31990L0629

L 341/14 *DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH* 6.12.1990

DYREKTYWA KOMISJI

z dnia 30 października 1990 r.

dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 76/115/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do punktów mocowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach silnikowych

(90/629/EWG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą,

uwzględniając dyrektywę Rady 76/115/EWG z dnia 18 grudnia 1975 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do punktów mocowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach silnikowych [1], ostatnio zmienioną dyrektywą Komisji 82/318/EWG [2], w szczególności jej art. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

doświadczenie praktyczne oraz rozwój technologiczny wskazują, iż możliwa jest poprawa bezpieczeństwa na drogach przez zastosowanie wymogów podobnych do już istniejących, odnoszących się do pojazdów kategorii M_2 o maksymalnej dopuszczalnej masie przekraczającej 3500 kg oraz do pojazdów kategorii M_3 (autobusy), dotąd nieobjętych wymogami, a także możliwe jest rozszerzenie zastosowania wymogów odnośnie do miejsc siedzących, dotychczas nieobjętych wymogami, lub wobec innych kategorii pojazdów;

doświadczenie to wskazuje, iż w odniesieniu do niektórych z istniejących definicji i wymogów konieczne jest nieznaczne dostosowanie;

zabezpieczenie przed wysuwaniem się spod pasów powinno zostać ulepszone, co można zapewnić przez modyfikację rozmieszczenia punktów mocowania pasów bezpieczeństwa i/lub zmiany konstrukcji siedzeń; należy opracować procedurę badania, która umożliwi wykazanie poprawy poziomu zabezpieczenia;

przepisy niniejszej dyrektywy są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego Dyrektyw w sprawie Usuwania Barier Technicznych w Handlu Pojazdami Silnikowymi,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W załączniku I do dyrektywy 76/115/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Z mocą od dnia 1 maja 1991 r. żadne Państwo Członkowskie nie może w odniesieniu do punktów mocowania pasów bezpieczeństwa:

— odmówić w odniesieniu do typu pojazdu udzielenia homologacji typu EWG lub też wydania egzemplarza świadectwa przewidzianego w art. 10 ust. 1 tiret ostatnie dyrektywy 70/156/EWG [3] lub też udzielenia krajowej homologacji typu, lub

— zabronić dopuszczenia do ruchu pojazdów,

jeżeli punkty mocowania w tym typie pojazdu lub w tych pojazdach są zgodne z wymogami dyrektywy 76/115/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.

2. Z mocą od dnia 1 lipca 1992 r. Państwa Członkowskie:

— nie wydają już egzemplarza świadectwa przewidzianego w art. 10 ust. 1 tiret ostatnie dyrektywy 70/156/EWG w odniesieniu do typu pojazdu,

— mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu w odniesieniu do typu pojazdu,

w którym punkty mocowania nie są zgodne z wymogami dyrektywy 76/115/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.

3. Z mocą od dnia 1 lipca 1997 r. Państwa Członkowskie mogą zabronić dopuszczenia do ruchu pojazdów, w których punkty mocowania nie są zgodne z wymogami dyrektywy 76/115/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Państwa Członkowskie dokonują, najpóźniej do dnia 31 grudnia 1992 r., dalszego przeglądu przepisów dyrektywy 76/115/EWG oraz w szczególności załącznika I i jego ppkt 4.4.3 w celu poprawy systemu zabezpieczenia przed wysuwaniem się spod pasów, z uwzględnieniem nowych środków i metod przeprowadzania badań dynamicznych związanych z nimi.

[1] Dz.U. L 24 z 30.1.1976, str. 6.
[2] Dz.U. L 139 z 19.5.1982, str. 9.
[3] Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

Artykuł 4

Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 1 maja 1991 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Kiedy Państwa Członkowskie przyjmują te przepisy, zawierają one odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to towarzyszy ich urzędowej publikacji. Procedurę dokonywania takiego odniesienia przyjmują Państwa Członkowskie.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 30 października 1990 r.

