31982L0319

19.5.1982 EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA L 139/17

KOMISJONI DIREKTIIV 82/319/EMÜ,

2. aprill 1982,

millega kohandatakse tehnika arenguga nõukogu direktiivi 77/541/EMÜ mootorsõidukite turvavöösid ja turvasüsteeme käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, ([1]) viimati muudetud direktiiviga 80/1267/EMÜ, ([2]) eriti selle artiklit 11,

võttes arvesse nõukogu 28. juuni 1977. aasta direktiivi 77/541/EMÜ mootorsõidukite turvavöösid ja turvasüsteeme käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, ([3]) viimati muudetud direktiiviga 81/576/EMÜ, ([4]) eriti selle artiklit 10,

ning arvestades, et:

liiklusohutuse huvides laiendas nõukogu direktiiviga 81/576/EMÜ direktiivi 77/541/EMÜ reguleerimisala, mis kuni selle ajani oli piiratud direktiivi 70/156/EMÜ I lisas määratud M1-kategooria sõidukitega, kõigile mootorsõidukiklassidele; kõnealuse reguleerimisala laiendamise kutsus esile vahepeal toimunud tehnika areng; selle meetme rakendamine nõuab siiski laiendatud reguleerimisalaga direktiivis määratletud nõuete ja katsete ühtlustamist; direktiivi kohaldamisel saadud kogemused on toonud ilmsiks vajaduse teatud sätete paremaks vastavusseviimiseks tegelike katsetingimustega;

käesoleva direktiivi sätted on kooskõlas mootorsõidukikaubanduses tehniliste tõkete kõrvaldamist käsitlevate direktiivide tehnika arengule kohandamise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 77/541/EMÜ I, III, VI, VII, VIII, IX, X ja XIV lisa muudetakse kooskõlas käesoleva direktiivi lisaga.

Artikkel 2

1. Alates 1. oktoobrist 1982 ei tohi liikmesriigid:

a) turvavööde ja turvasüsteemidega seotud põhjustel:

— keelduda sõidukitüübile EMÜ tüübikinnituse andmisest, direktiivi 70/156/EMÜ artikli 10 lõike 1 viimases taandes nimetatud dokumendi väljastamisest ega siseriikliku tüübikinnituse andmisest M1-kategooria mootorsõiduki tüübile ega

— keelata M1-kategooria sõidukite kasutuselevõtmist,

kui kõnealuse sõidukitüübi turvavööd ja turvasüsteemid vastavad käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 77/541/EMÜ nõuetele;

b) — keelduda osa EMÜ tüübikinnituse andmisest turvavöö või turvasüsteemide tüübile, mis on mõeldud paigaldamiseks käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 77/541/EMÜ nõuetele vastavasse M1-kategooria sõidukisse,

— keelata selliste turvavööde ja turvasüsteemide turuletoomist, mis kannavad käesolevas direktiivis kirjeldatud osa EMÜ tüübikinnituse märke.

2. Alates 1. oktoobrist 1983 liikmesriigid:

a) — ei anna enam välja direktiivi 70/156/EMÜ artikli 10 lõike 1 viimases taandes nimetatud dokumenti M1-kategooria mootorsõiduki tüübile või

([1]) EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1.
([2]) EÜT L 375, 31.12.1980, lk 34.
([3]) EÜT L 220, 29.8.1977, lk 95.
([4]) EÜT L 209, 29.7.1981, lk 32.

— võivad keelduda siseriikliku tüübikinnituse andmisest M1-kategooria mootorsõiduki tüübile,

mille turvavööd ja turvasüsteemid ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 77/541/EMÜ nõuetele;

b) võivad keelduda osa EMÜ tüübikinnituse andmisest M1-kategooria sõidukisse paigaldamiseks mõeldud turvavöö või turvasüsteemide tüübile, mis ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 77/541/EMÜ nõuetele.

3. Alates 1. oktoobrist 1990 liikmesriigid:

— võivad keelata M1-kategooria mootorsõidukite esmase kasutuselevõtmise, kui nende turvavööd ja turvasüsteemid ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 77/541/EMÜ nõuetele.

— võivad keelata nende M1-kategooria sõidukisse paigaldamiseks mõeldud turvavööde või turvasüsteemide turuletoomise, mis ei kanna käesolevas direktiivis kirjeldatud osa EMÜ tüübikinnituse märke.

Artikkel 3

Alates 1. oktoobrist 1982 ei tohi liikmesriigid:

a) turvavööde ja turvasüsteemidega seotud põhjustel:

— keelduda sõidukitüübile EMÜ tüübikinnituse andmisest, direktiivi 70/156/EMÜ artikli 10 lõike 1 viimases taandes nimetatud dokumendi väljastamisest ega siseriikliku tüübikinnituse andmisest M1-kategooriasse mittekuuluva mootorsõiduki tüübile ega

— keelata nende kategooriate sõidukite kasutuselevõtmist,

kui kõnealuse sõidukitüübi turvavööd ja turvasüsteemid vastavad käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 77/541/EMÜ nõuetele;

b) — keelduda osa EMÜ tüübikinnituse andmisest turvavöö või turvasüsteemide tüübile, mis on mõeldud paigaldamiseks käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 77/541/EMÜ nõuetele vastavasse M1-kategooriasse mittekuuluvasse sõidukisse,

— keelata nende kategooriate sõidukitesse paigaldamiseks mõeldud turvavööde ja turvasüsteemide turuletoomist, mis kannavad käesolevas direktiivis kirjeldatud osa EMÜ tüübikinnituse märke.

Artikkel 4

Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt 30. septembril 1982. Liikmesriigid teatavad neist viivitamata komisjonile.

