DIRETTIVA DELLA COMMISSIONE

del 30 ottobre 1990

che adegua al progresso tecnico la direttiva 76/115/CEE del Consiglio per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative agli ancoraggi delle cinture di sicurezza dei veicoli a motore

(90/629/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,

vista la direttiva 76/115/CEE del Consiglio, del 18 dicembre 1975, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative agli ancoraggi delle cinture di sicurezza dei veicoli a motore (1), modificata da ultimo dalla direttiva 82/318/CEE della Commissione (2), in particolare l'articolo 6,

considerando che, con l'esperienza acquisita in materia e tenuto conto dell'attuale livello tecnologico è ora possibile migliorare la sicurezza stradale applicando prescrizioni analoghe a quelle già in vigore anche ai veicoli delle categorie M_2 con massa massima ammessa superiore a 3 500 kg ed M_3 (autobus) sinora non compresi ed estendere in generale le prescrizioni ai sedili, sinora non compresi, delle altre categorie di veicoli;

considerando che l'esperienza ha dimostrato la necessità di apportare lievi modifiche alle definizioni ed alle prescrizioni attuali;

considerando che occorre migliorare il livello di protezione contro i rischi di «scivolamento» modificando la posizione degli ancoraggi delle cinture di sicurezza e/o la struttura dei sedili; che occorre definire una procedura di prova intesa a comprovare il miglior livello di protezione ottenuto;

considerando che le disposizioni della presente direttiva sono conformi al parere del comitato per l'adeguamento al progresso tecnico delle direttive nel settore dei veicoli a motore,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

L'allegato I della direttiva 76/115/CEE è modificato conformemente all'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. A decorrere dal 1° maggio 1991, gli Stati membri non possono:

— negare, per un determinato tipo di veicolo, l'omologazione CEE o il rilascio della copia del documento di cui all'articolo 10, paragrafo 1, ultimo trattino della direttiva 70/156/CEE del Consiglio (3), oppure l'omologazione di portata nazionale, né

— vietare la prima messa in circolazione di determinati veicoli,

per motivi concernenti gli ancoraggi delle cinture di sicurezza, se gli ancoraggi di tale tipo di veicolo o di tali veicoli sono conformi alle prescrizioni della direttiva 76/115/CEE, quale modificata dalla presente direttiva.

2. A decorrere dal 1° luglio 1992 gli Stati membri:

— non possono più rilasciare la copia del documento di cui all'articolo 10, paragrafo 1, ultimo trattino della direttiva 70/156/CEE per tipi di veicolo,

— possono negare l'omologazione di portata nazionale per tipi di veicolo,

i cui ancoraggi non siano conformi alla direttiva 76/115/CEE, quale modificata dalla presente direttiva.

3. A decorrere dal 1° luglio 1997 gli Stati membri possono vietare la prima messa in circolazione dei veicoli a motore i cui ancoraggi non siano conformi alla direttiva 76/115/CEE, quale modificata dalla presente direttiva.

Articolo 3

Entro il 31 dicembre 1992, la Commissione rivede nuovamente la direttiva 76/115/CEE, in particolare l'allegato I, punto 4.4.3, allo scopo di migliorare la protezione contro i rischi di scivolamento, aggiungendo eventuali nuove disposizioni e i relativi metodi di prove dinamiche.

(1) GU n. L 24 del 30. 1. 1976, pag. 6.
(2) GU n. L 139 del 19. 5. 1982, pag. 9.
(3) GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1.

Articolo 4

Gli Stati membri mettono in vigore anteriormente al 1° maggio 1991 le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 30 ottobre 1990.

Per la Commissione
Martin BANGEMANN
Vicepresidente

ALLEGATO

L'allegato I è modificato come segue:

Dopo il punto 1.6. inserire il nuovo punto 1.6.1:

«1.6.1. *sedile passeggeri anteriore,* un sedile il cui "punto H più avanzato" si trova sul o davanti al piano trasversale verticale che passa per il punto R del conducente.»

Il punto 4.2.1.1 è modificato come segue:

«. . . munite di riavvolgitore. La presente prescrizione non si applica ai veicoli per i quali, conformemente al punto 4.3, le cinture subaddominali sono autorizzate soltanto per i posti laterali anteriori. Se gli ancoraggi . . .» (il resto invariato).

Il testo del punto 4.3 è sostituito dal testo seguente:

«4.3. **Numero minimo di ancoraggi da prevedere (vedi appendice 1)**

4.3.1. Ogni veicolo delle categorie M ed N (eccettuati i veicoli che comprendono posti specialmente progettati per passeggeri in piedi delle categorie M_2 oltre le 3,5 t ed M_3) deve essere munito di ancoraggi conformi alle prescrizioni della presente direttiva.

