KOMMISSIONENS DIREKTIV

af 30. oktober 1990

om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 76/115/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsselers forankring i motordrevne køretøjer

(90/629/EØF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets direktiv 76/115/EØF af 18. december 1975 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsselers forankringer i motordrevne køretøjer (1), senest ændret ved Kommissionens direktiv 82/318/EØF (2), særlig artikel 6, og

ud fra følgende betragtninger:

De praktiske erfaringer og den teknologiske udvikling viser, at det er muligt at forbedre trafiksikkerheden, såfremt der for motorkøretøjer af klasse M_2 med en tilladt maksimumsmasse på over 3 500 kg og M_3 (busser), som hidtil ikke har været omfattet af krav vedrørende sikkerhedsselers forankring, fastsættes krav, der svarer til de for andre klasser allerede gældende, og såfremt kravene for de øvrige køretøjsklassers vedkommende udvides generelt, således at de også omfatter de siddepladser, for hvilke der ikke hidtil har været fastsat krav;

de samme erfaringer viser, at der bør ske en mindre tilpasning af nogle af de eksisterende definitioner og krav;

beskyttelsen mod »nedglidning« bør forbedres, hvilket kan ske ved at ændre placeringen af forankringerne for sikkerhedsselerne og/eller ved at ændre sædekonstruktionen; der bør udvikles en afprøvningsprocedure til verificering af et sådant højere beskyttelsesniveau;

bestemmelserne i dette direktiv er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Tilpasning af Direktiverne om Fjernelse af Tekniske Hindringer for Handel med Motordrevne Køretøjer til den Tekniske Udvikling —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Bilag I til direktiv 76/115/EØF ændres som angivet i bilaget til nærværende direktiv.

Artikel 2

1. Fra den 1. maj 1991 kan medlemsstaterne af grunde, der vedrører sikkerhedsselernes forankring, ikke:

— nægte at udstede EØF-standardtypegodkendelse eller kopi af den i artikel 10, stk. 1, sidste led, i Rådets direktiv 70/156/EØF (3) omhandlede attest, eller at udstede national godkendelse for en motorkøretøjstype, eller

— forbyde den første ibrugtagning af køretøjer

såfremt forankring i denne køretøjstype eller i sådanne køretøjer er i overensstemmelse med forskrifterne i direktiv 76/115/EØF som affattet ved nærværende direktiv.

2. Fra den 1. juli 1992 kan medlemsstaterne:

— ikke længere udstede kopi af den i artikel 10, stk. 1, sidste led, i direktiv 70/156/EØF omhandlede attest for en motorkøretøjstyper

— nægte at udstede national godkendelse af motorkøretøjstype

hvis forankringer ikke er i overensstemmelse med forskrifterne i direktiv 76/115/EØF som affattet ved nærværende direktiv.

3. Fra den 1. juli 1997 kan medlemsstaterne forbyde ibrugtagning af køretøjer, hvis forankringer ikke er i overensstemmelse med forskrifterne i direktiv 76/115/EØF som affattet ved nærværende direktiv.

Artikel 3

Senest den 31. december 1992 foretager Kommissionen en yderligere revision af bestemmelserne i direktiv 76/115/EØF, særlig punkt 4.4.3 i bilag I, med henblik på at forbedre beskyttelsen mod risikoen for nedglidning; de reviderede bestemmelser kan indeholde nye foranstaltninger og hertil knyttede dynamiske afprøvningsmetoder.

(1) EFT nr. L 24 af 30. 1. 1976, s. 6.
(2) EFT nr. L 139 af 19. 5. 1982, s. 9.
(3) EFT nr. L 42 af 23. 2. 1970, s. 1.

Artikel 4

Medlemsstaterne sætter indtil den 1. maj 1991 de nødvendige bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, henvises der deri til dette direktiv, eller de ledsages ved offentliggørelsen af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 30. oktober 1990.

På Kommissionens vegne

Martin BANGEMANN

Næstformand

BILAG

Bilag I ændres som følger:

Efter punkt 1.6 indsættes som nyt punkt 1.6.1:

»1.6.1. Ved »forsædepassagerplads« forstås ethvert sæde, hvor »det forreste H-punkt« for det pågældende sæde er inden for eller foran det lodrette tværplan gennem førerens R-punkt.«

Punkt 4.2.1.1 affattes således:

». . . med retraktorer. Denne regel gælder ikke for køretøjer, som i overensstemmelse med 4.3 må bruge hoftesele ved pladserne ved siderne. Hvis forankringerne . . .«

Punkt 4.3 affattes således:

»4.3. **Mindste antal forankringer (jf. tillæg 1).**

4.3.1. Ethvert køretøj i klasse M og N (med undtagelse af køretøjer, som omfatter pladser, der specielt er beregnet til stående passagerer i klasserne M_2 over 3,5 tons og M_3, skal være udstyret med sikkerhedsseleforankringer, som opfylder kravene i dette direktiv.