W imieniu Komisji

Martin BANGEMANN

Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

Po ppkt 1.6 dodaje się ppkt 1.6.1 w brzmieniu:

„1.6.1. »przednie siedzenie pasażera« oznacza siedzenie, którego »najbardziej wysunięty punkt H« jest w lub przed pionową poprzeczną płaszczyzną przechodzącą przez punkt R kierowcy."

Podpunkt 4.2.1.1 otrzymuje brzmienie:

„zawierać napinacze. Niniejszego przepisu nie stosuje się do pojazdów, w których, zgodnie z ppkt 4.3, dopuszcza się pasy biodrowe tylko w odniesieniu do przednich siedzeń zewnętrznych. Jeżeli punkty mocowania...."

(Pozostaje bez zmian)

Podpunkt 4.3 otrzymuje brzmienie:

„4.3. **Minimalna liczba punktów mocowania (patrz dodatek 1).**

4.3.1. Każdy pojazd kategorii M i N (z wyjątkiem pojazdów, które posiadają miejsca specjalnie zaprojektowane dla pasażerów stojących, w przypadku kategorii M_2 ponad 3,5 ton oraz M_3) musi być wyposażony w punkty mocowania pasów bezpieczeństwa, które spełniają wymogi niniejszej dyrektywy.

4.3.2. Minimalna liczba punktów mocowania pasów bezpieczeństwa dla każdego miejsca siedzącego zwróconego przodem do kierunku jazdy określona jest w dodatku 1.

4.3.3. Jednakże dla zewnętrznych miejsc siedzących – innych niż przednie – w pojazdach kategorii M_1, wykazanych w dodatku 1 i oznaczonych symbolem Ø, dopuszcza się dwa dolne punkty mocowania, jeżeli między siedzeniem a najbliższą ścianą boczną pojazdu jest przejście umożliwiające pasażerom dostęp do innych części pojazdu. Przestrzeń między miejscem siedzącym a ścianą boczną pojazdu jest traktowana jako przejście, jeżeli odległość między ścianą boczną w czasie, gdy wszystkie drzwi są zamknięte, a wzdłużną pionową płaszczyzną przechodzącą przez linię środkową danego miejsca siedzącego – mierzoną z pozycji punktu R i prostopadle do punktu przecięcia wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu – jest większa niż 500 mm.

4.3.4. Dla przednich środkowych miejsc siedzących, przedstawionych w dodatku 1 i oznaczonych symbolem *, odpowiednie będą dwa dolne punkty mocowania, jeżeli szyba przednia znajduje się poza strefą odniesienia określoną w załączniku II do dyrektywy 74/60/EWG; jeżeli szyba znajduje się w tej strefie odniesienia, wymagane są trzy punkty mocowania.

W odniesieniu do punktów mocowania szyba przednia uważana jest za część strefy odniesienia, kiedy może ona wejść w statyczny kontakt z aparaturą badawczą, zgodnie z metodą opisaną w załączniku II do dyrektywy 74/60/EWG.

4.3.5. W przypadku wszystkich miejsc siedzących, przedstawionych w dodatku 1 i oznaczonych symbolem #, każde odsłonięte miejsce siedzące określone, w ppkt 4.3.6, musi być wyposażone w dwa dolne punkty mocowania.

4.3.6. »Miejsce siedzące szczególnego ryzyka« to takie miejsce, przed którym nie znajduje się »osłona ochronna« w podanych niżej odległościach:

— między dwoma płaszczyznami poziomymi, z których jedna przechodzi przez punkt H, a druga 400 mm ponad nią,

— między dwoma pionowymi płaszczyznami wzdłużnymi, które są symetryczne w stosunku do punktu H i są od siebie oddalone o 400 mm,

— za poprzeczną płaszczyzną pionową w odległości 1,30 m od punktu H.

