RICHTLINIE DER KOMMISSION

vom 30. Oktober 1990

zur Anpassung der Richtlinie 76/115/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Verankerung der Sicherheitsgurte in Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt

(90/629/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 76/115/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Verankerung der Sicherheitsgurte in Kraftfahrzeugen (1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 82/318/EWG der Kommission (2) insbesondere auf Artikel 6,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Praktische Erfahrung und technologische Entwicklung zeigen, daß es möglich ist, die Straßenverkehrssicherheit dadurch zu erhöhen, daß über die bereits bestehenden Vorschriften hinaus ähnliche Vorschriften auf Fahrzeuge der Klassen M_2 mit zulässiger Masse von mehr als 3 500 kg und M_3 (Busse) Anwendung finden, die bislang von diesen Vorschriften nicht erfaßt sind, und daß bei den anderen Fahrzeugklassen die Vorschriften auf bislang noch nicht von dieser Vorschrift erfaßte Sitze ausgedehnt werden.

Die Erfahrung zeigt, daß einige bestehende Begriffsbestimmungen und Vorschriften geringfügig berichtigt werden müssen.

Der Schutz gegen ein „Wegtauchen" sollte erhöht werden, was durch eine Änderung der Verankerungsstellen für die Sicherheitsgurte und/oder Änderungen der Sitzkonstruktion geschehen könnte; zur Erbringung des Nachweises eines auf diese Weise erhöhten Schutzniveaus ist ein Prüfverfahren zu entwickeln.

Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für die Anpassung der Richtlinie über Kraftfahrzeuge an den technischen Fortschritt —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Der Anhang I der Richtlinie 76/115/EWG wird gemäß dem Anhang dieser Richtlinie geändert.

Artikel 2

(1) Ab 1. Mai 1991 dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Verankerung der Sicherheitsgurte beziehen,

— weder für einen Kraftfahrzeugtyp die EWG-Betriebserlaubnis oder die Ausstellung der in Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG des Rates (3) vorgesehenen Bescheinigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern,

— noch die Erstzulassung von Fahrzeugen ablehnen,

wenn die Verankerungen der Sicherheitsgurte dieses Fahrzeugstyps oder dieser Fahrzeuge den Vorschriften der Richtlinie 76/115/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie entsprechen.

(2) Ab 1. Juli 1992 dürfen die Mitgliedstaaten

— die in Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG vorgesehene Bescheinigung nicht mehr für einen Kraftfahrzeugtyp ausstellen,

— die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für Kraftfahrzeugtypen verweigern,

deren Verankerungen der Sicherheitsgurte nicht den Vorschriften der Richtlinie 76/115/EWG, in der Fassung der vorliegenden Richtlinie, entsprechen.

(3) Ab 1. Juli 1997 dürfen die Mitgliedstaaten die Inbetriebnahme von Fahrzeugen untersagen, bei denen die Verankerungen der Sicherheitsgurte den Anforderungen der Richtlinie 76/115/EWG, in der Fassung der vorliegenden Richtlinie; nicht entsprechen.

Artikel 3

Zur Erhöhung des Schutzes gegen ein Wegtauchen unterzieht die Kommission bis spätestens 31. Dezember 1992 die Richtlinie 76/115/EWG und insbesondere den Abschnitt 4.4.3 ihres Anhangs I einer erneuten Überarbeitung; die entsprechenden Änderungen können neue Maßnahmen und damit verbundene dynamische Prüfmethoden beinhalten.

(1) ABl. Nr. L 24 vom 30. 1. 1976, S. 6.
(2) ABl. Nr. L 139 vom 19. 5. 1982, S. 9.
(3) ABl. Nr. L 42 vom 23. 2. 1970, S. 1.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Vorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie bis zum 1. Mai 1991 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Die Mitgliedstaaten nehmen entweder in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei deren amtlicher Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Sie regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 30. Oktober 1990

Für die Kommission

Martin BANGEMANN

Vizepräsident

ANHANG

Anhang I wird wie folgt geändert:

Nach Nummer 1.6 wird folgende neue Nummer 1.6.1 angefügt:

„1.6.1. ‚vorderer Beifahrersitz' ein Sitz, bei dem der ‚vorderste H-Punkt in oder vor der durch den R-Punkt des Fahrers verlaufenden senkrechten Querebene liegt'."

