ΟΔΗΓΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 30ής Οκτωβρίου 1990

για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα

(90/629/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας,

την οδηγία 76/115/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Δεκεμβρίου 1975 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερόμενων στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα (1), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 82/318/ΕΟΚ της Επιτροπής (2), και ιδίως το άρθρο 6,

Εκτιμώντας:

ότι η πρακτική εμπειρία και η τεχνολογική ανάπτυξη δείχνουν πως είναι δυνατή η βελτίωση της οδικής ασφάλειας αφενός, εφαρμόζοντας σε οχήματα των κατηγοριών M_2 με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3 500 kg M_3 (λεωφορεία) που μέχρι τώρα δεν καλύπτονται απαιτήσεις παρόμοιες με τις ήδη υφιστάμενες και, αφετέρου, επεκτείνοντας γενικώς σε άλλες κατηγορίες οχημάτων τις απαιτήσεις για τις θέσεις καθημένων που δεν καλύπτονται μέχρι τώρα·

ότι σύμφωνα με την εμπειρία αυτή κάποιοι από τους υφιστάμενους ορισμούς και απαιτήσεις πρέπει να υποστούν ορισμένες προσαρμογές·

ότι θα πρέπει να βελτιωθεί η προστασία κατά της «διολίσθησης», που μπορεί να επιτευχθεί με την τροποποίηση της θέσης αγκύρωσης των ζωνών ασφαλείας ή/και με τροποποιήσεις της κατασκευής των καθισμάτων· ότι πρέπει να αναπτυχθεί διαδικασία δοκιμών που να καθιστά δυνατή την απόδειξη του υψηλότερου αυτού επιπέδου προστασίας·

ότι οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας είναι σύμφωνες με τη γνώμη της επιτροπής για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο των οδηγιών που στοχεύουν στην εξάλειψη των τεχνικών εμποδίων στις συναλλαγές στον τομέα των οχημάτων με κινητήρα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα I της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ, τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

1. Από την 1η Μαΐου 1991 τα κράτη μέλη δεν δύνανται, για λόγους που έχουν σχέση με τις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας:

— να αρνούνται, για κάποιο τύπο οχήματος, τη χορήγηση έγκρισης ΕΟΚ ή την έκδοση του αντιγράφου της βεβαίωσης που προβλέπεται στην τελευταία περίπτωση του άρθρου 10 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου (3) ή να χορηγούν έγκριση τύπου από εθνικής πλευράς,

ή

— να απαγορεύουν την κυκλοφορία οχημάτων,

εφόσον οι αγκυρώσεις αυτές για τους εν λόγω τύπους οχήματος ή για τα εν λόγω οχήματα πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία.

2. Από την 1η Ιουλίου 1992, τα κράτη μέλη:

— δεν εκδίδουν πλέον το αντίγραφο της βεβαίωσης που προβλέπεται στην τελευταία περίπτωση του άρθρου 10 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ για τύπο οχήματος,

— μπορούν να αρνούνται τη χορήγηση εθνικής έγκρισης για τύπο οχήματος

στο οποίο οι αγκυρώσεις δεν πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία.

3. Μετά την 1η Ιουλίου 1997 τα κράτη μέλη μπορούν να απαγορεύουν την κυκλοφορία οχημάτων των οποίων οι αγκυρώσεις δεν πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1992 η Επιτροπή προβαίνει σε περαιτέρω επανεξέταση των διατάξεων της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ, και ιδίως του σημείου 4.4.3, του παραρτήματος I, προκειμένου να βελτιωθεί η προστασία έναντι του κινδύνου διολίσθησης, η δε σχετική τροποποίηση ενδέχεται να περιλαμβάνει νέα μέτρα και συναφείς μεθόδους δυναμικών δοκιμών.

(1) ΕΕ αριθ. L 24 της 30. 1. 1976, σ. 6.
(2) ΕΕ αριθ. L 139 της 19. 5. 1982, σ. 9.
(3) ΕΕ αριθ. L 42 της 23. 2. 1970, σ. 1.

