

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/221/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeughängern

KOM(98) 97 endg.; Ratsdok. 8326/98

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 13. Mai 1998 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 24. April 1998 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Wirtschaftsfragen (Kraftfahrzeuge)" beraten.

Da sich der Vorschlag auf Artikel 100a EGV stützt, findet das Mitentscheidungsverfahren Anwendung. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß wird an den Beratungen beteiligt.

BEGRÜNDUNG

A. Ziel des Vorschlags

Mit diesem Vorschlag sollen in die Richtlinie 70/221/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern¹, zuletzt geändert durch die Richtlinie .../.../EG², neue Vorschriften für Kraftstoffbehälter aus Kunststoff für Fahrzeuge der Klasse M₁³ eingeführt werden. Titel und Geltungsbereich der Richtlinie 70/221/EWG werden auf andere Kraftstoffbehälter als Behälter für flüssigen Kraftstoff (z.B. gasförmige Kraftstoffe) erweitert und Artikel 3 dieser Richtlinie betreffend die Anpassung an den technischen Fortschritt der Anhänge geändert, so daß technische Vorschriften für Behälter für alle Arten von Kraftstoffen künftig über das Ausschußverfahren eingeführt und geändert werden können.

B. Rechtsgrundlage

Die Maßnahmen werden auf der Grundlage von Artikel 100a EG-Vertrag vorgeschlagen.

Der Text ist für das EWR-Abkommen von Bedeutung.

C. Sachverhalt

Angesichts der seit der Annahme der einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 70/221/EWG beim Bau von Kraftstoffbehältern für Personenkraftwagen erzielten technischen Fortschritte empfiehlt es sich, diese Richtlinie an die technischen Vorschriften der Regelung Nr. 34 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Verhütung von Brandgefahren⁴, insbesondere an die Vorschriften für Kraftstoffbehälter aus Kunststoff für Fahrzeuge der Klasse M₁ anzugleichen.

Gasförmige Kraftstoffe gewinnen, insbesondere aus Gründen des Umweltschutzes, für den Antrieb von Kraftfahrzeugen zunehmend an Bedeutung. Daher wäre es zweckmäßig, wenn in der Richtlinie 70/221/EWG künftig auch Vorschriften für Behälter für andere als flüssige Kraftstoffe festgelegt werden. Dazu müßten der Titel und der Geltungsbereich der Richtlinie 70/221/EWG entsprechend geändert werden, damit durch spätere Änderungen dieser Richtlinie technische Vorschriften für Behälter für gasförmige Kraftstoffe eingeführt werden können.

Laut Artikel 3 der Richtlinie 70/221/EWG müssen Änderungen der Vorschriften für Kraftstoffbehälter vom Europäischen Parlament und vom Rat erlassen werden. Es erscheint jedoch zweckmäßig, daß die einschlägigen Änderungen nach dem in Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG festgelegten Verfahren angenommen werden können, um künftig die erforderlichen Anpassungen der Vorschriften der Richtlinie 70/221/EWG an den technischen Fortschritt zu erleichtern. Dieses Verfahren findet bereits auf die

¹ ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 23.

² ...

³ Entsprechend der Begriffsbestimmung in Anhang II Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG.

⁴ Dokument E/ECE/324 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa.

Vorschriften der technischen Anhänge aller anderen Einzelrichtlinien des EG-Typgenehmigungsverfahrens für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger Anwendung. Es wird daher vorgeschlagen, Artikel 3 der Richtlinie 70/221/EWG entsprechend zu ändern.

Angesichts der Dimensionen und Auswirkungen der in dem betreffenden Sektor vorgeschlagenen Aktion sind die in dieser Richtlinie vorgesehenen Gemeinschaftsmaßnahmen nicht nur notwendig, sondern unerlässlich, um das gesteckte Ziel, die EG-Typgenehmigung für den jeweiligen Fahrzeugtyp, zu erreichen. Die Mitgliedstaaten können diese Maßnahmen unabhängig voneinander nicht hinreichend durchführen.

D. Inhalt des Vorschlags

Die Kommission schlägt vor, in die Richtlinie 70/221/EWG neue Vorschriften für Kraftstoffbehälter aus Kunststoff für Fahrzeuge der Klasse M₁ aufzunehmen. Es wird vorgeschlagen, daß diese neuen Vorschriften

- ab dem 1. Oktober 1999 für alle neuen Fahrzeugtypen und
- ab dem 1. Oktober 2000 für alle Neufahrzeuge gelten sollen.