Nummer 4.2.1.1 wird wie folgt geändert:

„. . . versehen sind. Diese Bestimmung gilt nicht für Fahrzeuge, für die nach Punkt 4.3 Zweipunktgurte nur an den vorderen Außensitzen erlaubt sind. Sind die Verankerungen . . ." (Der Rest bleibt unverändert.)

Nummer 4.3 erhält folgende Fassung:

„4.3. **Mindestanzahl der vorzusehenden Verankerungen (siehe Anlage 1).**

4.3.1. Fahrzeuge der Klassen M und N müssen (mit Ausnahme der Fahrzeuge der Klassen M_2 von mehr als 3,5 Tonnen und M_3, die so gebaut sind, daß sie Stehplätze enthalten) mit Sicherheitsgurtverankerungen ausgerüstet sein, die den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen.

4.3.2. Die Mindestanzahl der Sicherheitsgurtverankerungen bei den nach vorn gerichteten Sitzen ist in der Anlage 1 angegeben.

4.3.3. Ausgenommen die Vordersitze in Fahrzeugen der Klassen M_1 sind jedoch bei den in der Anlage 1 aufgeführten und mit dem Symbol ∅ gekennzeichneten äußeren Sitzplätzen dort, wo zwischen Sitz und der nächstgelegenen Seitenwand des Fahrzeugs ein Durchgang für die Fahrgäste zu anderen Bereichen des Fahrzeugs vorgesehen ist, zwei untere Gurtverankerungen zulässig. Ein Zwischenraum zwischen Sitz und Seitenwand gilt als Durchgang, wenn bei geschlossenen Türen der Abstand zwischen der Seitenwand und einer senkrechten durch die Mittellinie verlaufenden Längsebene des betreffenden Sitzes, am R-Punkt gemessen und senkrecht zu der Längsmittelebene des Fahrzeuges verlaufend, mehr als 500 mm beträgt.

4.3.4. Bei den in Anlage 1 gezeigten und mit dem Symbol * gekennzeichneten vorderen mittleren Sitzplätzen gelten zwei untere Verankerungen als ausreichend, wenn sich die Windschutzscheibe außerhalb des in Anhang II der Richtlinie 74/60/EWG definierten Bezugsbereiches befindet; befinden sich die Sitzplätze innerhalb dieses Bezugsbereiches, so sind drei Verankerungen erforderlich.

Im Hinblick auf die Gurtverankerungen gilt die Windschutzscheibe als Teil des Bezugsbereiches, wenn sie mit dem Versuchsgerät entsprechend der in Anhang II der Richtlinie 74/60/EWG beschriebenen Prüfmethode in statische Berührung treten kann.

4.3.5. Alle in der Anlage 1 enthaltenen und mit dem Symbol * gekennzeichneten exponierten Sitzplätze im Sinne der Nummer 4.3.6 müssen mit zwei unteren Verankerungen ausgerüstet sein.

4.3.6. Als ‚exponierter Sitzplatz' gilt ein Sitzplatz, der keine vor dem Sitz befindliche Abschirmung innerhalb folgenden Abmessungen aufweist:

— zwischen zwei Horizontalebenen, von denen die eine durch den H-Punkt und die andere 400 mm darüber verläuft;

— zwischen zwei vertikalen Längsebenen, die in einem Abstand von 400 mm voneinander symmetrisch zum H-Punkt verlaufen;

— hinter einer 1,30 m vom H-Punkt entfernt verlaufenden senkrechten Querebene.

In diesem Zusammenhang bedeutet ‚Abschirmung' eine Fläche von geeigneter Widerstandsfähigkeit, die keine Unterbrechungen aufweist und die, wenn man eine Kugel von 165 mm Durchmesser in horizontaler Längsrichtung durch einen beliebigen Punkt des oben definierten Raumes und durch die Kugelmitte geometrisch projiziert, in der Abschirmung keine Öffnung aufweist, durch welche man die geometrische Projektion der Kugel schieben könnte.

Ein Sitz gilt als ‚exponierter Sitzplatz', wenn die Abschirmung innerhalb des oben definierten Raumes eine gesamte Fläche von weniger als 800 cm^2 aufweist.

4.3.7. Für alle Klappsitze und für alle Sitzplätze eines beliebigen Fahrzeugs, die nicht unter die Nummern 4.3.1 bis 4.3.5 fallen, sind keine Gurtverankerungen vorgeschrieben. Ist das Fahrzeug jedoch mit Gurtverankerungen für solche Plätze ausgerüstet, so müssen sie den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen.

In diesem Fall genügen zwei untere Verankerungen."

Nummer 4.4.3 erhält folgenden Wortlaut:

„4.4.3. *Lager der unteren effektiven Verankerungen (siehe Anlage 2).*

4.4.3.1. Vordere Sitze, Fahrzeugklasse M_1

Bei Fahrzeugen der Klasse M_1 muß der Winkel α_1 (gegenüber der Schloßseite) innerhalb des Bereichs von 30° bis 80° und der Winkel α_2 (Schloßseite) innerhalb des Bereichs zwischen 45° bis 80° liegen. Beide Winkelanforderungen gelten für alle normalerweise im Fahrbetrieb benutzten Stellungen der vorderen Sitze. Bleibt mindestens einer der Winkel α_1 und α_2 in sämtlichen normalerweise benutzten Stellungen konstant, so muß sein Wert 60° ± 10° betragen. Bei verstellbaren Sitzen mit Sitzverstellung nach 1.12, bei denen der Rückenlehnenneigungswinkel kleiner ist als 20° (siehe Anhang III Abbildung 1), darf der Winkel α_1 kleiner sein als der oben angegebene Mindestwert (30°), vorausgesetzt, daß er in keiner der normalerweise benutzten Sitzstellungen unter 20° liegt.

4.4.3.2. Rückwärtige Sitze, Fahrzeugklasse M_1

Bei den Fahrzeugen der Klasse M_1 müssen die Winkel α_1 und α_2 bei allen hinteren Sitzen in dem Bereich zwischen 30° und 80° liegen. Sind die hinteren Sitze verstellbar, so gelten die obengenannten Winkel für alle normalerweise im Fahrbetrieb benutzten Stellungen.

4.4.3.3. Vordersitze, andere Fahrzeugklassen als M_1

In Fahrzeugen anderer Klassen als M_1 müssen die Winkel α_1 und α_2 für alle normalerweise im Fahrbetrieb benutzten Stellungen bei Vordersitzen zwischen 30° und 80° liegen. Ist bei Vordersitzen von Fahrzeugen mit einer Höchstmasse bis zu 3,5 Tonnen mindestens einer der Winkel α_1 und α_2 in allen normalerweise benutzten Stellungen konstant, so muß sein Wert 60° ± 10° betragen.

4.4.3.4. Rücksitze und spezielle Vorder- oder Rücksitze, andere Fahrzeugklassen als M_1

In Fahrzeugen der anderen Klassen als M_1 dürfen bei

— Sitzbänken,

— verstellbaren Sitzen (vordere und hintere) mit einer Verstelleinrichtung nach 1.12, mit einem Rückenlehnenwinkel von weniger als 20° (siehe Anhang III Abbildung 1) und

— anderen Rücksitzen

die Winkel α_1 und α_2 in allen normalerweise benutzten Stellungen zwischen 20° und 80° liegen. Ist bei Vordersitzen von Fahrzeugen mit einer Höchstmasse bis zu 3,5 Tonnen zumindest einer der Winkel α_1 und α_2 in allen normalerweise benutzten Stellungen konstant, muß dessen Wert 60° ± 10° betragen."

Die ehemalige Nummer 4.4.3.3 wird zur Nummer 4.4.3.5.

Am Ende der Nummer 4.4.4.1 ist folgender Satz einzufügen:

„Erfolgt bei einem zweitürigen Fahrzeug der Einstieg sowohl zu den Vorder- als auch zu den Rücksitzen, und ist die obere Verankerung an der Stelle ‚B' angebracht, ist das System so auszulegen, daß der Ein- und Ausstieg nicht behindert wird."