Άρθρο 4

Πριν από την 1η Μαΐου 1991 τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες διατάξεις, προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 30 Οκτωβρίου 1990.

Για την Επιτροπή
Martin BANGEMANN
Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

Μετά το σημείο 1.6 προστίθεται. νέο σημείο 1.6.1:

«1.6.1. Ο όρος "εμπρόσθιο κάθισμα επιβάτη" σημαίνει κάθισμα του οποίου "το πλέον προς τα εμπρός ευρισκόμενο σημείο H" ευρίσκεται επί ή έμπροσθεν του κατακόρυφου εγκάρσιου επιπέδου που διέρχεται από το σημείο R για τον οδηγό.»

Το σημείο 4.2.1.1 τροποποιείται ως εξής:

«. . . περιλαμβάνουν συσπειρωτήρες. Η διάταξη αυτή δεν ισχύει για οχήματα για τα οποία, σύμφωνα με το σημείο 4.3 επιτρέπονται ζώνες κάτω του υπογαστρίου μόνον για τις εμπρόσθιες πλευρικές θέσεις. Αν οι αγκυρώσεις . . .».

Το σημείο 4.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.3. **Ελάχιστος αριθμός προβλεπόμενων αγκυρώσεων**

4.3.1. Κάθε όχημα των κατηγοριών M και N (εκτός από τα οχήματα που διαθέτουν θέσεις ειδικά προοριζόμενες για όρθιους επιβάτες και τα οποία ανήκουν στην κατηγορία M_2 άνω των 3,5 τόνων και M_3) πρέπει να είναι εφοδιασμένο με αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας που πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

4.3.2. Ο ελάχιστος αριθμός αγκυρώσεων ζωνών ασφαλείας για κάθε θέση καθημένου που έχει κατεύθυνση προς τα εμπρός καθορίζεται, όπως αναφέρεται στιν προσθήκη 1.

4.3.3. Πάντως, σε οχήματα της κατηγορίας M_1, για τις πλευρικές — πλην των εμπροσθίων — θέσεις καθημένων οι οποίες εμφαίνονται στην προσθήκη 1 και σημειώνονται με το σύμβολο 0, προβλέπονται δύο κάτω αγκυρώσεις εφόσον μεταξύ του καθίσματος και του πλησιέστερου πλευρικού τοιχώματος του οχήματος υπάρχει διάδρομος ο οποίος έχει σκοπό να επιτρέπει την πρόσβαση των επιβατών σε άλλα μέρη του οχήματος. Ο χώρος μεταξύ του καθίσματος και του πλευρικού τοιχώματος θεωρείται ως διάδρομος, εφόσον, όταν όλες οι πόρτες είναι κλειστές, η απόσταση μεταξύ του πλησιέστερου πλευρικού τοιχώματος και ενός καθέτου διαμήκους επιπέδου διερχόμενου από την κεντρική γραμμή του υπόψη καθίσματος — μετρούμενη στη θέση του σημείου R, κάθετα προς το διάμηκες επίπεδο του οχήματος — είναι μεγαλύτερη από 500 mm.

4.3.4. Για τις εμπρόσθιες κεντρικές θέσεις καθημένων οι οποίες εμφαίνονται στην προσθήκη 1 και σημειώνονται με το σύμβολο *, θεωρούνται επαρκείς δύο κάτω αγκυρώσεις όταν το αλεξήνεμο βρίσκεται έξω από τη ζώνη αναφοράς που καθορίζεται στο παράρτημα II της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ. Σε περίπτωση που το αλεξήνεμο βρίσκεται εντός της εν λόγω ζώνης αναφοράς, απαιτούνται τρεις αγκυρώσεις.

Όσον αφορά τις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας, το αλεξήνεμο θεωρείται μέρος της ζώνης αναφοράς εφόσον μπορεί να έλθει σε στατική επαφή με τη διάταξη δοκιμής κατά τη μέθοδο που περιγράφεται στο παράρτημα II της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ.

4.3.5. Για όλες τις θέσεις καθημένων που εμφαίνονται στην προσθήκη 1 και σημειώνονται με το σύμβολο #, gia káue ekteueiménh uésh kauhménvn ópvw aztĥ kauoríyetai sto shmeío 4.3.6 prépei na zpárxozn dźo kátv agkzrýseiw.