Ferner wird vorgeschlagen, den Geltungsbereich der Richtlinie 70/221/EWG auf Behälter für andere als flüssige Kraftstoffe auszudehnen, Artikel 1 der Richtlinie 70/221/EWG an die Begriffsbestimmungen der Richtlinie 70/156/EWG anzupassen und Artikel 3 der Richtlinie 70/221/EWG hinsichtlich der Anpassung der Anhänge dieser Richtlinie an den technischen Fortschritt zu ändern.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 70/221/EWG des Rates
zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über
die Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz
von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN
UNION,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf
Artikel 100a,

auf Vorschlag der Kommission⁵

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁶

nach dem Verfahren von Artikel 189b EG-Vertrag⁷,

in Erwägung nachstehender Gründe

- (1) Bei der Richtlinie 70/221/EWG des Rates⁸, zuletzt geändert durch die
Richtlinie 97/19/EG der Kommission⁹, handelt es sich um eine der
Einzelrichtlinien des durch die Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom
6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über
die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger¹⁰, zuletzt
geändert durch die Richtlinie .../EG¹¹, eingeführten Typgenehmigungsverfahrens.
Daher finden die in der Richtlinie 70/156/EWG festgelegten Vorschriften und
Begriffsbestimmungen über Fahrzeuge, Fahrzeugsysteme, Bauteile und
selbständige technische Einheiten auf diese Richtlinie Anwendung. Artikel 1 der
Richtlinie 70/221/EWG muß folglich an die Begriffsbestimmungen der
Richtlinie 70/156/EWG angepaßt werden.
- (2) Um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, empfiehlt es sich, die
Richtlinie 70/221/EWG an die technischen Vorschriften der Regelung Nr. 34¹² der
Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa für die Genehmigung
der Fahrzeuge hinsichtlich der Verhütung von Brandgefahren, insbesondere an die
Vorschriften für Kraftstoffbehälter aus Kunststoff für Fahrzeuge der Klasse M1,
anzupassen.

5

...

6

...

7

...

8

ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 23.

9

ABl. L 125 vom 16.5.1997, S. 1.

10

ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1.

11

...

12

Dokument E/ECE/324 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa.

- (3) Gasförmige Kraftstoffe gewinnen, insbesondere aus Gründen des Umweltschutzes für den Antrieb von Kraftfahrzeugen zunehmend an Bedeutung. Es ist daher zweckmäßig, wenn in der Richtlinie 70/221/EWG künftig auch Vorschriften für Behälter für andere als flüssige Kraftstoffe festgelegt werden. Daher werden der Titel und der Geltungsbereich der Richtlinie 70/221/EWG entsprechend geändert. Technische Vorschriften für Behälter für gasförmige Kraftstoffe sollen durch spätere Änderungen der Richtlinie eingeführt werden.
- (4) Laut Artikel 3 der Richtlinie 70/221/EWG müssen Änderungen der Vorschriften für Kraftstoffbehälter vom Europäischen Parlament und vom Rat erlassen werden. Es ist daher zweckmäßig, daß künftig Änderungen, die zur Anpassung der technischen Vorschriften der Richtlinie 70/221/EWG in bezug auf Kraftstoffbehälter an den technischen Fortschritt notwendig werden, nach dem in Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG festgelegten Verfahren angenommen werden können.
- (5) Die Änderungen in dieser Richtlinie beziehen sich lediglich auf Kraftstoffbehälter aus Kunststoff. Daher ist es weder erforderlich, bestehende nach der Richtlinie 70/221/EWG in der Fassung der Richtlinie 97/19/EG erteilte Typgenehmigungen außer Kraft zu setzen, noch die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen mit unter diese Typgenehmigungen fallenden Metallbehältern für flüssigen Kraftstoff zu verhindern.
- (6) Angesichts der Dimensionen und Auswirkungen der in dem betreffenden Sektor vorgeschlagenen Aktion sind die in dieser Richtlinie vorgesehenen Gemeinschaftsmaßnahmen nicht nur notwendig, sondern unerläßlich, um das gesteckte Ziel, die EG-Typgenehmigung für den jeweiligen Fahrzeugtyp, zu erreichen. Die Mitgliedstaaten können diese Maßnahmen unabhängig voneinander nicht hinreichend durchführen -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 70/221/EWG wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

„RICHTLINIE 70/221/EWG DES RATES vom 20. März 1970 über Kraftstoffbehälter und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern“.

2. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

Im Sinne dieser Richtlinie bedeuten 'Fahrzeuge' Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger gemäß der Begriffsbestimmung in Anhang II Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG.“

3. Artikel 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"1. Die Mitgliedstaaten dürfen für ein Fahrzeug aus Gründen, die sich auf die Kraftstoffbehälter beziehen, die Erteilung der EG-Typgenehmigung oder der Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung nicht verweigern, wenn das Fahrzeug die Anforderungen für Kraftstoffbehälter dieser Richtlinie erfüllt."

4. Artikel 2a Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"1. Die Mitgliedstaaten dürfen für ein Fahrzeug aus Gründen, die sich auf die Kraftstoffbehälter beziehen, den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder die Benutzung eines Fahrzeugs weder verweigern noch verbieten, wenn das Fahrzeug die Anforderungen für Kraftstoffbehälter dieser Richtlinie erfüllt."

5. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

"Artikel 3

Änderungen, die zur Anpassung der Vorschriften der Anhänge an den technischen Fortschritt notwendig sind, werden nach dem in Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG festgelegten Verfahren erlassen."

6. Das Verzeichnis der Anhänge und die Anhänge werden entsprechend dem Anhang dieser Richtlinie geändert.

Artikel 2

1. Ab dem [1. Oktober 1998], betrachten die Mitgliedstaaten Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG als eingehalten, wenn die Vorschriften der Richtlinie 70/221/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, erfüllt werden.
2. Ab dem [1. Oktober 1999], dürfen die Mitgliedstaaten für einen neuen Fahrzeugtyp aus Gründen, die sich auf die Behälter für flüssigen Kraftstoff beziehen
 - die EG-Typgenehmigung gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG nicht mehr erteilen und
 - die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern,wenn die Vorschriften der Richtlinie 70/221/EEC, in der Fassung dieser Richtlinie, nicht erfüllt sind.
3. Ab dem [1. Oktober 2000]:
 - betrachten die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Behälter für flüssigen Kraftstoff beziehen, die gemäß der Richtlinie 70/156/EWG ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigungen als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 der genannten Richtlinie und

- dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Behälter für flüssigen Kraftstoff beziehen, die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen, die nicht mit einer Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Richtlinie 70/156/EWG versehen sind, verweigern, soweit nicht Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG geltend gemacht wird,

wenn die Vorschriften der Richtlinie 70/221/EEC, in der Fassung dieser Richtlinie, nicht erfüllt sind.

4. Durch diese Richtlinie werden weder Typgenehmigungen, die Fahrzeugen mit Metallbehältern für flüssigen Kraftstoff bereits erteilt wurden, außer Kraft gesetzt, noch Erweiterungen solcher Typgenehmigungen nach den Bestimmungen der Richtlinie, nach der sie ursprünglich erteilt wurden, verhindert.

Artikel 3

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem [1. Oktober 1998] nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 4

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Für das Europäische Parlament
Der Präsident

Für den Rat
Der Präsident

ANHANG

1. Im Verzeichnis der Anhänge enthalten die Angaben für Anhang I folgende Fassung:

“Anhang I: Behälter für flüssigen Kraftstoff

Anlage 1: Beschreibungsbogen

Anlage 2: EG- Typgenehmigungsbogen

Anlage 3: Prüfung der Feuerbeständigkeit

Anlage 4: Abmessungen und technische Daten der
Schamottesteine”

2. Anhang I erhält folgende Fassung:

“Anhang I

BEHÄLTER FÜR FLÜSSIGEN KRAFTSTOFF

1. GELTUNGSBEREICH

1.1. Dieser Anhang gilt für Fahrzeuge, auf die die Richtlinie 70/156/EWG Anwendung findet.

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Im Sinne dieses Anhangs bedeutet:

2.1. 'Fahrzeugtyp in bezug auf die Kraftstoffbehälter' Fahrzeuge, die sich in folgenden wesentlichen Einzelheiten nicht unterscheiden:

2.1.1. Struktur, Form, Abmessungen und Werkstoffe (Metall/Kunststoff) des (der) Kraftstoffbehälter(s),

2.1.2. in Fahrzeugen der Klasse M₁¹³, Lage des (der) Kraftstoffbehälter(s) soweit sie die Anforderungen von 5.10 dieses Anhangs beeinträchtigt;

2.2. 'Insassenraum' Raum zur Unterbringung der Insassen, der begrenzt wird durch Dach, Boden, Seitenwände, Türen, äußere Verglasung, Stirnwand und hinteres Querblech;

2.3. 'Leermasse' Masse des Fahrzeugs mit Aufbau und Anhängenvorrichtung im Fall eines Zugfahrzeugs (für andere Klassen als M₁, in fahrbereitem Zustand oder Masse des Fahrgestells mit Fahrerhaus, wenn der Aufbau und/oder die Anhängenvorrichtung nicht vom Hersteller geliefert wird,

¹³ Entsprechend der Begriffsbestimmung in Anhang II Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG.

(einschließlich Kühlflüssigkeit, Schmiermitteln, Kraftstoff, 100% anderer Flüssigkeiten außer Brauchwasser, Werkzeug, Ersatzrad und Fahrer und, für Kraftomnibusse, Masse des Mitglieds des Fahrpersonals (75 kg), wenn das Fahrzeug über einen Sitz für ein Mitglied des Fahrpersonals verfügt);

- 2.4. 'Kraftstoffbehälter' Behälter zur Aufnahme des flüssigen Kraftstoffs gemäß 2.6, der hauptsächlich zum Antrieb des Fahrzeugs verwendet wird, ausgenommen Zubehör (Einfüllrohr (wenn dies ein gesondertes Bauteil ist), Einfüllstutzen, Verschluss, Füllstandsmesser, Motorzuleitungen oder Druckausgleichsleitungen usw.);
- 2.5. 'Inhalt des Kraftstoffbehälters' vom Hersteller angegebenes Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters;
- 2.6. 'Flüssiger Kraftstoff' Kraftstoff, der unter normalen Umgebungsbedingungen flüssig ist.