Do celów niniejszego wymogu »osłona ochronna« oznacza powierzchnię o odpowiedniej odporności, bez jakichkolwiek nieciągłości, taką, że jeżeli dokonuje się rzutu poziomego wzdłużnego kuli o średnicy 165 mm przez jakikolwiek punkt przestrzeni określonej powyżej oraz przez środek kuli, w żadnym punkcie ekranu ochronnego nie ma jakiejkolwiek szczeliny, w której zmieściłby się rzut geometryczny tej kuli.

Miejsce siedzące uważa się za »miejsce siedzące szczególnego ryzyka«, jeżeli osłony ochronne znajdujące się w obrębie przestrzeni określonej powyżej mają łączną powierzchnię mniejszą niż 800 cm^2.

4.3.7. W przypadku siedzeń składanych, a także w odniesieniu do wszystkich miejsc siedzących jakiegokolwiek pojazdu, które nie zostały objęte ppkt 4.3.1–4.3.5, nie wymaga się żadnych punktów mocowania pasów. Jednakże jeżeli pojazd jest wyposażony w punkty mocowania dla wspomnianych miejsc siedzących, muszą one być zgodne z wymogami niniejszej dyrektywy.

W takim przypadku dwa dolne punkty mocowania są wystarczające."

Podpunkt 4.4.3 otrzymuje brzmienie:

„4.4.3. *Umiejscowienie dolnych skutecznych punktów mocowania (patrz dodatek 2)*

4.4.3.1. Siedzenia przednie, pojazdy kategorii M_1

W pojazdach mechanicznych kategorii M_1 kąt α1 (nie od strony zamka pasa bezpieczeństwa) wynosi 30–80°, a kąt α2 (od strony zamka pasa bezpieczeństwa) wynosi 45–80°. Wymogi dla obu kątów obowiązują dla wszystkich zwykłych pozycji jazdy przednich siedzeń. Jeżeli co najmniej jeden z kątów α1 lub α2 jest stały dla wszystkich zwykłych pozycji użytkowania siedzeń, jego wartość wynosi 60 ± 10°.

W przypadku siedzeń regulowanych z systemem regulacji określonym w ppkt 1.12, z oparciem o kącie nachylenia mniejszym niż 20° (patrz rysunek 1 w załączniku III), kąt α1 może być mniejszy niż minimalna wartość (30°) wymagana powyżej, jeżeli nie jest ona mniejsza niż 20° w jakiejkolwiek zwykłej pozycji użytkowania siedzenia.

4.4.3.2. Siedzenia tylne, pojazdy kategorii M_1

W pojazdach silnikowych kategorii M_1 kąty α1 i α2 wynoszą 30–80° dla wszystkich siedzeń tylnych. Jeżeli siedzenia tylne są regulowane, powyższe kąty są obowiązujące dla wszystkich zwykłych pozycji jazdy.

4.4.3.3. Siedzenia przednie, pojazdy kategorii innej niż M_1

W pojazdach silnikowych kategorii innych niż M_1 kąty α1 i α2 wynoszą 30–80° dla wszystkich zwykłych pozycji jazdy siedzeń przednich. Jeżeli w przypadku siedzeń przednich pojazdów o maksymalnej masie nieprzekraczającej 3,5 tony przynajmniej jeden z kątów α1 lub α2 jest stały dla wszystkich zwykłych pozycji użytkowania siedzeń, jego wartość wynosi 60 ± 10°.

4.4.3.4. Siedzenia tylne i specjalne siedzenia przednie bądź tylne, pojazdy kategorii innych niż M_1

W pojazdach kategorii innych niż M_1 w odniesieniu do:

— kanap,

— siedzeń regulowanych (przednich i tylnych) z system regulacji określonym w ppkt 1.12, z kątem nachylenia oparcia mniejszym niż 20° (patrz rysunek 1 w załączniku III), oraz

— pozostałych siedzeń tylnych,

kąty α1 i α2 mogą wynosić 20–80° w każdej zwykłej pozycji użytkowania siedzenia. Jeżeli w przypadku siedzeń przednich pojazdów o maksymalnej masie nieprzekraczającej 3,5 tony przynajmniej jeden z kątów α1 lub α2 jest stały dla wszystkich zwykłych pozycji użytkowania siedzeń, jego wartość wynosi 60 ± 10°.".