4.3.2. Det mindste antal sikkerhedsseleforankringer for hver fremadvendende siddeplads skal være som fastsat i tillæg 1.

4.3.3. For andre pladser ved siderne — bortset fra forsædet — i køretøjer af klasse M_1, der er vist i tillæg 1 og mærket med symbolet »∅«, er det imidlertid tilladt med to nedre forankringer, når der er en passage mellem et sæde og den nærmeste sidevæg i køretøjet, der skal gøre det muligt at give passagerer adgang til andre dele af køretøjet. Et mellemrum mellem et sæde og sidevæggen anses for at være en passage, såfremt afstanden mellem denne sidevæg, med alle døre lukket, og et lodret længdeplan gennem det pågældende sædes midterlinje, målt i R-punktet og vinkelret på køretøjets midterplan i længderetningen, er over 500 mm.

4.3.4. For de forsædesiddepladser i midten, der er vist i tillæg 1 og mærket med symbolet »*«, vil to nedre forankringer blive anset for at være tilstrækkeligt, når forruden ligger uden for den i bilag II til direktiv 74/60/EØF definerede referencezone; når forruden ligger inden for denne referencezone, kræves der tre forankringer.

For så vidt angår forankringerne, betragtes forruden som en del af referencezonen, hvis den kan komme i statisk kontakt med afprøvningsanordningen efter den i bilag II til direktiv 74/60/EØF beskrevne metode.

4.3.5. Ved alle de i tillæg 1 viste siddepladser, som er mærket med symbolet »#«, skal hver udsat siddeplads som defineret i punkt 4.3.6 være udstyret med to nedre forankringer.

4.3.6. En »udsat siddeplads« er en plads, hvor der ikke er nogen »beskyttelseszone« foran sædet inden for følgende definerede område, som begrænses:

— af to vandrette planer, hvoraf det ene gå gennem H-punktet og det andet 400 mm ovenover dette

— af to lodrette længdeplaner, som er symmetrisk beliggende i forhold til H-punktet og med et indbyrdes mellemrum på 400 mm

— bagtil af et lodret tværplan 1,30 m fra H-punktet.

— I forbindelse med dette krav forstås ved »beskyttelseszone« en kontinuert flade af tilstrækkelig styrke, således at der, såfremt en kugle med en diameter på 165 mm projiceres geometrisk i vandret længderetning gennem et vilkårligt punkt af det ovenfor definerede område og gennem kuglens centrum, ikke vil være nogen åbning i beskyttelseszonen, som den geometriske projektion af kuglen kan passere igennem.

En plads anses for at være en »udsat siddeplads«, såfremt beskyttelseszonerne inden for det ovenfor definerede område har et samlet overfladeareal på mindre end 800 cm^2.

4.3.7. For alle klapsæder, såvel som for alle andre sæder i et vilkårligt køretøj, som ikke er omfattet af punkterne 4.3.1 til 4.3.5, kræves der ikke forankringer. Hvis køretøjet imidlertid har forankringer til sådanne sæder, skal disse forankringer være i overensstemmelse med dette direktivs bestemmelser.

I så fald er to nedre forankringer tilstrækkelige.«

Punkt 4.4.3 affattes således:

»4.4.3. *De nedre effektive forankringers placering (jf. tillæg 2).*

4.4.3.1. Forsæder, køretøjsklasse M_1

I motorkøretøjer af klasse M_1 skal vinklen alfa 1 (modsat den side, hvor selen spændes) være mellem 30° og 80° og vinklen alfa 2 (spændesiden) være mellem 45° og 80°. Begge vinkelkrav gælder for alle forsædets normale brugsstillinger. Hvis mindst en af vinklerne alfa 1 og alfa 2 er konstant i alle sædets normale brugsstillinger, skal dens værdi være 60° ± 10°.

Ved indstillelige sæder med indstillingsanordning i henhold til punkt 1.12 med en ryglænsvinkels indstilling på mindre end 20° (jf. bilag III, figur 1) kan vinklen alfa 1 være mindre end det ovenfor angivne minimum (30°), såfremt vinklen ikke bliver mindre end 20° i nogen normal brugsstilling.

4.4.3.2. Bagsæder, køretøjsklasse M_1

I køretøjer af klasse M_1 skal vinklerne alfa 1 og alfa 2 være mellem 30° og 80° for alle bagsæder. Såfremt bagsæderne er indstillelige gælder ovennævnte vinkler for alle normale brugsstillinger.