3. ANTRAG AUF ERTEILUNG DER EG-TYPGENEHMIGUNG

- 3.1. Der Antrag auf Erteilung der EG-Typgenehmigung gemäß Artikel 3 Absatz 4 der Richtlinie 70/156/EEC für ein Fahrzeug in bezug auf die Kraftstoffbehälter ist vom Hersteller zu stellen.
- 3.2. Ein Muster des Beschreibungsbogens ist in der Anlage 1 enthalten.
- 3.3. Dem für die Durchführung der Typgenehmigungsprüfungen zuständigen technischen Dienst sind vorzuführen:
 - 3.3.1. ein für den zu genehmigenden Fahrzeugtyp repräsentatives Fahrzeug oder die Fahrzeugteile, die der technische Dienst für die Typgenehmigungsprüfungen für erforderlich hält;
 - 3.3.2. bei Fahrzeugen, die mit einem Kraftstoffbehälter aus Kunststoff ausgerüstet sind: sieben zusätzliche Kraftstoffbehälter mit den dazugehörigen Ausrüstungsteilen;
 - 3.3.3. bei Fahrzeugen, die mit einem Kraftstoffbehälter aus einem anderen Werkstoff ausgerüstet sind: zwei zusätzliche Kraftstoffbehälter mit den dazugehörigen Ausrüstungsteilen.

4. ERTEILUNG DER EG-TYPGENEHMIGUNG

- 4.1. Sind die entsprechenden Anforderungen erfüllt, wird die EG-Typgenehmigung gemäß Artikel 4 Absatz 3 und gegebenenfalls Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie 70/156/EWG erteilt.

- 4.2. Ein Muster des EG-Typgenehmigungsbogens ist in der Anlage 2 enthalten.
- 4.3. Jedem genehmigten Fahrzeugtyp wird eine Typgenehmigungsnummer gemäß Anhang VII der Richtlinie 70/156/EWG zugeteilt. Ein und derselbe Mitgliedstaat darf die gleiche Nummer keinem anderen Fahrzeugtyp zuteilen.

5. VORSCHRIFTEN

- 5.1. Kraftstoffbehälter müssen korrosionsfest hergestellt sein.
- 5.2. Sie müssen, wenn sie mit allen normalerweise vorhandenen Ausrüstungsteilen ausgestattet sind, den gemäß 6.1 vorgenommenen Dichtheitsprüfungen bei doppeltem relativem Betriebsdruck, mindestens jedoch bei einem Druck von 0,3 bar, genügen.

Bei Kraftstoffbehältern aus Kunststoff für Fahrzeuge der Klasse M₁ gilt diese Anforderung als erfüllt, wenn die Kraftstoffbehälter der in 6.3.2 beschriebenen Prüfung unterzogen worden sind.
- 5.3. Jeglicher Überdruck oder Druck, der den Betriebsdruck übersteigt, muß durch geeignete Vorrichtungen (Öffnungen, Sicherheitsventile usw.) automatisch ausgeglichen werden.
- 5.4. Be- und Entlüftungsöffnungen sind gegen Flammendruckschlag zu sichern, insbesondere darf Kraftstoff, der beim Füllen des(der) Kraftstoffbehälter(s) entweichen kann, nicht auf die Abgasanlage gelangen können. Er muß auf den Boden geleitet werden.
- 5.5. Der(die) Kraftstoffbehälter dürfen weder im Insassenraum oder einem mit diesem zusammenhängenden Raum liegen, noch eine Abschlußfläche (Boden, Seitenwand, Trennwand) bilden.
- 5.6. Zwischen dem Insassenraum und dem (den) Kraftstoffbehälter(n) muß eine Trennwand vorhanden sein. Diese Trennwand darf Öffnungen (z.B. zur Aufnahme von Kabeln) besitzen, vorausgesetzt, diese Öffnungen sind so angeordnet, daß kein Kraftstoff frei vom Kraftstoffbehälter (von den Kraftstoffbehältern) in den Insassenraum oder einen mit diesem zusammenhängenden Raum fließen kann.
- 5.7. Alle Kraftstoffbehälter sind sicher zu befestigen und so anzubringen, daß gewährleistet ist, daß Kraftstoff, der aus dem Kraftstoffbehälter oder den dazugehörigen Ausrüstungsteilen entweicht, auf den Boden und nicht in den Innenraum abfließt.
- 5.8. Der Einfüllstutzen darf sich nicht im Insassenraum, im Gepäckraum oder im Motorraum befinden.
- 5.9. Kraftstoff darf weder durch den Kraftstoffbehälterverschluß noch durch die zum Ausgleich von Überdruck vorgesehenen Vorrichtungen entweichen; wenn der Kraftstoffbehälter vollständig um seine

Längsachse gedreht wird, ist ein Austropfen jedoch zulässig, sofern der Verlust nicht größer als 30 g/min ist. Das Erfüllen dieser Anforderung muß durch die in 6.2 beschriebene Prüfung nachgewiesen werden.