4.3.2. Il numero minimo di ancoraggi per ciascun posto rivolto in avanti è quello specificato nell'appendice 1.

4.3.3. Tuttavia, per i posti laterali, diversi da quelli frontali, dei veicoli della catgoria M_1 che figurano nell'appendice 1 e sono contrassegnati dal simbolo ∅, possono essere ammessi due ancoraggi inferiori qualora esista un passaggio tra un sedile e la fiancata più vicina del veicolo per consentire l'accesso dei passeggeri alle altre parti dello stesso. Uno spazio tra un sedile e la fiancata è considerato un passaggio se la distanza tra la fiancata, quando tutte le portiere siano chiuse, ed un piano verticale-longitudinale passante per la linea centrale del sedile in questione — misurato alla posizione del punto R e perpendicolarmente al piano mediano longitudinale del veicolo — è superiore a 500 mm.

4.3.4. Per i posti anteriori centrali che figurano nell'appendice 1 e che sono contrassegnati dal simbolo *, sono considerati sufficienti due ancoraggi inferiori se il parabrezza è situato al di fuori della zona di riferimento definita nell'allegato II della direttiva 74/60/CEE; se il parabrezza è situato all'interno di detta zona di riferimento, sono necessari tre ancoraggi.

Per quanto riguarda gli ancoraggi, il parabrezza è considerato parte della zona di riferimento quando può entrare in contatto statico con il dispositivo di prova, in base al metodo descritto nell'allegato II della direttiva 74/60/CEE.

4.3.5. Per tutti i posti che figurano nell'appendice 1 e sono contrassegnati dal simbolo #, ciascun posto esposto quale definito al punto 4.3.6 deve essere munito di due ancoraggi inferiori.

4.3.6. Per *posto esposto* s'intende un posto privo di "schermo di protezione" davanti al sedile entro uno spazio compreso:

— tra due piani orizzontali, uno passante per il punto H e l'altro 400 mm sopra il primo;

— tra due piani longitudinali verticali, simmetrici rispetto al punto H e distanti tra loro 400 mm;

— posteriormente ad un piano verticale trasversale distante 1,30 m dal punto H.

Ai fini della presente prescrizione s'intende per "schermo di protezione" una superficie di adeguata resistenza e che non presenti discontinuità tali che, proiettando una sfera del diametro di 165 mm in direzione longitudinale orizzontale passante per un punto qualsiasi dello spazio sopra definito e per il centro della sfera, nello schermo di protezione non esista alcuna apertura attraverso la quale si possa far passare la proiezione geometrica della sfera.

Un sedile è considerato come un "posto esposto" se gli schermi di protezione entro lo spazio sopra definito hanno una superficie globale inferiore a 800 cm^2.

4.3.7. Per gli strapuntini e per i sedili dei veicoli non compresi nei punti da 4.3.1 a 4.3.5 non sono prescritti ancoraggi. Tuttavia, se il veicolo è munito di ancoraggi per tali sedili, detti ancoraggi devono essere conformi alle disposizioni della presente direttiva.

In questo caso, sono sufficienti due ancoraggi inferiori.»

Il testo del punto 4.4.3 è sostituito dal testo seguente:

«4.4.3. *Posizione degli ancoraggi effettivi inferiori (vedi appendice 2)*

4.4.3.1. Sedili anteriori, veicoli della categoria M_1

Nei veicoli a motore della categoria M_1 l'angolo α 1 (diverso da quello lato fibbia di chiusura) deve essere compreso tra 30° e 80° e l'angolo α 2 (lato fibbia) tra 45° e 80°. Entrambe le prescrizioni per gli angoli sono valide per tutte le normali posizioni di utilizzazione dei sedili anteriori. Se almeno uno degli angoli α1 e α 2 è costante in tutte le posizioni normali di utilizzazione, il loro valore deve essere di 60° ± 10°.

Nel caso di sedili regolabili con un dispositivo di regolazione del tipo descritto al punto 1.12, con angolo di inclinazione dello schienale inferiore a 20° (vedi allegato III, figura 1), l'angolo α 1 può essere inferiore al valore minimo (30°) sopra prescritto a condizione che non sia inferiore a 20° in tutte le normali posizioni di utilizzazione.

4.4.3.2. Sedili posteriori di veicoli della categoria M_1

Nel caso di veicoli a motore della categoria M_1, gli angoli α 1 e α 2 devono essere compresi tra 30° e 80° per tutti i sedili posteriori. Se i sedili posteriori sono regolabili, gli angoli suddetti devono essere validi per tutte le normali posizioni di utilizzazione.

