



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 23.04.1998

KOM(1998) 97 slutlig

98/0071 (COD)

Förslag till
EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

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

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

A. SYFTE

Syftet med det här förslaget är att i rådets direktiv 70/221/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om tankar för flytande bränsle och bakre underkörningsskydd på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon¹, senast ändrat genom .../.../EG², införa nya bestämmelser för tankar tillverkade av plast, för fordon i kategori M₁³ i syfte att utvidga rubriken på och omfattningen av direktiv 70/221/EEG till att gälla tankar för andra bränslen än flytande (dvs. gasformiga bränslen) och i syfte att ändra artikel 3 i detta direktiv om anpassning av bilagorna till den tekniska utvecklingen så att framtida tekniska bestämmelser om tankar för alla typer av bränslen kan införas och ändras genom kommittéförfarandet.

B. RÄTTSLIG GRUND

Artikel 100a i EG-fördraget.

Texten är av betydelse för EES-avtalet.

C. BAKGRUND

För att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen av konstruktionen av bränsletankar i bilar som ägt rum sedan de relevanta bestämmelserna i direktiv 70/221/EEG antogs, bör man anpassa det här direktivet till de tekniska krav som antagits av FN:s ekonomiska kommission för Europa i förordning nr 34 om godkännande av fordon i fråga om förhindrande av brandrisk⁴, och i synnerhet de bestämmelser som gäller bränsletankar tillverkade av plast, för fordon i kategori M₁.

Intresset för gasformiga bränslen för drivning av fordon ökar allt mer, i synnerhet av miljöskäl. Det är därför lämpligt att rådets direktiv 70/221/EEG i framtiden innehåller bestämmelser för tankar som skall innehålla annat bränsle än flytande bränsle. För det syftet bör rubriken på och omfattningen av direktiv 70/221/EEG ändras så att tekniska specifikationer för tankar för gasformiga bränslen kan införas i det här direktivet genom senare ändringar.

I artikel 3 i direktiv 70/221/EEG fastställs att ändringar av bestämmelserna om bränsletankar måste antas av Europaparlamentet och rådet. För att underlätta lämpliga anpassningar till den tekniska utvecklingen av bestämmelserna i direktiv 70/221/EEG om bränsletankar förefaller det nödvändigt att de relevanta bestämmelserna kan antas i enlighet med förfarandet i artikel 13 i direktiv 70/156/EEG. Det förfarandet gäller redan bestämmelserna i de tekniska

¹ EGT L 76, 6.4.1970, s. 23

²

³ Enligt definitionen i bilaga II, sektion A till direktiv 70/156/EEG.

⁴ Ekonomiska kommissionen för Europa, dokument E/ECE/324.

bilagorna till alla andra särdirektiv om EG-typgodkännandeförfarandet för motorfordon och släpvagnar till dessa. Därför bör artikel 3 i direktiv 70/221/EEG ändras i enlighet därmed.

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

D. INNEHÅLL

Kommissionen föreslår att nya bestämmelser införs i direktiv 70/221/EEG för tankar tillverkade av plast för fordon i kategori M₁. Dessa nya bestämmelser bör gälla

- från och med 1 oktober 1999 för alla nya fordonstyper,
- från och med 1 oktober 2000 för alla nya fordon.

Det har dessutom föreslagits att utvidga rubriken på och omfattningen av direktiv 70/221/EEG till att gälla tankar för andra bränslen än flytande, att anpassa artikel 1 i direktiv 70/221/EEG till definitionerna i direktiv 70/156/EEC och att ändra artikel 3 om anpassning av bilagorna i det direktivet till den tekniska utvecklingen.