- 5.10. Kraftstoffbehälter müssen so eingebaut sein, daß sie vor den Auswirkungen von Stößen auf die Front- oder Heckpartie des Fahrzeugs geschützt werden; in der Nähe von Kraftstoffbehältern dürfen keine vorspringenden Teile, scharfe Kanten usw. vorhanden sein.
- 5.11. Kraftstoffbehälter müssen darüber hinaus nach dem in 6.3 festgelegten besonderen Verfahren geprüft werden.

6. PRÜFUNGEN

6.1. Wasserdruckprüfung

Der Kraftstoffbehälter ist einer Wasserdruckprüfung zu unterziehen, die an einer nicht im Fahrzeug eingebauten Baugruppe mit allen dazugehörigen Ausrüstungsteilen durchzuführen ist. Der Kraftstoffbehälter ist vollständig mit einer nicht brennbaren Flüssigkeit (z.B. mit Wasser) zu füllen. Nachdem jede Verbindung nach außen unterbrochen worden ist, wird der Druck über die Verbindungsleitung, durch die der Kraftstoff dem Motor zugeführt wird, allmählich auf einen Druck erhöht, der dem doppelten Betriebsdruck, mindestens jedoch 0,3 bar, entspricht, und der eine Minute lang aufrechtzuerhalten ist. Während dieser Zeit darf die Wandung des Behälters nicht reißen oder undicht werden; eine bleibende Verformung ist jedoch zulässig.

6.2. Kipprüfung

- 6.2.1. Der Kraftstoffbehälter wird mit allen dazugehörigen Ausrüstungsteilen entsprechend seinem Einbau in das Fahrzeug, für das der Kraftstoffbehälter bestimmt ist, auf einer Prüfvorrichtung befestigt; dies gilt jedoch auch für Vorrichtungen zum Überdruckausgleich.
- 6.2.2. Die Prüfvorrichtung muß um eine Achse, die parallel zur Fahrzeuglängsachse liegt, drehbar gelagert sein.
- 6.2.3. Die Prüfung wird an einem Kraftstoffbehälter durchgeführt, der einmal zu 90% und einmal zu 30% mit einer nicht brennbaren Flüssigkeit gefüllt wird, die eine Dichte und eine Viskosität besitzt, die den entsprechenden Werten von normalerweise verwendetem Kraftstoff ähnlich sind (dazu kann Wasser verwendet werden).
- 6.2.4. Der Kraftstoffbehälter wird aus seiner Ausgangsstellung um 90° nach rechts gedreht. Der Kraftstoffbehälter muß mindestens fünf Minuten lang in dieser Stellung bleiben.

Danach wird der Tank um weitere 90° in derselben Richtung gedreht. Der Kraftstoffbehälter wird in dieser Stellung, in der er vollständig umgekippt ist, mindestens fünf Minuten lang gehalten.

Der Kraftstoffbehälter wird dann in seine Ausgangsstellung zurückgedreht. Die Prüfliquidität, die nicht aus dem Belüftungssystem in den Kraftstoffbehälter zurückgelaufen ist, ist gegebenenfalls zu entfernen und nachzufüllen.

Der Tank wird dann um 90° in die entgegengesetzte Richtung gedreht und mindestens fünf Minuten lang in dieser Stellung gehalten.

Der Kraftstoffbehälter wird dann um weitere 90° in derselben Richtung gedreht. Daraufhin wird er mindestens fünf Minuten lang in dieser vollständig umgekippten Stellung gehalten. Danach wird der Tank in seine Ausgangsstellung zurückgedreht.