4.3.6. "Εκτεθειμένη θέση καθημένων" είναι εκείνη όπου δεν υπάρχει προστατευτικό διάφραγμα εμπρός από το κάθισμα στο χώρο που ορίζεται κατωτέρω:

— μεταξύ δύο οριζόντιων επιπέδων, από τα οποία το ένα διέρχεται από το σημείο H και το άλλο ευρίσκεται 400 mm πάνω από αυτό,

— μεταξύ δύο κατακόρυφων διαμήκων επιπέδων συμμετρικών σε σχέση με το σημείο H και απέχοντα μεταξύ τους 400 mm,

— πίσω από εγκάρσιο κατακόρυφο επίπεδο που απέχει 1,30 m, από το σημείο H.

Σε ό,τι αφορά την παρούσα απαίτηση ο όρος "προστατευτικό διάφραγμα" σημαίνει επιφάνεια επαρκούς πάχους που δεν παρουσιάζει ασυνέχειες τέτοιες ώστε, αν σφαίρα διαμέτρου 165 mm προβληθεί γεωμετρικώς οριζοντίως και κατά τη διεύθυνση του μήκους μέσω οποιουδήποτε σημείου του χώρου που καθορίζεται ανωτέρω καθώς και μέσω του κέντρου της σφαίρας, δεν υπάρχει πουθενά στο προστατευτικό διάφραγμα άνοιγμα μέσω του οποίου να μπορεί να διέλθει η γεωμετρική προβολή της σφαίρας.

Ένα κάθισμα θεωρείται "εκτεθειμένη θέση καθημένων" εφόσον τα προστατευτικά διαφράγματα που βρίσκονται εντός του χώρου ο οποίος καθορίζεται ανωτέρω έχουν συνολικά επιφάνεια μικρότερη από 800 cm^2.

4.3.7. Για όλα τα πτυσσόμενα καθίσματα καθώς επίσης για όλα τα καθίσματα οποιουδήποτε οχήματος τα οποία δεν καλύπτονται από τα σημεία 4.3.1 έως 4.3.5, δεν απαιτείται ζώνη ασφαλείας. Σε περίπτωση όμως που το όχημα είναι εφοδιασμένο με αγκυρώσεις για τέτοιου είδους καθίσματα, οι εν λόγω αγκυρώσεις πρέπει να πληρούν τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

Στην περίπτωση αυτή δύο κάτω αγκυρώσεις αρκούν.»

Το σημείο 4.4.3 γίνεται:

«4.4.3. *Θέση των κάτω πραγματικών αγκυρώσεων (βλέπε προσθήκη 2).*

4.4.3.1. Εμπρόσθια καθίσματα, οχήματα κατηγορίας M_1

Σε οχήματα με κινητήρα τα οποία ανήκουν στην κατηγορία M_1 η γωνία α_1 (όχι προς την πλευρά της πόρπης) πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ 30 και 80 μοιρών ενώ η γωνία α_2 (προς το μέρος της πόρπης) πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ 45 και 80°. Και οι δύο απαιτήσεις όσον αφορά τη γωνία ισχύουν για όλες τις κανονικές θέσεις ρύθμισης των εμπρόσθιων καθισμάτων. Σε περίπτωση που τουλάχιστον μία από τις γωνίες α_1 και α_2 είναι σταθερή σε όλες τις κανονικές θέσεις χρήσης, πρέπει να λαμβάνει τιμή 60 ° ± 10°.

Στην περίπτωση ρυθμιζόμενων καθισμάτων με μηχανισμό ρύθμισης που περιγράφεται στο σημείο 1.12 και γωνία κλίσης ερεισινώτου μικρότερη από 20° (βλέπε παράρτημα III σχήμα 1), η γωνία α_1 μπορεί να είναι μικρότερη από την ελάχιστη τιμή (30°) η οποία ορίζεται ανωτέρω, υπό την προϋπόθεση ότι δεν γίνεται μικρότερη από 20° σε καμία από τις κανονικές θέσεις χρήσης.