Artikkel 5

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 2. aprill 1982

Komisjoni nimel

komisjoni liige

Karl-Heinz NARJES

LISA

Muudatused direktiivi 77/541/EMÜ lisades

I LISA – **REGULEERIMISALA, MÕISTED, OSA EÜ TÜÜBIKINNITUS, PAIGALDUSNÕUDED**

Jaotis 0 sõnastatakse järgmiselt:

"0. REGULEERIMISALA

Käesolevat direktiivi kohaldatakse turvavööde ja turvasüsteemide suhtes, mis on ette nähtud paigaldamiseks artiklis 9 esitatud määratlusele vastavatele sõidukitele ning ette nähtud eraldi kasutamiseks, st üksikseadmena kasutamiseks, täiskasvanu kasvu isikutele näoga sõidu suunas asuvatel istmetel."

Punkt 1.1.3 sõnastatakse järgmiselt:

"1.1.3. *kolmepunktivöö* – turvavöö, mis on puusavöö ja õlavöö kombinatsioon;"

Punktid 1.1.4, 1.2.3, 1.6 ja 1.7. Prantsus- ja itaaliakeelses versioonis asendatakse sõnad "ensemble" ja "complesso" vastavalt sõnadega "ceinture" ja "cintura".

Punkt 1.5. viimane lause sõnastatakse järgmiselt:

"Reguleerimisseadis võib olla osa pandlast, pingutist või mõnest muust turvavöö osast;"

Punkti 1.8.4.2 järele lisatakse uus punkt 1.8.5 järgmiselt:

"1.8.5. *Avarii korral lukustuv kõrgema rakendumislävega pinguti* (tüüp 4N) - punktis 1.8.4 määratletud tüüpi pinguti, millel on eriomadused M2, M3, N1, N2 ja N3 kategooriate sõidukites [1] kasutamiseks;"

Punkti 1.19 järele lisatakse järgmised uued punktid 1.20 ja 1.21:

"1.20 "süvendis asuv pandla avamisnupp": pandla avamine ei tohi olla võimalik, kasutades kera diameetriga 40 mm;

1.21 "pindmine pandla avamisnupp": pandla avamine peab olema võimalik, kasutades kera diameetriga 40 mm;"

Punkt 2.1.2.1. Esimene lause sõnastatakse järgmiselt:

"Turvavöö tüübi tehniline kirjeldus kolmes eksemplaris, mis esitab kasutatud rihmade ja jäikade osade täpsed andmed koos vastavate joonistega ning pingutite korral nende ja andurite paigaldamise juhised."

Punkte 2.1.2.2, 2.1.2.3 ja 2.1.2.4 muudetakse järgmiselt:

"2.1.2.2. vöö tüübi viis näidist ja

2.1.2.3. igast turvavöö tüübis kasutatavast rihmatüübist 10 meetri pikkune osa.

2.1.2.4. Osa tüübikinnituse katseid läbiviival tehnilisel teenistusel on õigus nõuda täiendavaid näidiseid."

Punkt 2.4.1.2. Prantsus- ja itaaliakeelses versioonis asendatakse sõnad "ensemble" ja "complesso" vastavalt sõnadega "ceinture" ja "cintura".

[1] Direktiivi 70/156/EMÜ I lisas määratletud sõidukite kategooriad (EÜT L 42, 23.2.1970).

Punkt 2.4.1.4. Prantsus- ja itaaliakeelses versioonis asendatakse sõnad “ensemble” ja “complesso” vastavalt sõnadega “ceinture” ja “cintura”. Ingliskeelses versioonis asendatakse sõnad “plastic parts” sõnadega “parts made of plastics”.

Punkt 2.4.2.2. Kolmanda lõike teine lause sõnastatakse järgmiselt:

“Pind, millele seda survet rakendatakse, peab vabastatud asendis nupuga ja projitseerituna tasandile, mis on risti nupu esialgse liikumissuunaga, olema järgmiste mõõtmetega:”

Punkt 2.4.2.3 sõnastatakse järgmiselt:

“2.4.2.3. Pannal peab taluma korduvat kasutamist ning enne punktis 2.7.8 nimetatud dünaamilist koormuskatset läbima tavalistes kasutustingimustes 5000 avamis- ja sulgemistsüklit.”

Punkt 2.4.5.2.1.1 sõnastatakse järgmiselt:

“2.4.5.2.1.1. see peab olema lukustunud, kui sõiduki aeglustus saavutab väärtuse 0,745 g 4-tüüpi pinguti korral või 0,785 g 4N-tüüpi pinguti korral;”

Punkt 2.4.5.2.1.2 sõnastatakse järgmiselt:

“2.4.5.2.1.2. see ei tohi lukustuda rihma kiirendustel alla 0,78 g 4-tüüpi pinguti korral või alla 1,70 g 4N-tüüpi pinguti korral, mõõdetuna lahtikerimise suunas;”

Punkt 2.4.5.2.1.3 sõnastatakse järgmiselt:

“2.4.5.2.1.3. lisaks ei tohi see lukustuda, kui andur on kallutatud kuni 12° võrra mistahes suunas valmistaja poolt määratud paigaldamisasendi suhtes;”

Punkt 2.4.5.2.1.4 sõnastatakse järgmiselt:

“2.4.5.2.1.4. see peab lukustuma, kui andur on kallutatud 27° võrra või rohkem 4-tüüpi pinguti või 40° võrra või rohkem 4N-tüüpi pinguti korral mistahes suunas valmistaja poolt määratud paigaldamisasendi suhtes;”

Punkti 2.4.5.2.1.4 järele lisatakse järgmine uus punkt 2.4.5.2.1.5:

“2.4.5.2.1.5. kui pinguti töö on sõltuv välisest signaalist või energiaallikast, peab seade kindlustama pinguti automaatse lukustumise signaali või energiaallika rikke või katkestuse korral.”