- 6.3. Zusätzliche Prüfungen von Kraftstoffbehältern aus Kunststoff für Fahrzeuge der Klasse M₁
 - 6.3.1. Aufprallbeständigkeit
 - 6.3.1.1. Der Kraftstoffbehälter ist bis zu seinem Nenninhalt mit einem Wasser-Glykol-Gemisch oder mit einer anderen Flüssigkeit zu füllen, die einen niedrigen Gefrierpunkt hat und die Eigenschaften des Behälterwerkstoffs nicht verändert. Danach wird der Behälter einer Durchdringungsprüfung unterzogen.
 - 6.3.1.2. Bei dieser Prüfung muß die Temperatur des Behälters $233\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($-40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$) betragen.
 - 6.3.1.3. Für die Prüfung ist ein Pendelschlagprüfgerät zu verwenden. Der Schlagkörper muß aus Stahl sein und die Form einer Pyramide mit den Seitenflächen eines gleichseitigen Dreiecks und einer quadratischen Grundfläche haben; dabei sind die Spitze und die Kanten mit einem Radius von 3 mm abgerundet. Das Stoßzentrum des Pendels muß mit dem Schwerpunkt der Pyramide zusammenfallen; ihr Abstand von der Drehachse des Pendels muß 1 m betragen. Die Gesamtmasse des Pendels, bezogen auf sein Stoßzentrum, muß 15 kg betragen. Die Energie des Pendels im Zeitpunkt des Aufpralls muß mindestens 30 Nm betragen und diesem Wert möglichst genau entsprechen.
 - 6.3.1.4. Die Prüfungen sind an Stellen des Behälters vorzunehmen, die bei einem Frontalaufprall oder seitlichen Aufprall als beschädigungsgefährdet angesehen werden. Die als beschädigungsgefährdet angesehenen Stellen sind jene, die bezüglich der Form des Behälters und/oder der Art des Einbaus im Fahrzeug am meisten hervorstehen oder am schwächsten sind. Die von der Prüfstelle ausgewählten Stellen sind im Prüfgutachten anzugeben.
 - 6.3.1.5. Während der Prüfung muß der Behälter in seiner Lage durch Befestigungen gehalten werden, die auf der Seite oder den Seiten gegenüber der Aufprallseite liegen. Durch die Prüfung darf kein Leck entstehen.

- 6.3.1.6. Nach Wahl des Herstellers dürfen alle Aufprallprüfungen an ein und demselben Behälter oder jede Prüfung an einem anderen Behälter durchgeführt werden.

6.3.2. Mechanische Festigkeit

Der Behälter ist unter den Bedingungen nach 6.1 auf Dichtheit und Formsteifigkeit zu prüfen. Der Behälter wird mit allen dazugehörigen Ausrüstungsteilen entsprechend seinem Einbau in das Fahrzeug, für das der Kraftstoffbehälter bestimmt ist, auf einer Prüfvorrichtung befestigt. Als Prüfflüssigkeit ist Wasser mit einer Temperatur von 326 K (53 °C) zu verwenden; die Flüssigkeit muß den Behälter bis zu seinem Nenninhalt füllen. Der Behälter ist einem Überdruck im Innern in Höhe des doppelten Betriebsdrucks, mindestens jedoch von 0,3 bar bei einer Temperatur von $326\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($53\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$) über eine Zeit von 5 Stunden auszusetzen. Während der Prüfung dürfen am Behälter keine Leckstellen oder Risse entstehen; bleibende Verformungen sind jedoch zulässig.

6.3.3. Kraftstoff-Durchlässigkeit

- 6.3.3.1. Der für die Durchlässigkeitsprüfung verwendete Kraftstoff muß entweder der in Anhang VIII der Richtlinie 70/221/EWG angeführte Bezugskraftstoff oder ein handelsüblicher Kraftstoff vom Typ "Super" sein. Ist der Kraftstoffbehälter lediglich für den Einbau in Fahrzeuge mit Dieselmotor ausgelegt, wird er mit Dieselmotorkraftstoff gefüllt.

- 6.3.3.2. Vor der Prüfung ist der Behälter bis zu 50% seines Nenninhalts zu füllen und - ohne daß er verschlossen wird - bei einer Umgebungstemperatur von $313\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$) zu lagern, bis der Masseverlust pro Zeiteinheit konstant wird.

- 6.3.3.3. Der Behälter ist danach zu leeren und wieder bis zu 50% seines Nenninhalts mit dem Prüfkraftstoff zu füllen. Danach ist der Behälter hermetisch zu verschließen und bei einer Umgebungstemperatur von $313\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$) zu lagern. Der Druck ist zu regeln, sobald der Behälterinhalt die Prüftemperatur erreicht hat. Während der sich anschließenden Prüfdauer von 8 Wochen ist der Masseverlust infolge Diffusion während der Prüfdauer zu bestimmen. Der maximal zulässige durchschnittliche Kraftstoffverlust beträgt 20 g je 24 Stunden Prüfzeit.

- 6.3.3.4. Übersteigt der Diffusionsverlust den in 6.3.3.3 genannten Wert, ist die in diesem Absatz beschriebene Prüfung an demselben Behälter zu wiederholen, um den Diffusionsverlust bei $296\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($23\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$), sonst aber gleichen Bedingungen, zu bestimmen. Der so ermittelte Verlust darf 10g je 24 Stunden nicht übersteigen..

6.3.4. Kraftstoffbeständigkeit

Nach der in 6.3.3 genannten Prüfung muß der Behälter weiterhin die Anforderungen nach 6.3.1 und 6.3.2 erfüllen.