Förslag till
EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

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

EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 100a i detta,

med beaktande av kommissionens förslag⁵,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁶,

i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 189b i fördraget⁷, och

med beaktande av följande:

1. Rådets direktiv 70/221/EEC⁸ senast ändrat genom direktiv 97/19/EG⁹, är ett av särdirektiven om det förfarande för EG-typgodkännande som har fastställts genom rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon¹⁰, senast ändrat genom direktiv .../...EG¹¹. Bestämmelserna i direktiv 70/156/EEG om fordon, fordonssystem, komponenter och separata tekniska enheter gäller därför för det här direktivet. Det är nödvändigt att anpassa artikel 1 i direktiv 70/221/EEG till definitionerna i direktiv 70/156/EEG.
2. För att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen är det lämpligt att anpassa direktiv 70/221/EEG till de tekniska krav som antagits av FN:s ekonomiska kommission för Europa i förordning nr 34¹² i fråga om godkännande av fordon med hänsyn till förhindrande av brandrisk, och i synnerhet de bestämmelser som gäller bränsletankar tillverkade av plast, för fordon i kategori M₁.
3. Intresset för gasformiga bränslen för framdrivning av fordon ökar allt mer, i synnerhet av miljöskäl. Det är därför lämpligt att direktiv 70/221/EEG i framtiden innehåller bestämmelser för tankar som skall innehålla annat bränsle än flytande bränsle. För det syftet bör titeln på och omfattningen av direktiv 70/221/EEG

5

6

7

8 EGT L 76, 6.4.1970, s. 23.

9 EGT L 125, 16.5.1997, s. 1.

10 EGT L 42, 23.2.1970, s. 1.

11

12 Ekonomiska kommissionen för Europa, dokument E/ECE/324.

ändras. Tekniska specifikationer för tankar för gasformiga bränslen kommer att införas genom ändringar av det direktivet.

4. I artikel 3 i direktiv 70/221/EEG fastställs att ändringar av bestämmelserna om bränsletankar måste antas av Europaparlamentet och rådet. Det är nödvändigt att föreskriva att lämpliga anpassningar till den tekniska utvecklingen av bestämmelserna i det direktivet om bränsletankar kan antas i enlighet med förfarandet i artikel 13 i direktiv 70/156/EEG.
5. Ändringarna i detta direktiv berör endast bränsletankar av plast. Det är därför inte nödvändigt att ogiltigförklara befintliga godkännanden som utfärdats inom ramen för direktiv 70/221/EEG, ändrat genom direktiv 97/19/EG, eller att förhindra registrering, saluföring eller ibruktagande av nya fordon med metalltankar för flytande bränsle och som omfattas av sådana typgodkännanden.
6. Med tanke på den föreslagna åtgärdens omfattning och inverkan på den berörda sektorn är de gemenskapsåtgärder som behandlas i detta direktiv nödvändiga och ofrånkomliga för att uppnå det gemenskaps-typgodkännande som fastställts som mål. Detta mål kan inte uppnås på ett adekvat sätt av de enskilda medlemsstaterna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 70/221/EEG ändras på följande sätt:

1. Rubriken skall ersättas med följande:

"RÅDETS DIREKTIV 70/221/EEG av den 20 mars 1970 om bränsletankar och bakre underkörningsskydd på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon."

2. Artikel 1 skall ersättas med följande:

"Artikel 1

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

3. Artikel 2.1 skall ersättas med följande:

"1. Ingen medlemsstat får av skäl som hänför sig till fordonets bränsletankar, vägra bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för ett fordon om fordonet uppfyller kraven i detta direktiv om bränsletankar."

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

"1. Ingen medlemsstat får av skäl som hänför sig till ett fordons bränsletankar, vägra eller förbjuda att fordonet saluförs, registreras, tas i bruk eller används om fordonet uppfyller kraven i detta direktiv om bränsletankar."

5. Artikel 3 skall ersättas med följande:

"Artikel 3

Ändringar som är nödvändiga för att anpassa kraven i bilagorna till den tekniska utvecklingen skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 13 i direktiv 70/156/EEG."

6. Förteckningen över bilagor och bilagorna skall ändras i enlighet med bilagan till det här direktivet.

Artikel 2

1. Från och med [1 oktober 1998] måste medlemsstaterna acceptera överensstämmelse med kraven i direktiv 70/221/EEG, ändrat genom det här direktivet, i fråga om artikel 4.1 och 7.1 i direktiv 70/156/EEG.