Punkt 2.4.5.2.2 sõnastatakse järgmiselt:

“2.4.5.2.2. Mitmiktundlik, k.a rihmatundlik, avarii korral lukustuv pinguti peab katsetamise käigus kooskõlas punktiga 2.7.7.2 vastama kehtestatud nõuetele ja lukustuma, kui rihma kiirendus on alates 75 g 4-tüüpi pingutite korral või alates 2,70 g 4N-tüüpi pingutite korral, mõõdetuna lahtikerimise suunas;”

Punkt 2.6. Prantsus- ja itaaliakeelses versioonis asendatakse sõnad “ensemble” ja “complesso” vastavalt sõnadega “ceinture” ja “cintura”.

Punkt 2.6.1.2 sõnastatakse järgmiselt:

“2.6.1.2. Dünaamiline koormuskatse tehakse kahele, eelnevalt koormusega mõjutamata turvavöö komplektile, välja arvatud turvavöökomplektid, mis moodustavad turvasüsteemide osa; sellisel juhul tehakse dünaamiline koormuskatse ühele istmerühmale mõeldud turvasüsteemidele, mis ei ole eelnevalt koormusega mõjutatud. Katsetatavate turvavööde pandlad peavad vastama punktis 2.4.2.3 sätestatud nõuetele.”

Punkt 2.6.1.2.1 sõnastatakse järgmiselt:

“2.6.1.2.1. Turvavöödega peab olema sooritatud punktis 2.7.2 määratletud korrosioonikatse, mille järel sooritatakse pannaldega veel 500 avamis- ja sulgemistsüklit normaalsetes töötingimustes.”

Punkt 2.6.1.2.2 sõnastatakse järgmiselt:

“2.6.1.2.2. Pingutitega turvavööde korral peab pingutitega sooritama punktis 2.4.5.1 või 2.4.5.2 kirjeldatud katsed. Kui pinguti on juba läbi teinud korrosioonikatse vastavalt punkti 2.6.1.2.1 sätetele, pole seda katset vaja korrata.”

Punkt 2.6.1.3. Punkti 2.6.1.2 järele lisatakse järgmine uus punkt:

“2.6.1.3. Katse jooksul tuleb järgida järgmisi nõudeid:

2.6.1.3.1. ükski kasutaja turvalisust tagav turvavöökomplekti või turvasüsteemide osa ei tohi puruneda, ükski pannal või lukustus- või nihutussüsteem ei tohi avaneda; ja

2.6.1.3.2. puusavöö korral peab mannekeeni vaagnajoonel mõõdetud ettenihkumine jääma vahemikku 80 kuni 200 mm. Muude turvavöötüüpide korral peab vaagnajoonel mõõdetud ettenihkumine olema vahemikus 80 kuni 200 mm ning rinna kohal mõõdetud ettenihkumine vahemikus 100 kuni 300 mm. Kõnealuste nihkumiste mõõtmise aluseks on VIII lisa joonisel 6 esitatud mõõtmispunktid.”

Punkt 2.6.1.3 nimetatakse ümber punktiks 2.6.1.4.

Punkt 2.6.1.3.1 nimetatakse ümber punktiks 2.6.1.4.1.

Punkt 2.6.1.3.2 nimetatakse ümber punktiks 2.6.1.4.2 ja sõnastatakse järgmiselt:

“2.6.1.4.2. Sõidukites, kus selliseid seadiseid kasutatakse, peab saama kõigil istmetel kasutajate sõidukist lahkumist võimaldavaid nihutus- ja lukustusseadmeid pärast dünaamilist koormuskatset siiski käsitsi tööle rakendada.”

Punkt 2.6.2.1. Lisatakse järgnemine tekst:

“1. ja 2. tüüpi protseduurides tuleb tõmbetugevuse katse läbi viia ainult rihmanäidistega (punkt 2.7.5). 3. tüüpi protseduurides tuleb tõmbetugevuse katse läbi viia rihmaga ja asjaomaste jäikade osadega (punkt 2.7.6).”

Punkt 2.6.2.2. Tabelis ei kohaldata 2. tüüpi protseduuri reguleerimisseadistele.

Punkt 2.7.1.1 sõnastatakse järgmiselt:

“2.7.1.1. Pandla ülevaatuseks, pandla madala temperatuuri katseks, vajadusel punktis 2.7.6.4 kirjeldatud madala temperatuuri katseks, pandla vastupidavuskatseks, turvavöö korrosioonikatseks, pinguti funktsioneerimiskatseteks ja pandla avanemise katseks pärast dünaamilist koormuskatset nõutakse kahte turvavööd või turvasüsteemi. Ühte neist kahest näidisest kasutatakse turvavöö või turvasüsteemi ülevaatuseks.”

Punkt 2.7.1.2 sõnastatakse järgmiselt:

“2.7.1.2. Pandla ülevaatuseks ning pandla, kinnituskohtade, turvavöö reguleerimisseadiste ja vajadusel pingutite tugevuskatseteks nõutakse ühte turvavööd või turvasüsteemi.”

Punkt 2.7.1.3 sõnastatakse järgmiselt:

“2.7.1.3. Pandla ülevaatuseks, mikrolibisemis- ja kulumiskatseks nõutakse kahte turvavööd või turvasüsteemi. Turvavöö reguleerimisseadise töökatse tuleb läbi viie ühega nendest kahest näidisest.”