6.3.5. Feuerbeständigkeit

Der Behälter ist den folgenden Prüfungen zu unterziehen:

- 6.3.5.1. Der Behälter ist - befestigt wie am Fahrzeug - 2 Minuten lang den Flammen auszusetzen. Dabei darf kein flüssiger Kraftstoff aus dem Behälter austreten.
- 6.3.5.2. Es sind drei Prüfungen in verschiedenen mit Kraftstoff gefüllten Behältern durchzuführen:
 - 6.3.5.2.1. Ist der Kraftstoffbehälter für den Einbau in Fahrzeuge bestimmt, die entweder mit einem Motor mit Fremdzündung oder mit einem Dieselmotor ausgerüstet sind, werden die drei Prüfungen an Kraftstoffbehältern durchgeführt, die mit Superkraftstoff gefüllt sind;
 - 6.3.5.2.2. ist der Tank nur zum Einbau in Kraftfahrzeuge bestimmt, die mit einem Dieselmotor ausgerüstet sind, so werden die drei Prüfungen an Kraftstoffbehältern durchgeführt, die mit Dieselmotorkraftstoff gefüllt sind
 - 6.3.5.2.3. Bei jeder Prüfung ist der Kraftstoffbehälter so in einer Prüfvorrichtung zu montieren, daß die tatsächlichen Einbaubedingungen so weit wie möglich simuliert werden. Die Art der Befestigung des Behälters in der Prüfvorrichtung muß den betreffenden Bedingungen am Fahrzeug entsprechen. Fahrzeugteile, die den Behälter und die dazugehörigen Ausrüstungsteile gegen ein Einwirken der Flammen schützen oder in irgendeiner Weise die Ausbreitung der Flammen beeinträchtigen, sowie spezielle Teile am Behälter und an den Verschlußschrauben sind zu berücksichtigen. Alle Öffnungen sind während der Prüfung zu verschließen, die Entlüftungssysteme müssen jedoch betriebsfähig bleiben. Unmittelbar vor der Prüfung ist der Behälter mit dem angegebenen Kraftstoff bis zu 50% seines Nenninhalts zu füllen.
- 6.3.5.3. Die Flammen, denen der Behälter ausgesetzt wird, sind durch Verbrennen von handelsüblichem Kraftstoff für Fremdzündungsmotoren (nachstehend "Kraftstoff" genannt) in einer Schale zu erzeugen. Die in die Schale gegossene Kraftstoffmenge muß so bemessen sein, daß die Flamme unter freiem Brennverlauf während des gesamten Prüfverfahrens brennen kann.
- 6.3.5.4. Die Abmessungen der Schale sind so zu wählen, daß gewährleistet ist, daß auch die Seitenwände des Kraftstoffbehälters den Flammen ausgesetzt werden. Die Länge und Breite der Schale müssen deshalb den Grundriß des Kraftstoffbehälters nach allen Seiten um mindestens 20 cm, jedoch höchstens 50 cm überschreiten. Die Seitenwände der Schale dürfen zu Beginn der Prüfung nicht mehr als 8 cm über den Kraftstoffspiegel hinausragen.
- 6.3.5.5. Die mit Kraftstoff gefüllte Schale ist so unter dem Kraftstoffbehälter anzuordnen, daß der Abstand zwischen dem Kraftstoffspiegel in der Schale und dem Behälterboden der konstruktiv festgelegten Höhe des Kraftstoffbehälters über der Straßenoberfläche bei Leermasse des

Fahrzeuges entspricht (siehe 2.3). Die Schale oder das Prüfgestell oder beide müssen frei beweglich sein.