2. Från och med [1 oktober 1999]

- skall medlemsstaterna inte längre bevilja EG-typgodkännande i enlighet med artikel 4.1 i direktiv 70/156/EEG, och
- kan medlemsstaterna vägra nationellt typgodkännande

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

3. Från och med den [1 oktober 2000]

- skall medlemsstaterna betrakta de intyg om överensstämmelse som medföljer nya fordon i enlighet med bestämmelserna i direktiv 70/156/EEG som ogiltiga i fråga om att uppfylla kraven i artikel 7.1 i det direktivet, och
- kan medlemsstaterna vägra inregistrering, försäljning eller ibruktagande av nya fordon som inte åtföljs av ett intyg om överensstämmelse i enlighet med direktiv 70/156/EEG, förutom i de fall då bestämmelserna i artikel 8.2 i direktiv 70/156/EEG skall tillämpas,

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

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

Artikel 3

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra förordningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den [1 oktober 1998] och skall genast underrätta kommissionen om detta.

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

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

Artikel 4

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

Artikel 5

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar

På rådets vägnar

Ordförande

Ordförande

BILAGA

1. I förteckningen över bilagor skall innehållsförteckningen till bilaga I ersättas med följande:

"Bilaga I: Tankar för flytande bränsle

Tillägg 1: Informationsdokument

Tillägg 2: Intyg för EG-typgodkännande

Tillägg 3: Test av motståndsförmåga mot eld

Tillägg 4: Mått och tekniska data för eldfasta tegelstenar"

2. Bilaga I skall ersättas med följande:

"BILAGA I

TANKAR FÖR FLYTANDE BRÄNSLE

1. RÄCKVIDD

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

2. DEFINITIONER

I detta direktiv avses med

- 2.1 *fordonstyp i fråga om bränsletankar*: fordon som inte skiljer sig nämnvärt i fråga om
 - 2.1.1 tankens struktur, form, mått eller material (metall/plast), eller
 - 2.1.2 I fordon av kategori M₁¹³ tankens placering i fordonet försåvitt den har negativt inflytande på kraven i sektion 5.10 i denna bilaga.
- 2.2 *passagerarutrymme*: det utrymme avsett för förare och passagerare och som avgränsas av tak, golv, sidoväggar, dörrar, yttre glasrutor, torpedvägg och bakre skott.
- 2.3 *fordonets vikt i obelastat tillstånd*: fordonets massa med kaross och med kopplingsanordning om det rör sig om ett dragfordon i en kategori annan än M₁, i körklart skick, eller chassits massa utan förarhytt om tillverkaren inte monterar karossen och/eller kopplingsanordningen (inklusive kylvätska, oljor, bränsle, alla andra vätskor förutom använt vatten,

¹³ Enligtdefinition i bilaga II sektion A till direktiv 70/156/EEG

verktyg, reservhjul och förare, och, när det gäller bussar och turbussar, massan för medföljande personal (75 kg) om det finns ett säte för medföljande personal).

- 2.4 *tank*: tank eller tankar avsedda att innehålla flytande bränsle, enligt definitionen i punkt 2.6, och som i första hand används för att driva fordonet, förutom tillbehör (påfyllningsrör (om det är en separat enhet), fyllningshåll, lock, mätinstrument, förbindelser till motorn eller för att kompensera inre övertryck etc).
- 2.5 *tankkapacitet*: tankens kapacitet enligt tillverkarens uppgifter.
- 2.6 *flytande bränsle*: bränsle som är flytande under normala omgivningsförhållanden.

3 ANSÖKAN OM EG-TYPGODKÄNNANDE

- 3.1 Ansökan om typgodkännande enligt artikel 3.4 i direktiv 70/156/EEG för en fordonstyp med avseende på dess bränsletankar skall lämnas in av fordonstillverkaren.
- 3.2 En mall för informationsdokument finns i tillägg 1.
- 3.3 Följande skall tillhandahållas den tekniska tjänst utför typgodkännandeprovningarna:
 - 3.3.1 ett fordon som är representativt för den fordonstyp eller den del av fordonet som den tekniska tjänsten bedömer som nödvändig för att utföra godkännandeprovningarna,
 - 3.3.2 om det rör sig om fordon utrustade med plasttankar, sju extra tankar med tillbehör,
 - 3.3.3 om det rör sig om fordon utrustade med tankar tillverkade av annat material, två extra tankar med tillbehör.