Punkt 2.7.1.4 asendatakse punkti 2.7.1.5 tekstiga.

Punktid 2.7.1.5 ja 2.7.1.6 jäetakse välja.

Punkt 2.7.2. Prantsus- ja itaaliakeelses versioonis asendatakse sõnad “ensemble” ja “complesso” vastavalt sõnadega “ceinture” ja “cintura”.

Punkt 2.7.3.2.1. Esimene lause sõnastatakse järgmiselt:

“Kohaldatakse soovituse ISO/R 105-B 02-1978 sätteid.”

Punkt 2.7.3.2.2 sõnastatakse järgmiselt:

“2.7.3.2.2. Rihma hoitakse vähemalt 24 tunni jooksul õhutemperatuuri 20 ± 5 °C ja suhtelise õhuniiskuse 65 ± 5 % tingimustes. Kui katset ei saa läbi viia vahetult pärast ettenähtud seisundisse viimist, tuleb näidist katse alguseni hoida hermeetiliselt suletud konteineris. Rihma tõmbetugevus tuleb määrata viie minuti jooksul pärast rihma eemaldamist ettenähtud seisundisse viimise keskkonnast või konteinerist.”

Punkt 2.7.3.6.4.2 sõnastatakse järgmiselt:

“2.7.3.6.4.2. 2. tüübi protseduur: juhtudel, kui rihm muudab jäiga osa läbimisel suunda ühe korra.

Rihma otste vahel moodustuv nurk peab olema selline, nagu näidatud XII lisa joonisel 2.

Rakendada tuleb pidevat koormust 0,75 daN. Kui rihm muudab jäiga osa läbimisel suunda rohkem kui ühe korra, võib 0,75 daN koormust suurendada nii, et saavutada ettenähtud 300 mm rihma liikumine läbi selle jäiga osa.”

Punkt 2.7.6. Prantsus- ja itaaliakeelses versioonis asendatakse sõnad “ensemble” ja “complesso” vastavalt sõnadega “ceinture” ja “cintura”.

Punkt 2.7.6.1 sõnastatakse järgmiselt:

“2.7.6.1. Pannal ja rihma reguleerimisseadised peavad olema ühendatud tõmbeseadmega nende tavalistes kinnituskohtades ja tuleb rakendada koormust 980 daN. Kui pannal või reguleerimisseadis on osa kinnitusest või kolmepunktivööst, tuleb pannalt või reguleerimisseadist katsetada koos kinnitusega vastavalt punktile 2.7.6.2, väljaarvatud pingutite korral, mille tagasikerimisrull on rihma ülemise kinnituspunkti juures. Sel juhul peab katsekoormus olema 980 daN ja lukustumise hetkel rullile jääva rihma pikkus peab olema 450 mm nii lähedal kui võimalik.”

Punkt 2.7.6.3 sõnastatakse järgmiselt:

“2.7.6.3. Kaks turvavöökomplekti näidist paigutatakse kaheks tunniks kambrisse, mille temperatuur on – 10 ± 1 °C. Vahetult pärast kambrist eemaldamist ühendatakse pandla seonduvad osad käsitsi kokku.”

Punkt 2.7.6.4. Ingliskeelses versioonis asendatakse sõnad “plastic parts” sõnadega “parts made of plastics”.

Punkt 2.7.7.2.2. Teises lauses asendatakse väärtus “10 g” väärtusega “25 g”.

Punkt 2.7.7.4 sõnastatakse järgmiselt:

“2.7.7.4. Pingutusjõud.”

Punkt 2.7.7.4.1. Esimene lause algab järgmiselt:

“Pingutusjõud peab…”.

Teine lause lõpeb järgmiselt:

“…, kui rihma pingutatakse kiirusel ligikaudu 0,76 m minutis.”

Prantsus- ja itaaliakeelses versioonis asendatakse sõnad “ensemble” ja “complesso” vastavalt sõnadega “ceinture” ja “cintura”.

Punkt 2.7.8. Prantsus- ja itaaliakeelses versioonis asendatakse sõnad “ensemble” ja “complesso” vastavalt sõnadega “ceinture” ja “cintura”.

Punkt 2.7.8.1.1 sõnastatakse järgmiselt:

“2.7.8.1.1. Kui turvavöö moodustab osa komplektist, mis esitatakse turvasüsteemidena osa tüübikinnituseks, peab see turvavöö olema paigaldatud sõiduki konstruktsiooni sellele osale, kuhu see tavaliselt paigaldatakse ja see osa peab olema kinnitatud katsesõidukile järgmiselt:”

Punkt 2.7.8.1.4. Viimane lause sõnastatakse järgmiselt:

“Kui istme seljatugi on reguleeritav, peab see olema lukustatud valmistaja määratletud asendisse või, juhul kui määratlus puudub, olema lukustatud sellisesse asendisse, et M1- ja N1-kategooria sõidukite korral moodustuks tegelik nurk võimalikult 25° lähedal ja kõigi teiste kategooriate sõidukite korral võimalikult 15° lähedal.”

Punkt 2.7.8.1.5. Punkt “2.6.1.3.1” asendatakse punktiga “2.6.1.4.1”.

Punkt 2.7.8.2 sõnastatakse järgmiselt:

“2.7.8.2. Turvavöökomplekt kinnitatakse VIII lisas kirjeldatud mannekeenile. Mannekeeni selja ning istme seljatoe vahele asetatakse laud paksusega 25 mm. Turvavöö kinnitatakse tihedalt mannekeeni ümber. Seejärel eemaldatakse laud ning pannakse mannekeen asendisse, milles mannekeeni selg puutub täies pikkuses kokku istme seljatoega.”