Podpunkt 4.4.3.3 otrzymuje oznaczenie ppkt 4.4.3.5.

Na końcu ppkt 4.4.4.1 dodaje się, co następuje:

„Jeżeli dostęp do przednich i tylnych siedzeń zapewniony jest przez jedną parę drzwi, a górny punkt mocowania umieszczony jest w punkcie »B«, system musi zostać tak zaprojektowany, aby nie uniemożliwiać wsiadania ani wysiadania z pojazdu."

Po ppkt 5.2.3 dodaje się ppkt 5.2.4 w brzmieniu:

„5.2.4. Jeśli stosuje się inną metodę badania niż przewidziana w ppkt 5.2.1–5.2.3 niniejszej dyrektywy, należy dostarczyć dowód, że stosowana metoda jest w stosunku do nich równoważna."

Podpunkt 5.3.5.3 otrzymuje brzmienie:

„5.3.5.3. W przypadku gdy producent umieszcza w pojeździe pasy bezpieczeństwa, odpowiadające im punkty mocowania mogą na wniosek producenta zostać poddane jedynie takiemu badaniu, w którym obciążenia przechodzą na punkty mocowania poprzez urządzenie odtwarzające geometrię typu pasów, które mają zostać zamocowane do punktów mocowania."

Podpunkt 5.3.6 otrzymuje brzmienie:

„5.3.6. Jeżeli siedzenia zewnętrzne i środkowe nie są wyposażone w górne punkty mocowania, dolne punkty mocowania poddaje się badaniu przewidzianemu w ppkt 5.4.3, podczas którego obciążenia przechodzą na punkty mocowania poprzez urządzenie odtwarzające geometrię pasa biodrowego."

Podpunkt 5.4.1.2 otrzymuje brzmienie:

„5.4.1.2. W przypadku pojazdów kategorii M_1 i N_1 obciążenie próbne 1350 ± 20 daN zostaje zastosowane przez urządzenie trakcyjne (patrz rysunek 2 w załączniku IV) przymocowane do punktu mocowania tego samego pasa przy pomocy urządzenia odtwarzającego geometrię piersiowej taśmy takiego pasa bezpieczeństwa.

W przypadku pojazdów kategorii M_1 i N_1, obciążenie próbne wynosi 675 ± 20 daN.

W przypadku pojazdów kategorii M_1 i N_1, obciążenie badawcze próbne 450 ± 20 daN."

Podpunkt 5.4.1.3 otrzymuje brzmienie:

„5.4.1.3. W przypadku pojazdów kategorii M_1 i N_1 jednocześnie stosuje się siłę naciągającą wynoszącą 1350 ± 20 daN do urządzenia trakcyjnego (patrz rysunek 1 w załączniku IV) zamocowanego do dwóch dolnych punktów mocowania.

W przypadku pojazdów kategorii M_1 i N_2, obciążenie próbne wynosi 675 ± 20 daN.

W przypadku pojazdów kategorii M_2 i N_3, obciążenie próbne wynosi 450 ± 20 daN."

Podpunkt 5.4.2.1 otrzymuje brzmienie:

„5.4.2.1. W przypadku pojazdów kategorii M_1 i N_1 obciążenie próbne 1350 ± 20 daN stosuje się do urządzenia trakcyjnego (patrz rysunek 2 w załączniku IV) dołączonego do górnego punktu mocowania i do przeciwnego mu dolnego punktu mocowania tego samego pasa, przy użyciu napinacza umieszczonego w górnym punkcie mocowania, jeżeli producent wyposażył pojazd w taki napinacz.

W przypadku pojazdów kategorii M_2 i N_2 obciążenie próbne wynosi 675 ± 20 daN.

W przypadku pojazdów kategorii M_3 i N_3 obciążenie próbne wynosi 450 ± 20 daN."