4 BEVILJANDE AV EG-TYPGODKÄNNANDE

- 4.1 Om de gällande kraven tillgodoses skall EG-typgodkännande enligt artikel 4.3 och, om tillämpligt, 4.4 i direktiv 70/156/EEG beviljas.
- 4.2 En mall för EG-typgodkännandeintyget finns i tillägg 2.
- 4.3 Ett godkännandenummer i enlighet med bilaga VII till direktiv 70/156/EEG skall tilldelas varje fordonstyp som godkänns. Samma medlemsstat skall inte tilldela samma nummer för en annan typ av fordon.

5 SPECIFIKATIONER

- 5.1 Bränsletankar måste framställas så att de är korrosionsbeständiga.
- 5.2 De skall, med normala standardutrustning inkopplad, klara läckageprovningarna enligt punkt 6.1 vid ett tryck som motsvarar det dubbla arbetstrycket, dock inte i något fall lägre än ett tryck på 1,3 bar.
- Tankar tillverkade av plast avsedda för fordon i kategori M₁ anses klara det kravet om de genomgått de test som anges i punkt 6.3.2.
- 5.3 Ett eventuellt övertryck eller ett tryck som överstiger arbetstrycket skall utjämnas automatiskt med lämpliga anordningar (öppningar, säkerhetsventiler etc).
- 5.4 Ventilationsöppningarna skall genom sin utformning förhindra brandfara. Bränsle som kan läcka ut när tanken/tankarna fylls, får inte läcka på avgassystemet utan skall ledas ned till marken.
- 5.5 Tanken/tankarna får inte monterade i, eller i sig utgöra, en yta (golv, vägg, torpedvägg) av passagerarutrymmet eller något annat utrymme som är sammanbyggt med det.
- 5.6 En skiljevägg som separerar passagerarutrymmet från tanken/tankarna måste finnas. Skiljeväggen får innehålla öppningar (t.ex. för kablar) under förutsättning att de är placerade så att bränsle inte kan flyta fritt från tanken/tankarna in i passagerarutrymmet eller andra utrymmen som är sammanbyggda med det.
- 5.7 Tanken måste vara säkert monterad och placerad så att det inte finns någon risk att läckande bränsle från tanken eller dess tillbehör läcker in i passagerarutrymmet utan i stället leds ned till marken.
- 5.8 Påfyllningshålet får inte sitta i passagerarutrymmet, i bagageutrymmet eller i motorrummet.
- 5.9 Bränslet får inte läcka ut genom tanklocket eller de anordningar som används för att utjämna övertryck. Om tanken vänds helt upp och ned kan bränsledropp godtas om det inte överstiger 30 g/min. Detta krav måste verifieras under det test som föreskrivs i punkt 6.2.
- 5.10 Tanken skall monteras så att den skyddas mot stötar fram- och bakifrån. I närheten av tanken får det inte finnas utskjutande delar, skarpa kanter etc.
- 5.11 Tankar måste också testas i enlighet med det förfarande som anges i punkt 6.3.

6. TESTER

6.1 Hydraultest

- 6.1.1 Tanken måste genomgå ett hydraultest av det inre trycket som skall utföras på en separat enhet som är komplett med alla tillbehör. Tanken