Punkt 2.7.8.6. Punkt “2.6.1.3.1” asendatakse punktiga “2.6.1.4.1”.

Punkt 2.7.9. Prantsus- ja itaaliakeelses versioonis asendatakse sõnad “ensemble” ja “complesso” vastavalt sõnadega “ceinture” ja “cintura”.

Punkt 2.7.9.2 sõnastatakse järgmiselt:

“2.7.9.2. Turvavöökomplekt tuleb katsesõidukilt eemaldada pannalt avamata. Pandlale rakendatakse seejärel otsest tõmbejõudu 30 daN. Kui pannal on ühendatud jäiga osaga, tuleb dünaamilisel koormuskatsel jõu rakendamisel arvesse võtta pandla ja jäiga osa vahel tekkivat nurka. Kiirusel 400 ± 20 mm/min tuleb koormust rakendada pandla avamisnupu geomeetrilisele keskmele piki fikseeritud telge, mis kulgeb paralleelselt nupu esialgse liikumissuunaga. Kui rakendatakse lukusti avamiseks vajalikku jõudu, peab pannalt paigal hoidma jäik tugi. Ülalmainitud koormus ei tohi ületada punktis 2.4.2.5 kehtestatud piiri. Katseseadise kokkupuutepunkt peab olema kerakujuline, raadiusega 2,75 ± 0,71 mm. Sellel peab olema sile metallpind.”

Punkt 2.7.9.3 jäetakse välja.

Punkt 2.7.9.4 nimetatakse ümber punktiks 2.7.9.3.

Punkt 2.7.9.5 nimetatakse ümber punktiks 2.7.9.4.

Punkt 2.7.10. Punkt "2.6.1.3.1" asendatakse punktiga "2.6.1.4.1". Prantsus- ja itaaliakeelses versioonis asendatakse sõnad "ensemble" ja "complesso" vastavalt sõnadega "ceinture" ja "cintura".

Punkt 2.8.1.1 ja punkti 2.8.1.2 alapunkt d Väljend "turvavöökomplektid" asendatakse väljendiga "turvavööd ja turvasüsteemid".

Punkt 2.8.1.4.1 sõnastatakse järgmiselt:

"2.8.1.4.1. Kõiki avarii korral lukustuvat pingutit sisaldavaid turvavöösid ja turvasüsteeme tuleb kontrollida nende vastavuse osas:

— punkti 2.4.5.2.1.1 sätetele, vastavalt punktis 2.4.5.2.3 määratletud katsetingimustele või

— punktis 2.4.5.2.1.4 toodud sättele.

Kui viimatimainitud säte on täidetud, tuleb vähemalt 10 % tootepartiist katsetada vastavalt punkti 2.4.5.2.1.1 sätetele."

Punkt 2.8.2.1. Saksakeelses versioonis tuleb sõnad "eine Anordnung" asendada sõnadega "ein Exemplar". Prantsuskeelses versioonis tuleb sõna "ensemble" asendada sõnaga "exemplaire".

Punkt 3 sõnastatakse järgmiselt:

"3. SÕIDUKISSE PAIGALDAMIST PUUDUTAVAD NÕUDED"

Punkt 3.2.2.2 sõnastatakse järgmiselt:

"3.2.2.2. et õigesti asetatud turvavöö mahalibisemise oht kasutaja õlalt tema ettepoole liikumise tulemusena oleks viidud miinimumini."

III LISA – **OSA EMÜ TÜÜBIKINNITUSMÄRGID**

Punkt 1.1.1. Lisatakse "GR", mis tähistab Kreekat.

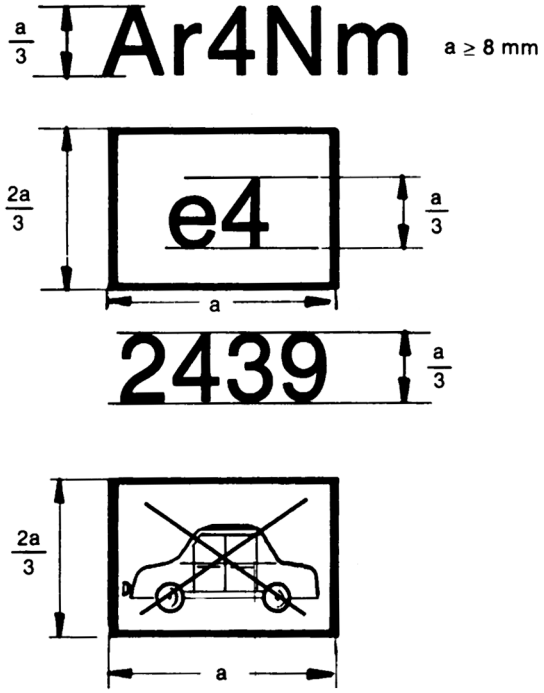
Lisatakse järgmine uus punkt 1.1.4:

"1.1.4. 4N-tüüpi pingutiga varustatud turvavööd peavad samuti kandma tähist, mis koosneb ristkülikust koos läbikriipsutatud M1-sõidukikategooriaga, mis näitab, et seda tüüpi pinguti kasutamine on selle kategooria sõidukites keelatud."

Punktid 2.1, 2.2 ja 2.3. Väärtus "a = 8 mm" asendatakse väärtusega "a ≥ 8 mm". Punkti 2.3 hollandikeelses versioonis asendatakse sõna "harnastype" sõnadega "special type".