4.4.3.3. Forsæder, andre køretøjsklasser end M_1

I andre køretøjsklasser end M_1 skal vinklerne alfa 1 og alfa 2 være mellem 30° og 80° ved alle forsædets normale brugsstillinger. Hvis mindst en af vinklerne alfa 1 og alfa 2 ved forsæderne i køretøjer med en største totalvægt på 3 500 kg er konstant i alle brugsstillinger, skal dens værdi være 60° og ± 10°.

4.4.3.4. Bagsæder og særlige for- og bagsæder, andre køretøjskategorier end M_1

I køretøjer af andre klasser end M_1 i forbindelse med

— udelte sæder

— indstillelige sæder (for- og bagsæder) med indstillingsanordning som beskrevet i punkt 1.12 med en ryglænsvinkel på mindre end 20° (jf. bilag III, figur 1), og

— andre bagsæder

kan vinklerne alfa 1 og alfa 2 være mellem 20° og 80° i alle normale brugsstillinger. Hvis mindst en af vinklerne alfa 1 og alfa 2 ved forsæderne i køretøjer med en største totalvægt på 3 500 kg er konstant i alle normale brugsstillinger, skal dens værdi være 60° ± 10°.

Tidligere punkt 4.4.3.3. bliver punkt 4.4.3.5.

Efter punkt 4.4.4.1 tilføjes:

»Såfremt der anvendes en todørsform for at give adgang både til for- og bagsæder, og den øvre forankring er fastgjort til »B«-punktet, skal systemet udformes således, at adgang til eller udgang fra køretøjet ikke vanskeliggøres.«

Efter punkt 5.2.3 indsættes som nyt punkt:

»5.2.4. Såfremt der anvendes en anden afprøvningsmetode end den i punkt 5.2.1 til 5.2.3 i dette direktiv foreskrevne, skal der føres bevis for, at den er tilsvarende.«

Punkt 5.3.5.3 affattes således:

»5.3.5.3. Når en fabrikant leverer sit køretøj monteret med sikkerhedsseler, kan de tilsvarende forankringer efter anmodning fra fabrikanten, kun underkastes en afprøvning, under hvilken de påvirkes ved hjælp af en anmodning med samme geometri som den type sele, der skal fæstnes til disse forankringer.«

Punkt 5.3.6 affattes således:

»5.3.6. Når pladserne ved siderne og midterpladserne ikke er forsynet med øvre forankringer, skal de nedre forankringer underkastes den i punkt 5.4.3 nævnte afprøvning, under hvilken de påvirkes af en anordning med samme geometri som en hoftesele.«

Punkt 5.4.1.2 affattes således:

»5.4.1.2. For køretøjer i klasse M_1 og N_1 anbringes der en afprøvningsbelastning på 1 350 daN ± 20 daN på en trækanordning (se bilag IV, figur 2), der er forbundet med forankringerne for samme sele ved hjælp af en anordning med samme geometri som en sådan sikkerhedsseles øvre torsogjord.

For køretøjer i klasse M_2 og N_2 skal afprøvningsbelastningen være 675 daN ± 20 daN.

For køretøjer i klasse M_3 og N_3 skal afprøvningsbelastningen være 450 daN ± 20 daN.«

Punkt 5.4.1.3 affattes således:

»5.4.1.3. For køretøjer i klasse M_1 og N_1 anbringes der samtidig en afprøvningsbelastning på 1 350 daN ± 20 daN på en trækanordning (se bilag IV, figur 1), der er forbundet med de to nedre forankringer.

For køretøjer i klasse M_2 og N_2 skal afprøvningsbelastningen være 675 daN ± 20 daN.

For køretøjer i klasse M_3 og N_3 skal afprøvningsbelastningen være 450 daN ± 20 daN.«

Punkt 5.4.2.1 affattes således:

»5.4.2.1. For køretøjer i klasse M_1 og N_1 anbringes der en afprøvningsbelastning på 1 350 daN ± 20 daN på en trækanordning (se bilag IV, figur 2), der er forbundet med den øvre forankring og den modstående nedre forankring for samme sele; hvis fabrikanten har leveret en retraktor til den øvre forankring, benyttes denne.

For køretøjer i klasse M_2 og N_2 skal afprøvningsbelastningen være 675 daN ± 20 daN.

For køretøjer i klasse M_3 og N_3 skal afprøvningsbelastningen være 450 daN ± 20 daN.«

Punkt 5.4.2.2 affattes således:

»5.4.2.2. For køretøjer i klasse M_1 og N_1 anbringes der samtidig en afprøvningsbelastning på 1 350 daN ± 20 daN på en trækanordning (se bilag IV, figur 1), der er forbundet med de to nedre forankringer.

For køretøjer i klasse M_2 og N_2 skal afprøvningsbelastningen være 675 daN ± 20 daN.

For køretøjer i klasse M_3 og N_3 skal afprøvningsbelastningen være 450 daN ± 20 daN.«

Punkt 5.4.3 affattes således:

»5.4.3. *Afprøvning, når der er tale om en hoftesele.*

For køretøjer i klasse M_1 og N_1 anbringes der en afprøvningsbelastning på 2 225 daN ± 20 daN på en trækanordning (se bilag IV, figur 1), der er forbundet med de to nedre forankringer.

For køretøjer i klasse M_2 og N_2 skal afprøvningsbelastningen være 1 110 daN ± 20 daN.

For køretøjer i klasse M_3 og N_3 skal afprøvningsbelastningen være 750 daN ± 20 daN.«

5.4.4.2. Punkt 5.4.4.2: sætningen som blev tilføjet med direktiv 82/318/EØF affattes således:

»For køretøjer i klasse M_2 og N_2 skal denne kraft være lig 10 gange vægten af det komplette sæde; for klasse M_3 og N_3 skal den være lig 6,6 gange vægten af det komplette sæde.«

I stedet for punkt 5.4.5.2 og 5.4.5.3 indsættes som nyt punkt 5.4.5.2:

»5.4.5.2. For køretøjer i klasse M_1 og N_1 anbringes der en afprøvningsbelastning på 1 350 daN ± 20 daN på en trækanordning (se bilag IV, figur 3), der er forbundet med de to nedre forankringer.

For køretøjer i klasse M_2 og N_2 skal afprøvningsbelastningen være 675 daN ± 20 daN.

For køretøjer i klasse M_3 og N_3 skal afprøvningsbelastningen være 450 daN ± 20 daN.«

Der indsættes følgende nye tillæg 1 og 2 til bilag I:

»Tillæg 1

MINDSTE ANTAL FORANKRINGSPUNKTER

Køretøjsklasser	Pladser ved siderne			Pladser i midten	
	forsæde		andet end forsædet	forsædet	andet end forsædet
	fører	passagerer			
M_1	3	3	∅ 3	*	2
$M_2 \leqq 3{,}5$ tons	3	3	#	*	#
$M_2 > 3{,}5$ tons	3	3	#	2	#
M_3	3	3	#	2	#
N_1	3	3	#	*	#
N_2	3	3	#	*	#
N_3	3	3	#	*	#

Bemærkninger:
2: to nedre forankringspunkter, som muliggør installering af en hoftesele af type B.
*: henviser til punkt 4.3.4.
#: henviser til punkt 4.3.5 og 4.3.6.
3: to nedre forankringspunkter og et øvre forankringspunkt, som muliggør installering af en 3-punktsikkerhedssele af type A med undtagelse af sæderne ved siden foran på køretøjer i klasse M_1, N_1 og M_2 med maksimal masse på ikke over 3,5 tons, for hvilke forankringspunkter skal gøre det muligt at installere sikkerhedsbælte af type AR.
∅: henviser til punkt 4.3.3.

Tillæg 2

PLACERING AF DE NEDRE FORANKRINGSPUNKTER, KUN VINKELKRAV: α (°)

	Tidligere krav		Nye krav	
	M_1	andet end M_1	M_1	andet end M_1
Forsæde (i siden og i midten)				
— fastspændelsesside	30 – 80	30 – 80	45 – 80	30 – 80
— andet end fastspændelsesside	30 – 80	30 – 80	30 – 80	30 – 80
— konstant vinkel	50 – 70	30 – 80	50 – 70	50 – 70
— udelt sæde	30 – 80	20 – 80		
— fastspændelsesside			45 – 80	20 – 80
— andet end fastspændelsesside			30 – 80	20 – 80
— indstilleligt sæde med ryglænsvinkel < 20°	20 – 80	20 – 80	20 – 80 45 – 80 (*)	20 – 80
Bagsæde (i siden og i midten)	20 – 80	20 – 80	30 – 80	20 – 80
Klapsæde	Ingen krav om seleforankringer. Såfremt der er installeret forankringspunkter: se vinkelkrav forsæde og bagsæde.			

(*) »andet end fastspændelsesside« (α_1): 20° til 80°
»fastspændelsesside« (α_2): 45° til 80°
(begge: hvis vinklen ikke er konstant, se punkt 4.4.3.1).«