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

6.2 Rullningstest

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

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

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

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

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

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

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

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

6.3 Ytterligare tester för bränsletankar tillverkade av plast, för fordon i kategori M₁.

6.3.1 Motståndskraft mot yttre påverkan

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

6.3.1.2 Under testet skall tanktemperaturen vara $233 \text{ K} \pm 2 \text{ K}$ ($-40 \text{ °C} \pm 2 \text{ °C}$).

- 6.3.1.3 En testställning med en pendel skall användas för testet. Slagkroppen skall vara av stål och vara pyramidformad med sidorna av en liksidig triangel och en kvadratisk bas. Toppen och spetsarna skall vara avrundade till en radie av 3 mm. Pendelns slagcentrum skall sammanfalla med pyramidens tyngdpunkt. Pyramidens avstånd från pendelns rotationsaxel måste vara 1 meter. Pendelns totala massa skall vara 15 kg. Pendelns energi när den träffar tanken skall vara så nära 30 Nm som det är möjligt, men får inte understiga det värdet.
- 6.3.1.4 Testerna skall utföras på de ställen på tanken som anses som svagast vid en kollision framifrån eller bakifrån. De ställen som anses som svagast är de som är mest utsatta med tanke på tankens form eller i fråga om hur tanken är installerad i fordonet. De ställen som laboratoriet väljer skall anges i testrapporten.
- 6.3.1.5 Under testet skall tanken hållas i sitt läge av fästningarna på motsatt sida av stötarna. Inget läckage får förekomma.
- 6.3.1.6 Tillverkaren kan välja mellan att alla tester utförs på en tank eller att de separata testerna utförs på olika tankar.

6.3.2 Mekanisk hållfasthet

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

6.3.3 Bränslegenomtränglighet

- 6.3.3.1 Det bränsle som skall användas för genomtränglighetstest skall antingen vara det referensbränsle som anges i bilaga VIII i direktiv 70/221/EEG eller ett kommersiellt bränsle av premiumtyp. Om tanken endast är avsedd för montering i dieselfordon skall tanken fyllas med dieselbränsle.
- 6.3.3.2 Före testet skall tanken fyllas till 50 % av sin maxkapacitet med testbränsle och utan att förslutas lagras vid en omgivande temperatur på $313 \text{ K} \pm 2 \text{ K}$ ($40^\circ \pm 2^\circ\text{C}$) tills viktförlusten per tidsenhet blir konstant.
- 6.3.3.3 Tanken skall därefter tömmas och fyllas på nytt till 50 % av sin maxkapacitet med testbränsle, varefter tanken försluts hermetiskt och lagras vid en temperatur på $313 \text{ K} \pm 2 \text{ K}$ ($40^\circ \pm 2^\circ\text{C}$). Trycket måste justeras när innehållet i tanken har uppnått testtemperaturen. Under den följande testperioden på åtta veckor, skall viktförlusten beroende på diffusion under testperioden fastställas. Den maximala tillåtna genomsnittliga bränsleförlusten är 20 gram per testdygn.

- 6.3.3.4 Om diffusionsförlusten överstiger värdet i punkt 6.3.3.3, skall testet i punkt 6.3.3.3 upprepas, på samma tank, för att fastställa diffusionsförlusten vid $296\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($23\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$). I övrigt gäller samma testvillkor. Den nya förlusten som uppmäts får inte överstiga 10 gram per dygn.
- 6.3.4 Motståndsförmåga mot bränsle
- Efter testet som beskrivs i punkt 6.3.3 skall tanken fortfarande klara kraven i punkt 6.3.1 och 6.3.2.
- 6.3.5 Motståndsförmåga mot eld
- Tanken, måste genomgå följande tester:
- 6.3.5.1 Under två minuters tid måste tanken klara att utsättas för öppen låga. Tanken skall vara monterad som i den fordonstyp den är avsedd för. Inget bränsleläckage från tanken får förekomma.
- 6.3.5.2 Tre tester skall utföras på olika tankar fyllda med bränsle enligt följande:
- 6.3.5.2.1 Om tanken är konstruerad för installation på fordon som antingen är försedda med styrd tändning eller med dieselmotor, måste tre tester utföras med tankarna fyllda med bensen av premiumtyp.
- 6.3.5.2.2 Om tanken är konstruerad för installation på fordon som är försedda med dieselmotor, måste tre tester utföras med tankarna fyllda med dieselbränsle.
- 6.3.5.2.3 För varje test gäller att tankarna skall installeras i en testställning som simulerar de verkliga installationsförhållandena så långt det är möjligt. Den metod som används för att fixera tanken i ställningen måste motsvara de relevanta specifikationerna för fordonet. Fordonsdelar som skyddar tanken och dess tillbehör mot lågor eller som påverkar brandförloppet, samt specificerade komponenter installerade på tanken samt förslutningspluggar, måste tas med i beräkningen. Alla öppningar måste vara stängda under testet, men ventilationssystemet skall vara i drift. Alldeles innan testet startar skall tanken fyllas till 50 % av sin maxkapacitet med det specificerade bränslet.
- 6.3.5.3 Flamman som tanken skall utsättas för, skall skapas genom att bränna kommersiellt bränsle (i det följande kallat "bränsle") för motorer med styrd tändning i en form. Den mängd bränsle som används skall vara tillräcklig för att hålla lågan, som skall kunna brinna fritt, vid liv under hela testförfarandet.
- 6.3.5.4 Formen skall ha en storlek som gör att sidorna av tanken exponeras för lågorna. Formen måste därför vara minst 20 centimeter, men ej mer än 50 centimeter, större än tanken på alla sidor. Sidoväggarna på formen får inte vara mer än 8 centimeter över bränslenivån när testet startar.