Punkti 2.3 järele lisatakse järgmine uus punkt 2.4:

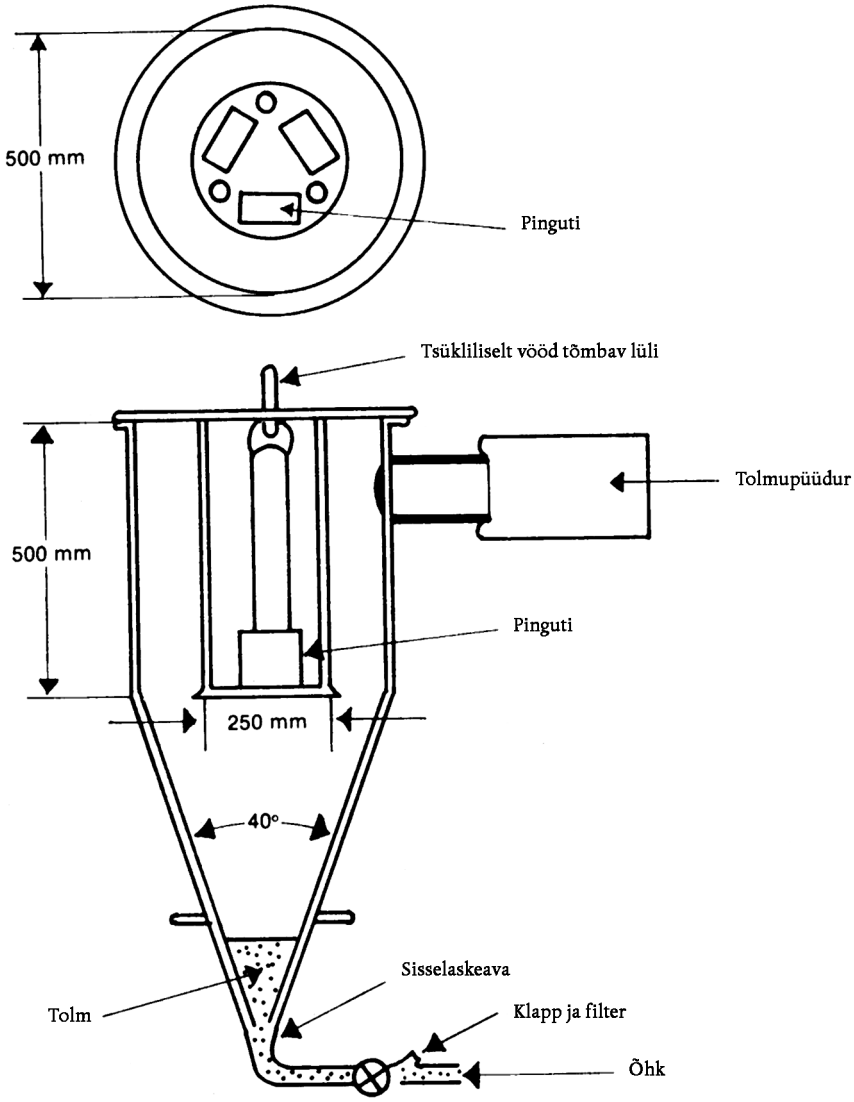
“2.4



Sellist tüübikinnituse märgist kandev turvavöö on kolmepunktivöö (“A”), millel on mitmiktundlikkusega (“m”) 4N-tüüpi (“r4N”) pinguti, millele osa EMÜ tüübikinnitus anti Hollandis (“e4”) numbri all 2439. Seda turvavööd ei tohi paigaldada M1-kategooria sõidukitele.”

VI LISA – **PINGUTITE TOLMUKINDLUSE KATSETAMISEKS ETTENÄHTUD KATSESEADME NÄIDIS**

Olemasolev joonis asendatakse allpool näidatuga:



VII LISA – **KATSESÕIDUKI, ISTME, KINNITUSPUNKTIDE JA SEISKAMISSEADISE KIRJELDUS**

Punkt 2. Esimene lause sõnastatakse järgmiselt:

"Istme konstruktsioon peab olema jäik ja pind sile, välja arvatud turvasüsteemide katsetamise korral."

Punkt 3 sõnastatakse järgmiselt:

"3. KINNITUSPUNKTID

Kinnituspunktid peavad paiknema joonise 1 kohaselt. Kinnituspunktide asetusele vastavad ringikujulised märgid tähistavad turvavöö otste katsesõidukile või koormusandurile kinnitamise kohtasid. Tavaliseks kasutamiseks mõeldud kinnituspunktid on punktid A, B ja K, kui rihma pikkus pandla ülemise serva ja rihma kanduri kinnitamiseks mõeldud ava vahel pole üle 250 mm. Muul juhul kasutatakse punkte A1 ja B1. Kinnituspunktide alus peab olema jäik. Ülemine kinnituspunkt ei tohi koormuse 98 daN pikisuunas rakendamise korral nihkuda kõnealuses suunas üle 0,72 mm. Katsesõiduki ehitus peab olema selline, et katse ajal ei teki kinnituspunkte kandvate osade jäävdeformatsiooni.

Kui pinguti kinnitamiseks on vajalik ka neljas kinnituspunkt, siis see kinnituspunkt:

— peab asuma K läbival vertikaalsel pikitasandil,

— peab võimaldama pinguti kallutamist valmistaja määratletud nurgani,

— peab asuma ringjoonel keskmega K ja raadiusega KB1 = 790 mm, kui pikkus rihma ülemise juhiku ja pinguti rihma väljumiskoha vahel on vähemalt 540 mm; muudel juhtudel peab asuma ringjoonel keskmega K ja raadiusega 350 mm."