- 6.3.5.6. Während der Phase C der Prüfung ist die Schale mit einem Feuerschirm zu überdecken, der sich $3\text{ cm} \pm 1\text{ cm}$ über dem Kraftstoffspiegel in der Schale befindet. Der Schirm muß aus einem feuerfesten Werkstoff entsprechend den Vorschriften der Anlage 4 hergestellt sein. Zwischen den Schamottesteinen dürfen sich keine Lücken befinden; die Steine sind über der Schale mit dem Kraftstoff so anzuordnen, daß die Löcher in den Steinen nicht verdeckt werden. Länge und Breite des Rahmens müssen $2\text{ cm} - 4\text{ cm}$ kleiner als die Innenmaße der Schale sein, so daß zwischen Rahmen und Schalenwand ein Spalt von $1\text{ cm} - 2\text{ cm}$ für die Belüftung besteht.
- 6.3.5.7. Wird die Prüfung im Freien durchgeführt, ist ein ausreichender Windschutz vorzusehen; die Windgeschwindigkeit in Höhe der Schale mit dem Kraftstoff darf $2,5\text{ km/h}$ nicht überschreiten. Der Schirm ist vor der Prüfung auf $308\text{ K} \pm 5\text{ K}$ ($35^\circ\text{C} \pm 5^\circ\text{C}$) zu erhitzen. Die Schamottesteine dürfen befeuchtet werden, um für jede nachfolgende Prüfung die gleichen Prüfungsbedingungen zu gewährleisten.
- 6.3.5.8. Die Prüfung umfaßt 4 Phasen (siehe Anlage 3):
- 6.3.5.8.1. Phase A: Vorwärmen (Abb. 1)
- Der Kraftstoff in der Schale ist zu entzünden; dabei muß sich diese in einem Abstand von mindestens 3 m zu dem zu prüfenden Behälter befinden. Nach 60 Sekunden Vorwärmung ist die Schale unter dem Behälter anzuordnen.
- 6.3.5.8.2. Phase B: Direkte Beflammung (Abb. 2)
- Der Behälter ist 60 Sekunden lang den Flammen des frei brennenden Kraftstoffes auszusetzen.
- 6.3.5.8.3. Phase C: Indirekte Beflammung (Abb. 3)
- Unmittelbar nach Abschluß der Phase B ist der Feuerschirm zwischen die brennende Schale und den Behälter zu plazieren. Der Behälter ist diesen reduzierten Flammen weitere 60 Sekunden lang auszusetzen.
- 6.3.5.8.4. Phase D: Beendigung der Prüfung (Abb. 4)
- Die brennende, mit dem Feuerschirm bedeckte Schale ist wieder in ihre ursprüngliche Lage (Phase A) zu bringen. Brennt am Ende der Prüfung der Kraftstoffbehälter, so ist das Feuer unverzüglich zu löschen.
- 6.3.5.9. Die Ergebnisse der Prüfung werden als befriedigend angesehen, wenn kein flüssiger Kraftstoff aus dem Behälter austritt.
- 6.3.6. Beständigkeit gegen hohe Temperaturen

6.3.6.1. Die bei der Prüfung verwendete Befestigung des Kraftstoffbehälters in der Prüfvorrichtung muß - einschließlich der Arbeitsweise der Behälterentlüftung - der Anbringung des Behälters am Fahrzeug entsprechen.

6.3.6.2. Der bis zu 50% seines Fassungsvermögens mit Wasser von 293 K (20 °C) gefüllte Behälter ist eine Stunde lang einer Umgebungstemperatur von $368\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($95\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$) auszusetzen.

6.3.6.3. Die Ergebnisse der Prüfung werden als befriedigend angesehen, wenn nach der Prüfung der Behälter weder undicht ist noch wesentliche Verformungen aufweist.

6.3.7. Aufschriften auf dem Kraftstoffbehälter

6.3.7.1. Auf dem Kraftstoffbehälter ist die Fabrik- oder Handelsmarke anzubringen; sie muß dauerhaft und deutlich am Behälter lesbar sein, wenn letzterer im Fahrzeug eingebaut ist.

7. ÄNDERUNGEN DER TYPGENEHMIGUNG

7.1. Bei Änderungen der gemäß dieser Richtlinie erteilten Typgenehmigung gelten die Bestimmungen von Artikel 5 der Richtlinie 70/156/EWG.

8. ÜBEREINSTIMMUNG DER PRODUKTION

8.1. Maßnahmen zur Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion sind entsprechend den Bestimmungen in Artikel 10 der Richtlinie 70/156/EWG zu treffen.

3. Folgende Anlagen 3 und 4 werden angefügt.

462/98

AUSWIRKUNGEN AUF WETTBEWERBSFÄHIGKEIT UND BESCHÄFTIGUNG

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
zur Änderung der Richtlinie 70/221/EWG des Rates
zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten
über die Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz
von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern**

- I. Wodurch ist die Maßnahme in erster Linie gerechtfertigt?
Durch diesen Vorschlag sollen in die Richtlinie 70/221/EWG neue Bestimmungen für Kraftstoffbehälter aus Kunststoff für Personenkraftwagen eingeführt werden.
- II. Merkmale der betroffenen Unternehmen, insbesondere:
- Gibt es eine große Anzahl von KMU? **Nein**
 - die für regionale Beihilfen der Mitgliedstaaten in Frage kommen? **Nein**
 - die für Zuschüsse aus dem EFRE in Betracht kommen? **Nein**
- III. Welche Verpflichtungen werden den Unternehmen direkt auferlegt? **Keine Verpflichtungen**
- IV. Welche Verpflichtungen könnten den Unternehmen auf dem Wege über die örtlichen Behörden indirekt auferlegt werden? **Keine zusätzlichen Verpflichtungen**
- V. Gibt es Sondermaßnahmen für KMU? **Nein**
- VI. Was sind die voraussichtlichen Auswirkungen:
-auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen? **Keine negativen Auswirkungen**
-auf die Beschäftigung? **Keine negativen Auswirkungen**
- VII. Sind die Sozialpartner konsultiert worden? **Nein**

10.07.98

Beschluß
des Bundesrates

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/221/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern

KOM(98) 97 endg.; Ratsdok. 8326/98

Der Bundesrat hat gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG von der Vorlage Kenntnis genommen.

Der Beschluß ist gemäß § 35 GO BR gefaßt worden.