- 6.3.5.5 Formen fylld med bränsle skall placeras under tanken så att avståndet mellan bränslet i formen och botten på tanken överensstämmer med avståndet mellan vägbanan och tanken i fordonet i obelastat tillstånd (se punkt 2.3). Formen eller testställningen eller bägge två skall vara fritt rörliga.
- 6.3.5.6 Under fas C i testet skall formen täckas av skärm som placeras 3 cm ± 1 cm ovanför bränslet. Skärmen måste vara tillverkad av eldfast material enligt föreskrifterna i tillägg 4. Det får inte finnas något mellanrum mellan tegelstenarna och de måste läggas över formen med bränsle på ett sådant sätt att hålen i stenarna inte täcks. Längden och bredden på ramen skall vara 2-4 centimeter smalare än innermått på formen så att det uppstår ett vertikalt mellanrum på 1-2 centimeter mellan ramen och väggen i formen så att ventilationen inte hindras.
- 6.3.5.7 När testet utförs utomhus, måste det finnas tillräckligt vindskydd och vindhastigheten vid formen med bränsle får inte överstiga 2,5 km/h. Före testet måste skärmen värmas upp till 308 K ± 5 K (35 °C ± 5 °C). Tegelstenarna får fuktas efter varje test för att säkerställa att testvillkoren blir lika för alla tester.
- 6.3.5.8 Testet skall omfatta fyra faser (se tillägg 3).
- 6.3.5.8.1 Fas A: Förvärmning (figur 1)
- Bränslet i pannan skall tändas på ett avstånd av minst tre meter från den tank som skall testas. Efter 60 sekunders förvärmning, skall formen placeras under tanken.
- 6.3.5.8.2 Fas B: Direkt flamexponering (figur 2)
- Under 60 sekunder skall tanken exponeras för flamman från elden som brinner fritt.
- 6.3.5.8.3 Fas C: Indirekt flamexponering (figur 3)
- Direkt efter det att fas B är avslutad, skall skärmen placeras mellan formen med brinnande bränsle och tanken. Tanken skall exponeras för den reducerade flamman i ytterligare 60 sekunder.
- 6.3.5.8.4 Fas D: Avslutning av testet (figur 4)
- Formen med brinnande bränsle täckt med skärmen skall flyttas tillbaka till sitt ursprungliga läge (fas A). Om tanken brinner efter testet, måste elden släckas omedelbart.
- 6.3.5.9 Testresultaten skall anses tillfredsställande om inget bränsle läcker från tanken.
- 6.3.6 Motståndsförmåga mot höga temperaturer

- 6.3.6.1 Den testställning som används skall motsvara tankinstallationen i fordonet, vilket även gäller hur ventilationen av tanken fungerar.
- 6.3.6.2 Tanken skall fyllas till 50 % av sin maxkapacitet med vatten med en temperatur på 293 K (20°) och därefter utsättas för en omgivande temperatur på $368\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($95\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$).
- 6.3.6.3. Testresultaten skall anses tillfredsställande om inget läckage förekommer från tanken eller om de inte blivit allvarligt deformerade.
- 6.3.7 Markeringar på bränsletanken
 - 6.3.7.1. Handelsnamnet eller -beteckningen skall finnas på tanken. Namnet får inte gå att utplåna och skall vara tydligt läsbart när tanken är installerad på fordonet.