4.4.3.2. Οπίσθια καθίσματα, οχήματα κατηγορίας M_1

Σε οχήματα με κινητήρα τα οποία ανήκουν στην κατηγορία M_1, οι τιμές των γωνιών α_1 και α_2 πρέπει να κυμαίνονται μεταξύ 20° και 80° για όλα τα οπίσθια καθίσματα.

Εφόσον τα οπίσθια καθίσματα είναι ρυθμιζόμενα, οι ανωτέρω τιμές ισχύουν για όλες τις κανονικές θέσεις ρύθμισης.

4.4.3.3. Εμπρόσθια καθίσματα, κατηγορίες οχημάτων διαφορετικές από την M_1

Σε οχήματα με κινητήρα που ανήκουν σε κατηγορίες διαφορετικές από την M_1 οι γωνίες α_1 και α_2 πρέπει να περιλαμβάνονται μεταξύ 30° και 80° για όλες τις κανονικές θέσεις ρύθμισης των εμπρόσθιων καθισμάτων. Όταν στην περίπτωση των εμπρόσθιων καθισμάτων οχημάτων με μέγιστη μάζα το πολύ ίση προς 3,5 τόνους τουλάχιστον μία από τις γωνίες α_1 και α_2 είναι σταθερή σε όλες τις κανονικές θέσεις χρήσης, η τιμή της πρέπει να είναι 60° ± 10°.

4.4.3.4. Οπίσθια καθίσματα και ειδικά εμπρόσθια ή οπίσθια καθίσματα, οχήματα που ανήκουν σε κατηγορίες διαφορετικές από την M_1

Σε οχήματα που ανήκουν σε κατηγορίες διαφορετικές από την M_1, εφόσον πρόκειται για:

— πάγκους,

— ρυθμιζόμενα καθίσματα (εμπρόσθια και οπίσθια) με το μηχανισμό ρύθμισης που περιγράφεται στο σημείο 1.12 και γωνία ερεισίνωτου μικρότερη των 20° (βλέπε παράρτημα III σχήμα 1)

και

— για άλλα οπίσθια καθίσματα

οι γωνίες α_1 και α_2 μπορούν να περιλαμβάνονται μεταξύ 20° και 80° σε οποιαδήποτε κανονική θέση χρήσης. Όταν στην περίπτωση των εμπρόσθιων καθισμάτων οχημάτων με μέγιστη μάζα το πολύ ίση προς 3,5 τόνους, τουλάχιστον μία από τις γωνίες α_1 και α_2 είναι σταθερή σε όλες τις κανονικές θέσεις χρήσης, η τιμή της πρέπει να είναι 60° ± 10°.

Το παλαιό σημείο 4.4.3.3 λαμβάνει τη νέα αρίθμηση 4.4.3.5.

Στο τέλος του σημείου 4.4.4.1 προστίθενται τα ακόλουθα:

«Όταν για την πρόσβαση στα εμπρόσθια και στα οπίσθια καθίσματα προβλέπονται δύο θύρες και η άνω αγκύρωση στερεώνεται στη θέση "Β", το σύστημα πρέπει να έχει έτσι μελετηθεί ώστε να μην παρακωλύεται η είσοδος στο όχημα ή η έξοδος από αυτό».

Μετά το σημείο 5.2.3 προστίθεται το νέο σημείο 5.2.4:

«5.2.4. Σε περίπτωση που εφαρμόζεται μέθοδος δοκιμής άλλη από εκείνες που προβλέπονται στα σημεία 5.2.1 έως 5.2.3 της παρούσας οδηγίας, πρέπει να αποδειχθεί ότι η μέθοδος αυτή είναι ισοδύναμη.»

Το σημείο 5.3.5.3 γίνεται:

«5.3.5.3. Όταν ο κατασκευαστής παραδίδει το όχημά του με ζώνες ασφαλείας, οι αντίστοιχες αγκυρώσεις μπορεί, αν το ζητήσει ο κατασκευαστής, να υποβληθούν μόνο σε δοκιμή κατά την οποία τα φορτία μεταδίδονται σε αυτές μέσω μηχανισμού που αναπαράγει τη γεωμετρία του τύπου ζωνών οι οποίες πρέπει να στερεώνονται στις εν λόγω αγκυρώσεις.»

Το σημείο 5.3.6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.3.6. Όταν οι πλευρικές θέσεις και οι κεντρικές θέσεις δεν διαθέτουν άνω αγκυρώσεις, οι κάτω αγκυρώσεις πρέπει να υποβληθούν στη δοκιμή που προβλέπεται στο σημείο 5.4.3, κατά την οποία οι δυνάμεις μεταδίδονται σ' αυτές μέσω μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία μιας κάτω του υπογαστρίου ζώνης.»

Το σημείο 5.4.1.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.4.1.2. Για οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, εφαρμόζεται με μηχανισμό έλξης (βλέπε παράρτημα IV σχήμα 2) στερεωμένο στις αγκυρώσεις της ίδιας ζώνης, φορτίο δοκιμής 1 350 ± 20 daN, μέσω μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία του ιμάντα που βρίσκεται στο άνω μέρος του κορμού.

Για οχήματα των κατηγοριών M_2 και N_2, το φορτίο δοκιμής είναι 675 ± 20 daN.

Για οχήματα των κατηγοριών M_3 και N_3, το φορτίο δοκιμής είναι 450 ± 20 daN.

Το σημείο 5.4.1.3 αντικαθίσταται από το ακόμουθο κείμενο:

«5.4.1.3. Για οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, εφαρμόζεται συγχρόνως ελκτική δύναμη 1 350 ± 20 daN σε μηχανισμό έλξης (βλέπε παράρτημα IV σχήμα 1) στερεωμένο στις δύο κάτω αγκυρώσεις.

Για οχήματα των κατηγοριών M_2 και N_2, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 675 ± 20 daN.

Για οχήματα των κατηγοριών M3 και N3, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 450 ± 20 daN.

Το σημείο 5.4.2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.4.2.1. Για οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, σε μηχανισμό έλξης (βλέπε παράρτημα IV σχήμα 2) στερεωμένο στην άνω αγκύρωση και στην απέναντί της κάτω αγκύρωση της ίδιας ζώνης επιβάλλεται φορτίο δοκιμής 1 350 ± 20 daN, χρησιμοποιούμενου, εφόσον παραδίδεται από τον κατασκευαστή, συσπειρωτήρα τοποθετημένου στην άνω αγκύρωση.

Για οχήματα των κατηγοριών M_2 και N_2, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 675 ± 20 daN.

Για οχήματα των κατηγοριών M_3 και N_3, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 450 ± 20 daN.

Το σημείο 5.4.2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.4.2.2. Για οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, εφαρμόζεται συγχρόνως ελκτική δύναμη 1 350 ± 20 daN σε μηχανισμό έλξης (πλέπε παράρτημα IV σχήμα 1) στερεωμένο στις κάτω αγκυρώσεις.

Για οχήματα των κατηγοριών M_2 και N_2, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 675 ± 20 daN.

Για οχήματα των κατηγοριών M_3 και N_3, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 450 ± 20 daN.

Το σημείο 5.4.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.4.3. *Δοκιμή ζωνών ασφαλείας κάτω του υπογαστρίου.*

Για οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, εφαρμόζεται σε μηχανισμό έλξης (βλέπε παράρτημα IV σχήμα 1) στερεωμένο στις δύο κάτω αγκυρώσεις, φορτίο δοκιμής 2 225 ± 20 daN.

Για οχήματα των κατηγοριών M_2 και N_2, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 1 110 ± 20 daN.

Για οχήματα των κατηγοριών M_3 και N_3, το εν λόγω φορτίο είναι 740 ± 20 daN.

5.4.4.1. Η πρόταση που είχε προστεθεί από την οδηγία 82/318/ΕΟΚ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Στην περίπτωση των οχημάτων των κατηγοριών M2 και N2, αυτή η δύναμη πρέπει να είναι ίση προς το δεκαπλάσιο του βάρους του συνολικού καθίσματος· για τις κατηγορίες M3 και N3 θα πρέπει να είναι ίση προς 6,6 φορές του βάρους του συνολικού καθίσματος.»