4.4.3.3. Sedili anteriori di veicoli appartenenti a categorie diverse dalla M_1

Nel caso di veicoli a motore di categorie diverse dalla M_1, gli angoli α 1 e α 2 devono essere compresi tra 30° e 80° per tutte le normali posizioni di utilizzazione dei sedili anteriori. Se, nel caso dei sedili anteriori di veicoli con una massa massima non superiore a 3,5 t, almeno uno degli angoli α 1 e α 2 è costante in tutte le normali posizioni di utilizzazione, il suo valore deve essere di 60° ± 10°.

4.4.3.4. Sedili posteriori e sedili anteriori o posteriori speciali di veicoli di categorie diverse dalla M_1

Sui veicoli di categorie diverse dalla M_1, nel caso di:

— sedili a panchina,

— sedili regolabili (anteriori e posteriori) con un dispositivo di regolazione quale descritto al punto 1.12, con angolo di schienale inferiore a 20° (vedi allegato III, figura 1), e

— altri sedili posteriori,

gli angoli α 1 e α 2 possono essere compresi tra 20° e 80° per tutte le normali posizioni di utilizzazione. Se, nel caso dei sedili anteriori di veicoli con una massa massima non superiore a 3,5 t, almeno uno degli angoli α 1 e α 2 è costante in tutte le normali posizioni di utilizzazione, il suo valore deve essere di 60° ± 10°.

Il punto 4.4.3.3 diventa il punto 4.4.3.5.

Alla fine del punto 4.4.4.1 viene aggiunta la seguente frase:

«Se è prevista una configurazione a due porte per consentire l'accesso sia ai sedili anteriori sia a quelli posteriori e se l'ancoraggio superiore è fissato al montante "B", il sistema deve essere progettato in modo da non impedire l'accesso o l'uscita dal veicolo.»

Dopo il punto 5.2.3 inserire il nuovo punto 5.2.4:

«5.2.4. Se viene applicato un metodo di prova diverso da quello prescritto ai paragrafi da 5.2.1 a 5.2.3 della presente direttiva occorre dimostrarne l'equivalenza».

Il testo del punto 5.3.5.3 è sostituito dal testo seguente:

«5.3.5.3. Un produttore che fornisca un veicolo provvisto di cinture di sicurezza può chiedere che gli ancoraggi corrispondenti siano sottoposti soltanto ad una prova nella quale i carichi vengano loro trasmessi mediante un dispositivo che riproduca la geometria del tipo di cintura da fissare a detti ancoraggi.»

Il testo del punto 5.3.6 è sostituito dal testo seguente:

«5.3.6. Se i posti esterni e centrali non sono muniti di ancoraggi superiori, sono gli ancoraggi inferiori che devono essere sottoposti alla prova di cui al punto 5.4.3 nella quale i carichi vengono loro trasmessi mediante un dispositivo che riproduce la geometria di una cintura sottoaddominale.»

Il testo del punto 5.4.1.2 è sostituito dal testo seguente:

«5.4.1.2. Per i veicoli delle categorie M_1 ed N_1, un carico di prova di 1 350 ± 20 daN viene applicato ad un dispositivo di trazione (vedi allegato IV, figura 2) collegato agli ancoraggi della stessa cintura mediante un dispositivo che riproduce la geometria della cinghia che interessa la parte superiore del torso della suddetta cintura di sicurezza.

Per i veicoli delle categorie M_2 ed N_2 detto carico di prova è di 675 ± 20 daN.

Per i veicoli delle categorie M_3 ed N_3 detto carico di prova è di 450 ± 20 daN.»

Il testo del punto 5.4.1.3 è sostituito dal testo seguente:

«5.4.1.3. Per i veicoli delle categorie M_1 ed N_1, viene applicata contemporaneamente una forza di trazione di 1 350 ± 20 daN ad un dispositivo di trazione (vedi allegato IV, figura 1) collegato ai due ancoraggi inferiori.

Per i veicoli delle categorie M_2 ed N_2 detto carico di prova è di 675 ± 20 daN.

Per i veicoli delle categorie M_3 ed N_3 detto carico di prova è di 450 ± 20 daN.»

Il testo del punto 5.4.2.1 è sostituito dal testo seguente:

«5.4.2.1. Per i veicoli delle categorie M_1 ed N_1 viene applicato un carico di prova di 1 350 ± 20 daN ad un dispositivo di trazione (vedi allegato IV, figura 2) collegato all'ancoraggio superiore ed all'ancoraggio inferiore opposto della stessa cintura, utilizzando, se fornito dal fabbricante, un riavvolgitore fissato all'ancoraggio superiore.

Per i veicoli delle categorie M_2 ed N_2 detto carico di prova è di 675 ± 20 daN.

Per i veicoli delle categorie M_3 ed N_3 detto carico di prova è di 450 ± 20 daN.»

Il testo del punto 5.4.2.2 è sostituito dal testo seguente:

«5.4.2.2. Per i veicoli delle categorie M_1 ed N_1 viene applicata simultaneamente una forza di trazione di 1 350 ± 20 daN ad un dispositivo di trazione (vedi allegato IV, figura 1) collegato agli ancoraggi inferiori.

Per i veicoli delle categorie M_2 ed N_2 detto carico di prova è di 675 ± 20 daN.

Per i veicoli delle categorie M_3 ed N_3 detto carico di prova è di 450 ± daN.»

Il testo del punto 5.4.3 è sostituito dal testo seguente:

«5.4.3. *Prova degli ancoraggi in caso di cintura di sicurezza sottoaddominale.*

Per i veicoli delle categorie M_1 ed N_1, un carico di prova di 2 225 ± 20 daN è applicato ad un dispositivo di trazione (vedi allegato IV, figura 1) collegato ai due ancoraggi inferiori.

Per i veicoli delle categorie M_2 e N_2 detto carico di prova è di 1 110 ± 20 daN.

Per i veicoli delle categorie M_3 e N_3 detto carico di prova è di 740 ± 20 daN.»

5.4.4.2. Al punto 5.4.4.2 la frase aggiunta dalla direttiva 82/318/CEE è sostituita dal testo seguente:

«Per i veicoli delle categorie M_2 e N_2 questa forza deve essere uguale a dieci volte il peso del sedile completo; per le categorie M_3 e N_3 essa deve essere uguale a 6,6 volte il peso del sedile completo.»

I punti 5.4.5.2 e 5.4.5.3 sono sostituiti dal seguente nuovo punto 5.4.5.2:

«5.4.5.2. Per i veicoli delle categorie M_1 e N_1 viene applicata simultaneamente una forza di trazione di 1 350 ± 20 daN ad un dispositivo di trazione (vedi allegato IV, figura 3) collegato ai due ancoraggi inferiori.

Per i veicoli delle categorie M_2 e N_2 detto carico di prova è di 675 ± 20 daN.

Per i veicoli delle categorie M_3 e N_3 detto carico di prova è di 450 ± 20 daN.»

All'allegato I vengono aggiunte le seguenti nuove appendici 1 e 2:

«Appendice 1

NUMERO MINIMO DEI PUNTI DI ANCORAGGIO

Categorie di veicoli	Posti laterali			Posti centrali	
	anteriore		non anteriore	anteriore	non anteriore
	Conducente	Passeggero			
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	#	*	#

Nota:

2: due ancoraggi inferiori che consentono l'installazione di una cintura subaddominale.

*: vedi paragrafo 4.3.4.

#: vedi paragrafi 4.3.5 e 4.3.6.

3: due ancoraggi inferiori ed uno superiore che consentono l'installazione di una cintura di sicurezza a tre punti di ancoraggio ad eccezione dei sedili anteriori laterali dei veicoli delle categorie M_1, N_1 e M_2 la cui massa massima non superi le 3,5 t per i quali gli ancoraggi devono consentire l'installazione di una cintura di sicurezza di tipo Ar.

⌀: vedi paragrafo 4.3.3.»

«Appendice 2

POSIZIONE DEGLI ANCORAGGI INFERIORI, PRESCRIZIONI PER L'ANGOLO: α (°)

	Precendenti prescrizioni		Nuove prescrizioni	
	M_1	Diverso da M_1	M_1	Diverso da M_1
Anteriore (laterale e centrale)				
— lato fibbia	30 – 80	30 – 80	45 – 80	30 – 80
— altro lato	30 – 80	30 – 80	30 – 80	30 – 80
— angolo costante	50 – 70	30 – 80	50 – 70	50 – 70
— sedile a panchina	30 – 80	20 – 80		
— lato fibbia			45 – 80	20 – 80
— altro lato			30 – 80	20 – 80
— sedile regolabile con angolo di schienale < 20°	20 – 80	20 – 80	20 – 80 45 – 80 (*)	20 – 80
Posteriore (laterale e centrale)	20 – 80	20 – 80	30 – 80	20 – 80
Strapuntino	Non sono richiesti ancoraggi ma se questi sono montati devono rispettare le prescrizioni per gli angoli del sedile anteriore e posteriore.			

(*) "lato diverso da quello della fibbia" (α_1): 20° – 80°
"lato fibbia" (α_2): 45° – 80°
(per entrambi: se l'angolo non è costante vedi punto 4.4.3.1).»