7. ÄNDRINGAR AV GODKÄNNANDE

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

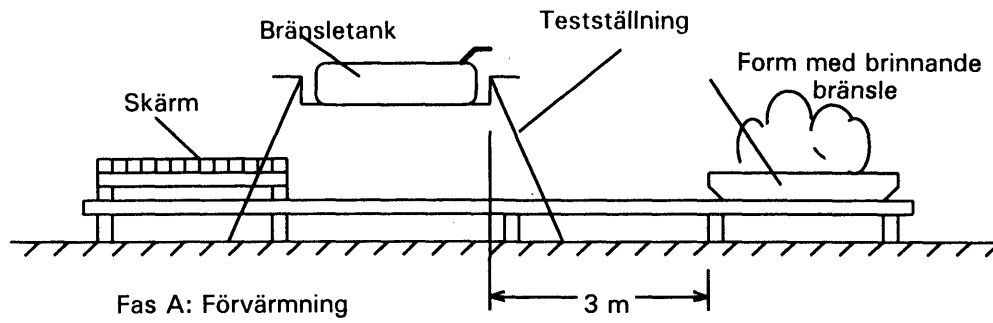
8. PRODUKTIONSÖVERENSSTÄMMELSE

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

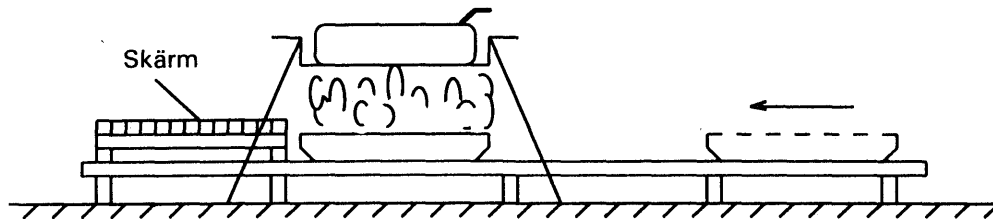
3. Följande skall läggas till som tillägg 3 och 4:

Tillägg 3

TEST AV MOTSTÅNDSFÖRMÅGA MOT ELD

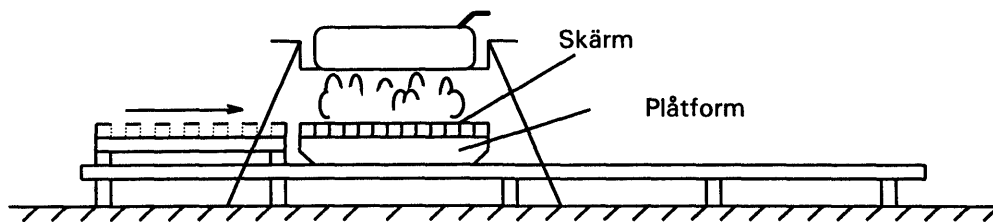


Figur 1



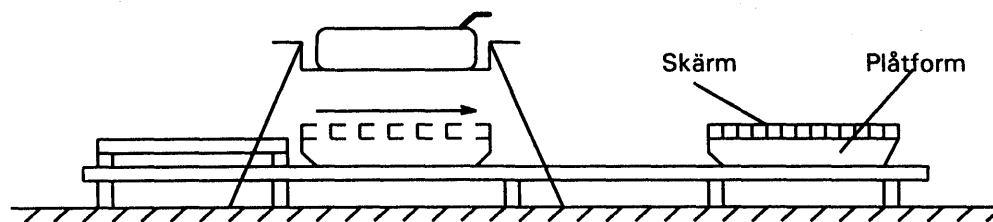
Fas B: Direkt

Figur 2



Fas C: Indirekt

Figur 3

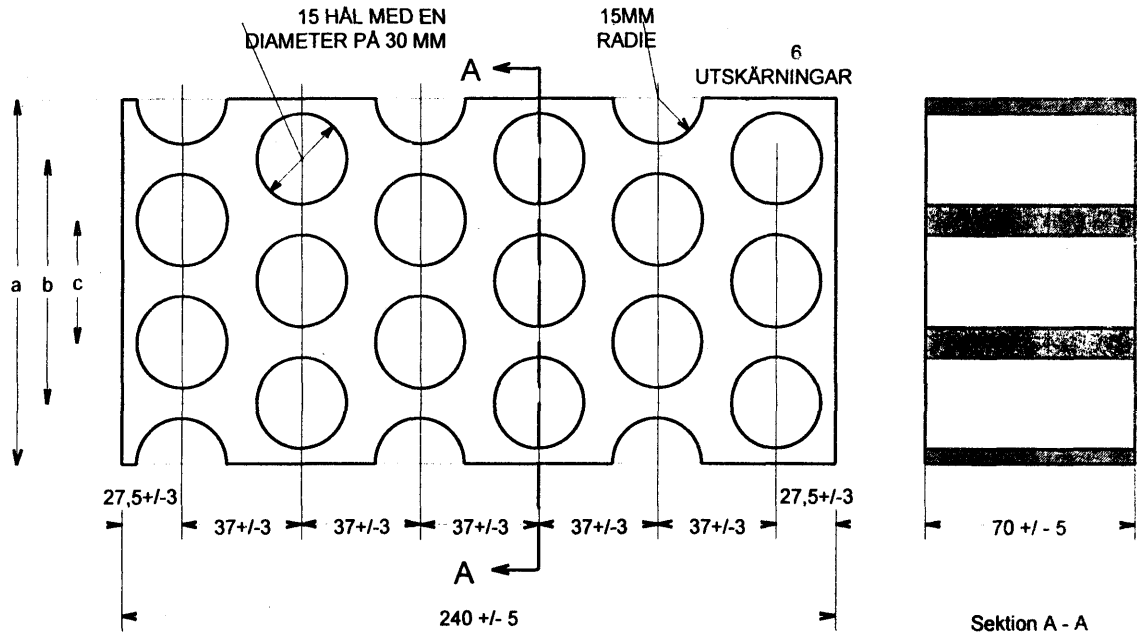


Fas D: Avslutning av

Figur 4

Tillägg 4

MÅTT OCH TEKNISKA DATA FÖR ELDFASTA TEGELSTENAR



$$a = 120 \pm 5$$

$$b = 80 \pm 3$$

$$c = 40 \pm 3$$

(Alla måttangivelser i mm)

Motståndsförmåga mot eld (Sege-Kegel)	SK 30
Aluminiumoxidhalt	30 - 33 procent
Öppen porositet	20 - 22 procentvolym
Densitet	1900 - 2000 kg/m ³
Effektivt hålad yta	44,18 procent"

ANALYS AV KONSEKVENSERNA FÖR KONKURRENSKRAFTEN
OCH SYSSELSÄTTNINGEN

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

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

I. Vad är den viktigaste motiveringen för åtgärden?

Syftet med förslaget är att i rådets direktiv 70/221/EEG infoga nya bestämmelser för bränsletankar tillverkade av plast för personbilar

II. Berörda företag:

Omfattar de många små och medelstora företag? **Nej.**

Är de berättigade till regionalt stöd från medlemsstaterna? **Nej.**

Är de berättigade till stöd från Europeiska regionala utvecklingsfonden? **Nej.**

III. Vilka krav ställs på dessa företag? **Inga.**

IV. Vilka krav kommer eventuellt indirekt att ställas på dessa företag via de lokala myndigheterna? **Inga.**

V. Finns det särskilda åtgärder för små och medelstora företag? **Nej.**

VI. Vilka resultat förutses

- för företagens produktivitet?

Inga negativa effekter.

- för sysselsättningen?

Inga negativa effekter.

VII. Har arbetsmarknadens parter rådfrågats? **Nej.**

ISSN 1024-4506

KOM(98) 97 slutlig

DOKUMENT

SV

06 14 04 07

Katalognummer : CB-CO-98-115-SV-C

ISBN 92-78-31404-8

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg