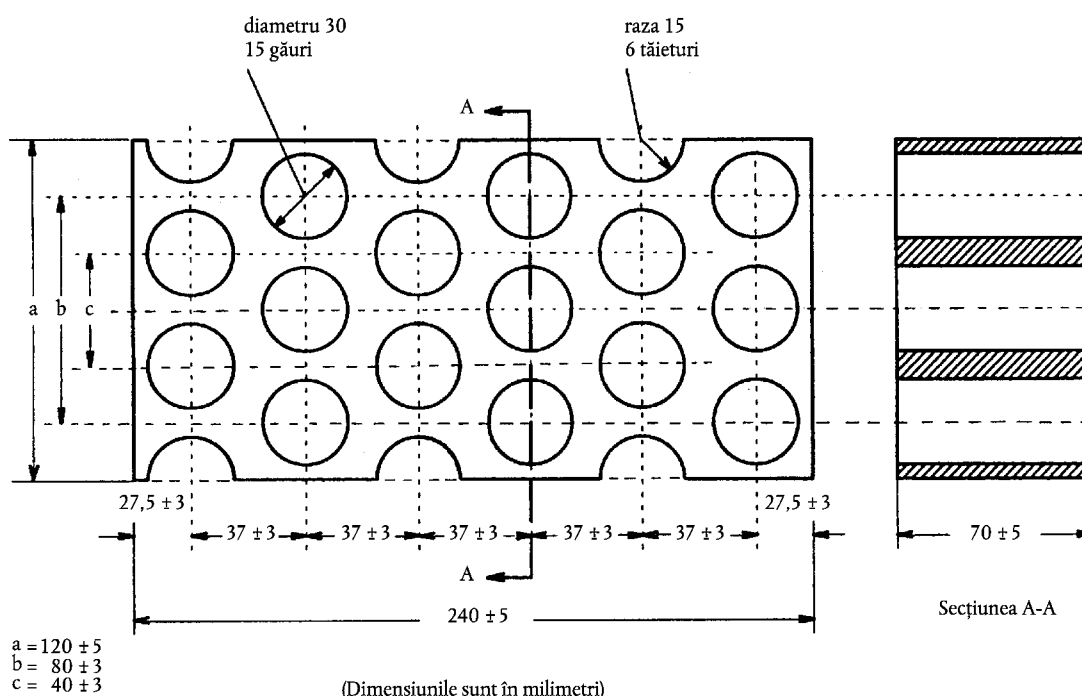


Figura 4

Apendicele 2

DIMENSIUNI ȘI DATE TEHNICE ALE CĂRĂMIZILOR REFRACTARE



Rezistența la foc (Seger-Kegel)	SK 30
Conținut de Al_2O_3	30-33 %
Porozitate deschisă (Po)	20-22 % vol.
Densitate	1 900-2 000 kg/m ³
Suprafață efectivă cu găuri	44,18 %

Apendicele 3

FIȘĂ DE INFORMAȚII Nr.

în temeiul anexei I la Directiva 70/156/CEE (*) privind omologarea CE a unui tip de vehicul cu privire la rezervoarele de carburant

(Directiva 70/221/CEE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2000/8/CE)

Următoarele informații trebuie transmise, după caz, în trei exemplare și trebuie să conțină un cuprins. Orice desen trebuie transmis la scara corespunzătoare și cu suficiente detalii, în format A4 sau într-un dosar format A4. Dacă există fotografii, acestea trebuie să fie suficient de detaliate.

Dacă sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate posedă elemente de control electronice, trebuie transmise informații privind performanțele acestora.

0. INFORMAȚII GENERALE
 - 0.1. Marcă (numele comercial al constructorului):
 - 0.2. Tipul și descrierea sau descrierile comerciale generale:
 - 0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă este marcat pe vehicul ^(b):
 - 0.3.1. Amplasarea marcajului:
 - 0.4. Categoria vehiculului ^(c):
 - 0.5. Denumirea și adresa constructorului:
 - 0.8. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare:
1. CARACTERISTICI GENERALE DE CONSTRUCȚIE A VEHICULULUI
 - 1.1. Fotografii și/sau desene ale unui vehicul reprezentativ (numai pentru tipuri de caroserii diferite):
3. MOTOR ^(d)
 - 3.2.2. Carburant: motorină/benzină/GPL/altele ⁽ⁱ⁾
 - 3.2.3. Rezervor (rezervoare) de carburant:
 - 3.2.3.1. Rezervor (rezervoare) de carburant de serviciu:
 - 3.2.3.1.1. Numărul, capacitatea,
 - 3.2.3.1.2. Desen și descriere tehnică a rezervorului (rezervoarelor) cu toate racordurile și cablurile sistemului de aerisire și ventilare, opritoare, supape, dispozitive de fixare:
 - 3.2.3.1.3. Desen care indică în mod clar poziția rezervoarelor în vehicul:
 - 3.2.3.2. Rezervor (rezervoare) de carburant de rezervă:
 - 3.2.3.2.1. Numărul, capacitatea, materialul:
 - 3.2.3.2.2. Desen și descriere tehnică a rezervorului (rezervoarelor) cu toate racordurile și cablurile sistemului de aerisire și ventilare, opritoare, supape, dispozitive de fixare:
 - 3.2.3.2.3. Desen care indică în mod clar poziția rezervoarelor în vehicul:

.....
(Data, dosarul)

(*) Numerotarea punctelor și notele de subsol utilizate în prezentul dosar informativ corespund celor stabilite în anexa I la Directiva 70/156/CEE. Punctele care nu au relevanță pentru prezenta directivă au fost omise.

⁽¹⁾ Se taie mențiunile necorespunzătoare.

Apendicele 4

MODEL

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE

Ștampila autorității

Comunicare privind:

- omologarea de tip ⁽¹⁾;
- extinderea omologării de tip ⁽¹⁾;
- refuzarea omologării de tip ⁽¹⁾;
- retragerea omologării de tip ⁽¹⁾;

unui tip de vehicul/componentă/unitate tehnică separată în temeiul Directivei 70/221/CEE astfel cum a fost modificată prin directiva 2000/8/CE:

Numărul omologării de tip:

Motivul extinderii:

SECȚIUNEA I

- 0.1. Marcă (numele comercial al constructorului):
- 0.2. Tip și descrierea sau descrierile comerciale generale:
- 0.3. Mijloace de identificare ale tipului, dacă este marcat pe vehicul/componentă/unitate tehnică separată ⁽¹⁾ ⁽²⁾:
- 0.3.1. Amplasarea marcajului:
- 0.4. Categoria vehiculului ⁽¹⁾ ⁽³⁾:
- 0.5. Denumirea și adresa constructorului:
- 0.7. În cazul componentelor și al unităților tehnice separate, amplasarea și modul de aplicare a mărcii de omologare CE de tip:
- 0.8. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare:

SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare (dacă este cazul): a se vedea addendumul
2. Serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor:
3. Data raportului de încercare:
4. Numărul raportului de încercare:
5. Observații (dacă este cazul): a se vedea addendumul

6. Locul:
7. Data:
8. Semnătura:
9. Se atașează indicele la pachetul informativ depus la autoritatea de omologare, care se poate obține la cerere.

⁽¹⁾ Se taie mențiunile necorespunzătoare.

⁽²⁾ Dacă modul de identificare a tipului conține caractere care nu sunt relevante pentru descrierea vehiculului, componentei sau unității tehnice separate cuprinse în acest certificat de omologare, aceste caractere sunt reprezentate în documentație prin simbolul „?” (de exemplu, ABC??123??).

⁽³⁾ În conformitate cu definițiile din anexa II punctul A la Directiva 70/156/CEE.

Addendum la certificatul de omologare CE nr. ...

privind omologarea unui vehicul în temeiul Directivei 70/221/CEE (rezervoare de carburant) astfel cum a fost modificată de Directiva 2000/8/CE

1. Informații suplimentare
 - 1.1. Material:
 - 1.2. Capacitate:
 - 1.3. Localizarea (localizările):
 - 1.4. Carburant: motorină/benzină/altele ⁽¹⁾:
5. Observații:

⁽¹⁾ Se taie mențiunile necorespunzătoare.”