Punkt 4. Kolmas lõige sõnastatakse järgmiselt:

"Selle löögisummuti erinevate osade mõõtmed on näidatud joonistel 2, 3 ja 4. Lööki pehmendava materjali normväärtused on toodud allpool. Vahetult enne iga katset tuleb torusid ilma neid kasutamata hoida temperatuuril 15—25 °C vähemalt 12 tundi. Seiskamisseadme temperatuur turvavööde ja turvasüsteemide dünaamilise koormuskatse ajal peab täpsusega ± 2 °C olema sama kui kalibreerimiskatsel.

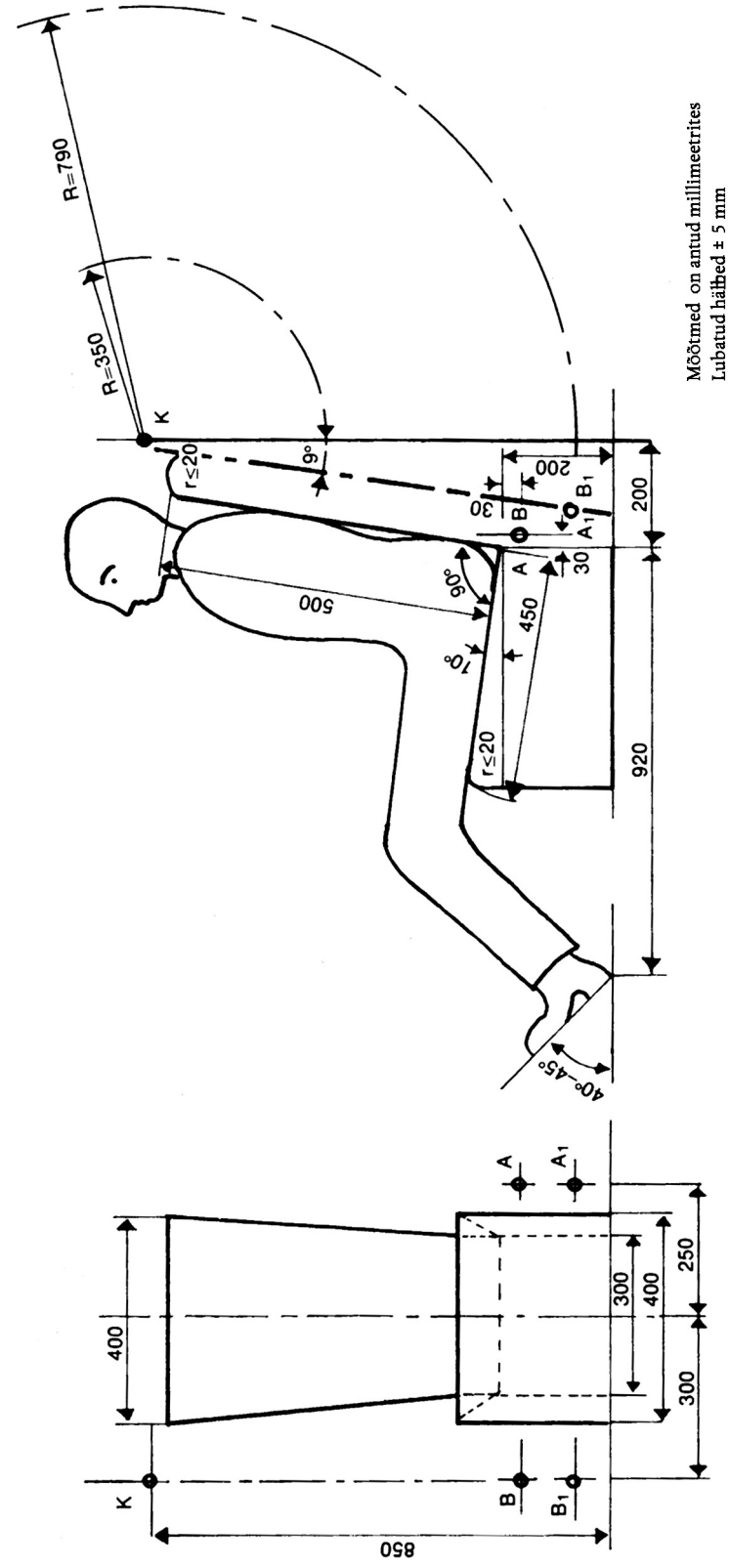
Seiskamisseadet puudutavad nõuded on sätestatud IX lisas. Kasutada on lubatud ka ükskõik millist muud samalaadseid tulemusi andvat seadet."

TABEL – **LÖÖKI PEHMENDAVATE MATERJALIDE ISELOOMULIKUD NORMVÄÄRTUSED**

Esimene rida sõnastatakse järgmiselt:

"– Põrkekõvadus A: 95 ± 2 20 ± 5 °C juures."

Joonis 1 asendatakse järgmisega:



Mõõtmed on antud millimeetrites
Lubatud hälbed ± 5 mm

Joonis 1

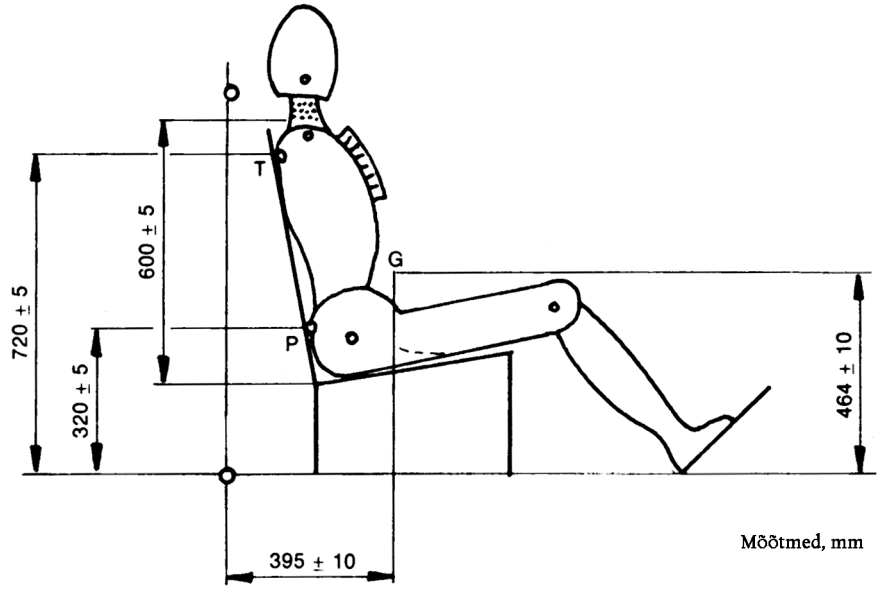
Katsesõiduk, iste, kinnituspunktid

VIII LISA – **MANNEKEENI KIRJELDUS**

Joonis 6 asendatakse järgmisega:

Joonis 6

Mannekeen VII lisa joonisel 1 kujutatud istumisasendis



G = raskuskese

T = torso mõõtepunkt (paikneb taga, mannekeeni keskjoonel)

P = vaagna mõõtepunkt (asub taga, mannekeeni keskjoonel)

IX LISA – **KATSESÕIDUKI AEGLUSTUSKÕVERA KUI AJAFUNKTSIOONI KIRJELDUS**

Esimese lõike viimane lause sõnastatakse järgmiselt:

"Seiskamisseadme kalibreerimise ajal peab peatumisteekond olema 400 ± 20 mm ning sõiduki kiirus peab olema 50 ± 1 km/h."

Joonealune märkus ([1]) sõnastatakse järgmiselt:

"([1]) Kõnealused nõuded vastavad ISO soovitusele R 6478/1980."

X LISA – **KASUTAMISJUHEND**

Punkti 2 järele lisatakse järgmine uus punkt 3:

"3. 4N-tüüpi pingutiga varustatud turvavööde korral peab paigaldamisjuhendites ja mis tahes pakendil olema märgitud, et see turvavöö ei sobi paigaldamiseks reisijateveoks mõeldud sõidukitesse, kus koos juhiistmega on kuni üheksa istekohta."

XIV LISA – **KATSETE AJALINE JÄRJESTUS**

Olemasolev tabel asendatakse järgmisega:

Vastava direktiivi sätete punktid	Katse	Näidised														
		Turvavöö või turvaseadme nr					Rihma nr									
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2.2, 2.3.2, 2.4.1.1, 2.5.1.1	Turvavöö või turvasüsteemi ülevaatus	x															
2.4.2.1, 2.4.2.2	Pandla ülevaatus	x	x	x	x	x											
2.4.2.6, 2.4.2.7, 2.7.6.1, 2.7.6.5	Pandla tugevuskatse			x													
2.4.3.2, 2.7.6.1	Reguleerimisseadise (ja vajadusel pingutite) tugevuskatse			x													
2.4.4, 2.7.6.2	Kinnituste (ja vajadusel pingutite) tugevuskatse			x													
2.4.2.4, 2.7.6.3	Pandla madala temperatuuri katse	x	x														
2.4.1.4, 2.7.6.4	Jäikade osade madala temperatuuri kokkupõrkekatse	x	x														
2.4.3,3, 2.7.6.6	Reguleerimise kergus				x												
	Turvavöö või turvasüsteemi ettenähtud seisundisse viimine/katsetamine enne dünaamilist koormuskatset:																
2.4.2.3, 2.6.1.2	– Pandla vastupidavus	x	x														
2.4.1.2, 2.7.2	– jäikade osade korrosioonikindlus	x	x														
	– pingutite ettenähtud seisundisse viimine																
2.4.5.1.1, 2.4.5.2.1, 2.4.5.2.2, 2.4.5.2.3, 2.7.7.2	– lukustumislävi	x	x														
2.4.5.1.2, 2.4.5.2.4, 2.7.7.4	– tõmbejõud	x	x														
2.4.5.1.3, 2.4.5.2.5, 2.7.7.1	– vastupidavus	x	x														
2.4.5.1.3, 2.4.5.2.5, 2.7.2	– korrosioon	x	x														
2.4.5.1.3, 2.4.5.2.5, 2.7.7.3	– tolm	x	x														
2.4.5.1.2, 2.7.5	Rihma laiuse katse						x	x									

Vastava direktiivi sätete punktid	Katse	Näidised														
		Turvavöö või turvaseadme nr					Rihma nr									
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Rihma tugevuskatse, millele eelnevad:																
2.5.2, 2.7.5, 2.7.3.1	– ettenähtud seisundisse viimine sisetingimustes						x	x									
2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.2	– ettenähtud seisundisse viimine valguse käes								x	x							
2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.3	– ettenähtud seisundisse viimine madalal temperatuuril										x	x					
2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.4	– ettenähtud seisundisse viimine kõrgel temperatuuril												x	x			
2.5.3, 2.7.5, 2.7.3.5	– ettenähtud seisundisse viimine vees														x	x	
2.4.3.1. 2.7.4	Mikrolibisemise katse				x	x											
2.6.2, 2.7.3.6	Kulumiskindluskatse				x	x											
2.6.1, 2.7.8	Dünaamiline koormuskatse	x	x														
2.4.2.5, 2.4.2.7, 2.7.8, 2.7.9	Pandla avamise katse	x	x														
2.7.1.4	Rihmanäidiste viibeaeg																x