Nach Nummer 5.2.3 wird folgende neue Nummer 5.2.4 eingefügt:

„5.2.4. Wird nach einer anderen als der in den Nummern 5.2.1 bis 5.2.3 dieser Richtlinie beschriebenen Prüfmethode vorgegangen, ist deren Gleichwertigkeit nachzuweisen."

Nummer 5.3.5.3 erhält folgenden Wortlaut:

„5.3.5.3. Liefert ein Hersteller sein Fahrzeug mit Sicherheitsgurten, so dürfen die entsprechenden Gurtverankerungen auf Antrag des Herstellers lediglich einer Prüfung unterzogen werden, bei der die Belastungen mit Hilfe einer Vorrichtung übertragen werden, die die Anordnung des Gurttyps darstellt, der an diesen Verankerungen befestigt werden soll."

Nummer 5.3.6 erhält folgenden Wortlaut:

„5.3.6. Wenn die äußeren Sitzplätze und die Mittelsitze keine oberen Verankerungen aufweisen, so sind die unteren Verankerungen der Prüfung nach Nummer 5.4.3 zu unterziehen, bei der die Belastungen auf die Verankerungen mit Hilfe einer Vorrichtung übertragen werden, welche die Anordnung eines Beckengurtes darstellt."

Nummer 5.4.1.2 erhält folgenden Wortlaut:

„5.4.1.2. Bei Fahrzeugen der Klassen M_1 und N_1 ist eine Prüfkraft von 1 350 daN ± 20 daN mit Hilfe einer an den jeweiligen Gurtverankerungen befestigten Zugvorrichtung zu übertragen (siehe Anhang IV Abbildung 2), die die Anordnung des Schulterteils des Sicherheitsgurts darstellt.

Für Fahrzeuge der Klassen M_2 und N_2 beträgt die Prüfkraft 675 daN ± 20 daN.

Für Fahrzeuge der Klassen M_3 und N_3 beträgt die Prüfkraft 450 daN ± 20 daN."

Nummer 5.4.1.3 erhält folgenden Wortlaut:

„5.4.1.3. Gleichzeitig muß bei Fahrzeugen der Klassen M_1 und N_1 eine Zugkraft von 1 350 daN ± 20 daN auf eine Zugvorrichtung (siehe Anhang IV Abbildung 1) wirken, die mit den beiden unteren Verankerungen verbunden ist.

Für Fahrzeuge der Klassen M_2 und N_2 beträgt diese Prüfkraft 675 daN ± 20 daN.

Für Fahrzeuge der Klassen M_3 und N_3 beträgt diese Prüfkraft 450 daN ± 20 daN."

Nummer 5.4.2.1 erhält folgenden Wortlaut:

„5.4.2.1. Für Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 muß eine Prüfkraft von 1 350 daN ± 20 daN auf eine Zugvorrichtung (siehe Anhang IV Abbildung 2) wirken, die mit der oberen Verankerung und den entgegengesetzten unteren Verankerungen desselben Gurtes verbunden ist, wobei gegebenenfalls der vom Hersteller gelieferte und an der oberen Verankerung befestigte Retraktor benutzt wird.

Für Fahrzeuge der Klassen M_2 und N_2 beträgt diese Prüfkraft 675 daN ± 20 daN.

Für Fahrzeuge der Klassen M_3 und N_3 beträgt diese Prüfkraft 450 daN ± 20 daN."

Nummer 5.4.2.2 erhält folgenden Wortlaut:

„5.4.2.2. Gleichzeitig muß bei Fahrzeugen der Klassen M_1 und N_1 eine Zugkraft von 1 350 daN ± 20 daN auf eine Zugvorrichtung (siehe Anhang IV Abbildung 1) wirken, die mit den beiden unteren Verankerungen verbunden ist.

Für Fahrzeuge der Klassen M_2 und N_2 beträgt diese Prüfkraft 675 daN ± 20 daN.

Für Fahrzeuge der Klassen M_3 und N_3 beträgt diese Prüfkraft 450 daN ± 20 daN."

Nr. 5.4.3 erhält folgenden Wortlaut:

„5.4.3. *Prüfung bei Verwendung von Beckengurten.*

Bei Fahrzeugen der Klassen M_1 und N_1 muß eine Prüfkraft von 2 225 daN ± 20 daN auf eine Zugvorrichtung wirken (siehe Anhang IV Abbildung 1), die mit den beiden unteren Verankerungen verbunden ist.

Für Fahrzeuge der Klassen M_2 und N_2 beträgt diese Prüfkraft 1 110 daN ± 20 daN.

Für Fahrzeuge der Klassen M_3 und N_3 beträgt diese Prüfkraft 740 daN ± 20 daN."

5.4.4.2. Der durch die Richtlinie 82/318/EWG zugefügte Satz muß lauten:

„Bei Fahrzeugen der Klassen M_2 und N_2 muß diese Kraft dem zehnfachen Gewicht des kompletten Sitzes entsprechen; bei Fahrzeugen der Klassen M_3 und N_3 muß diese Kraft dem 6,6-fachen Gewicht des kompletten Sitzes entsprechen."

Die beiden früheren Nummern 5.4.5.2 und 5.4.5.3 werden durch folgende neue Nummern 5.4.5.2 ersetzt:

„5.4.5.2. Gleichzeitig muß bei Fahrzeugen der Klassen M_1 und N_1 eine Zugkraft von 1 350 daN ± 20 daN auf eine Zugvorrichtung (siehe Anhang IV Abbildung 3) wirken, die mit den beiden unteren Verankerungen verbunden ist.

Für Fahrzeuge der Klassen M_2 und N_2 beträgt diese Prüfkraft 675 daN ± 20 daN.

Für Fahrzeuge der Klassen M_3 und N_3 beträgt diese Prüfkraft 450 daN ± 20 daN."

Anhang I erhält die folgenden beiden neuen Anlagen 1 und 2:

„Anlage 1

MINDESTANZAHL DER VERANKERUNGSPUNKTE

Fahrzeugklassen	Äußere Sitze			Mittlere Sitze	
	Vordersitze		Andere	Vordersitze	Andere
	Fahrer	Beifahrer			
M_1	3	3	⌀ 3	*	2
$M_2 \leqq 3{,}5$ t	3	3	#	*	#
$M_2 > 3{,}5$ t	3	3	#	2	#
M_3	3	3	#	2	#
N_1	3	3	#	*	#
N_2	3	3	#	*	#
N_3	3	3	#	*	#

Anmerkungen

2: zwei untere Verankerungen zur Befestigung eines Zweipunktsicherheitsgurts.
*: Bezugnahme auf Nummer 4.3.4.
#: Bezugnahme auf die Nummern 4.3.5 und 4.3.6.
3: zwei untere Verankerungen und eine obere Verankerung zur Anbringung eines Dreipunktsicherheitsgurtes mit Ausnahme der vorderen Außensitze in Fahrzeugen der Klassen M_1, N_1 und M_2 mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 Tonnen, für die die Verankerungspunkte den Einbau von Sicherheitsgurten des Typs Ar erlauben müssen.
⌀: Bezugnahme auf Nummer 4.3.3.“

„Anlage 2

LAGE DER UNTEREN VERANKERUNGEN, VORSCHRIFTEN BETREFFEND DEN WINKEL α (°)

	Alte Vorschriften		Neue Vorschriften	
	M_1	Andere	M_1	Andere
Vorn (außen und innen)				
— Verschlußseite	30 – 80	30 – 80	45 – 80	30 – 80
— andere Seite	30 – 80	30 – 80	30 – 80	30 – 80
— konstanter Winkel	50 – 70	30 – 80	50 – 70	50 – 70
— Sitzbank	30 – 80	20 – 80		
— Verschlußseite			45 – 80	20 – 80
— andere Seite			30 – 80	20 – 80
— verstellbarer Sitz mit Rückenlehnenwinkel größer als 20°	20 – 80	20 – 80	20 – 80 45 – 80 (*)	20 – 80
Hinten (außen und innen)	20 – 80	20 – 80	30 – 80	20 – 80
Klappsitz	Keine Verankerungen vorgeschrieben. Sofern Verankerungen vorhanden sind, siehe unter Winkelvorschriften vorn und hinten.			

(*) ‚andere Seite' (α_1): 20 – 80°
‚Verschlußseite' (α_2): 45 – 80°
(Beide, falls der Winkel nicht konstant ist: siehe Nummer 4.4.3.1).“