Τα σημεία 5.4.5.2 και 5.4.5.3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο του σημείου 5.4.5.2:

«5.4.5.2. Για οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, εφαρμόζεται συγκχρόνως ελκτική δύναμη 1 350 ± 20 daN σε μηχανισμό έλξης (βλέπε παράρτημα IV σχήμα 2) στερεωμένο στις δύο κάτω αγκυρώσεις.

Για οχήματα των κατηγοριών M_2 και N_2, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 675 ± 20 daN.

Για οχήματα των κατηγοριών M_3 και N_3, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 450 ± 20 daN.»

Στο παράρτημα I προστίθενται οι ακόλουθες νέες προσθήκες 1 και 2:

«Προσθήκη 1

ΕΛΑΧΙΣΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΗΜΕΙΩΝ ΑΓΚΥΡΩΣΗΣ

Κατηγοριές οχημάτων	Πλευρικές θέσεις καθημένων			Κεντρικές θέσεις καθημένων	
	Εμπρόσθιες		Όχι εμπρόσθιες	Εμπρόσθιες	Όχι εμπρόσθιες
	Οδηγός	Επιβάτες			
M_1	3	3	Ø 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	#	*	#

Σημείωση:
2: Δύο κάτω αγκυρώσεις που επιτρέπουν την εγκατάσταση ζώνης ασφαλείας κάτω του υπογαστρίου.
*: Αναφέρεται στα σημείο 4.3.4.
#: Αναφέρεται στο σημεία 4.3.5 και 4.3.6.
3: Δύο κάτω αγκυρώσεις και μία άνω αγκύρωση που προσφέρουν τη δυνατότητα εγκατάστασης ζώνης ασφαλείας τριών σημείων με εξαίρεση τα εμπρόσθια πλευρικά καθίσματα των κατηγοριών M_1, N_1 και M_2 με μέγιστη μάζα το πολύ ίση προς 3,5 τόνους, για τα οποία οι αγκυρώσεις να καθιστούν δυνατή την εγκατάσταση ζωνών ασφαλείας τύπου Ar.
Ø: Αναφέρεται στο σημείο 4.3.3»

«Προσθήκη 2

ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΤΩ ΑΓΚΥΡΩΣΕΩΝ, ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΜΟΝΟ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗ ΓΩΝΙΑ: α (°)

	Παλαιές απαιτήσεις		Νέες απαιτήσεις	
	M_1	Διαφορετική από τη M_1	M_1	Διαφορετική από τη M_1
Εμπρόσθια (πλευρικά και κεντρικό)				
— προς το μέρος της πόρπης	30 – 80	30 – 80	45 – 80	30 – 80
— όχι προς την πλευρά της πόρπης	30 – 80	30 – 80	30 – 80	30 – 80
— σταθερή γωνία	50 – 70	30 – 80	50 – 70	50 – 70
— πάγκος	30 – 80	20 – 80		
— προς το μέρος της πόρπης			45 – 80	20 – 80
— όχι προς την πλευρά της πόρπης			30 – 80	20 – 80
— ρυθμιζόμενο κάθισμα με γωνία ερεισινώτου < 20°	20 – 80	20 – 80	20 – 80 45 – 80 (*)	20 – 80
Οπίσθια (πλευρικά και κεντρικό)	20 – 80	20 – 80	30 – 80	20 – 80
Πτυσσόμενο κάθισμα	Δεν απαιτείται αγκύρωση ζώνης ασφαλείας. Σε περίπτωση που το όχημα είναι εφοδιασμένο με αγκυρώσεις: βλέπε απαιτήσεις όσον αφορά τη γωνία εμπρόσθια και οπίσθια.			

(*) "όχι προς την πλευρά της πόρπης" (α_1): 20 – 80°
"προς το μέρος της πόρπης" (α_2): 45 – 80°
(και τα δύο: εάν η γωνία δεν είναι σταθερή: βλέπε σημείο 4.4.3.1).»