Podpunkt 5.4.2.2 otrzymuje brzmienie:

„5.4.2.2. W przypadku pojazdów kategorii M_1 i N_1 jednocześnie stosuje się siłę trakcyjną wynoszącą 1350 ± 20 daN do urządzenia trakcyjnego (patrz rysunek 1 w załączniku IV) zamocowanego do dolnych punktów mocowania.

W przypadku pojazdów kategorii M_2 i N_2, obciążenie próbne wynosi 675 ± 20 daN.

W przypadku pojazdów kategorii M_3 i N_3, obciążenie próbne wynosi 450 ± 20 daN."

Podpunkt 5.4.3 otrzymuje brzmienie:

„5.4.3. Badanie w układzie pasa biodrowego.

W przypadku pojazdów kategorii M_1 i N_1 obciążenie próbne 2225 ± 20 daN stosuje się do urządzenia trakcyjnego (patrz rysunek 1 w załączniku IV) zamocowanego do dwóch dolnych punktów mocowania.

W przypadku pojazdów kategorii M_2 i N_2 obciążenie próbne wynosi 1110 ± 20 daN.

W przypadku pojazdów kategorii M_3 i N_3 obciążenie próbne wynosi 740 ± 20 daN."

Podpunkt 5.4.4.2 zdanie zmieniające dodane dyrektywą 82/318/EWG otrzymuje brzmienie:

„W przypadku pojazdów kategorii M_2 i N_2 siła ta musi być równa dziesięciokrotnej masie całego siedzenia; dla kategorii M_3 i N_3, siła ta musi być równa 6,6-krotnej masie całego siedzenia."

Podpunkt. 5.4.5.2 i 5.4.5.3 zastępuje się ppkt 5.4.5.2 w brzmieniu:

„5.4.5.2. W przypadku pojazdów kategorii M_1 i N_1 jednocześnie stosuje się siłę trakcyjną wynoszącą 1350 ± 20 daN do urządzenia trakcyjnego (patrz rysunek 3 w załączniku IV) zamocowanego do dwóch dolnych punktów mocowania.

W przypadku pojazdów kategorii M_2 i N_2 obciążenie próbne wynosi 675 ± 20 daN.

W przypadku pojazdów kategorii M_3 i N_3 obciążenie próbne wynosi 450 ± 20 daN."

W załączniku I dodaje się dodatki 1 i 2 w brzmieniu:

„Dodatek 1

MINIMALNA LICZBA PUNKTÓW MOCOWANIA

Kategorie pojazdów	Miejsca siedzące zewnętrzne			Miejsca siedzące środkowe	
	przód		inne niż przednie	przód	inne niż przód
	kierowca	pasażer			
M_1	3	3	Ø 3	*	2
$M_2 \leq 3{,}5$ tony	3	3	#	*	#
$M_2 > 3{,}5$ tony	3	3	#	2	#
M_3	3	3	#	2	#
N_1	3	3	#	*	#
N_2	3	3	#	*	#
N_3	3	3	#	*	#

Uwagi:

2: dwa dolne punkty mocowania, które umożliwiają instalację pasów biodrowych.
*: odnosi się do ppkt 4.3.4.
#: odnosi się do ppkt 4.3.5 i 4.3.6.
3: dwa dolne punkty mocowania i jeden górny punkt mocowania umożliwiające instalację trzypunktowego pasa bezpieczeństwa, z wyjątkiem siedzeń przednich, zewnętrznych. Siedzenia w pojazdach z kategorii M_1, N_1 oraz M_2 o maksymalnej masie nieprzekraczającej 3,5 tony, dla których punkty mocowania powinny umożliwiać instalację pasów bezpieczeństwa typu Ar.
Ø: odnosi się do ppkt 4.3.3.

”

„Dodatek 2

UMIEJSCOWIENIE DOLNYCH PUNKTÓW MOCOWANIA, WYŁĄCZNIE WYMOGI DOTYCZĄCE KĄTÓW: α°

	Poprzednie wymogi		Nowe wymogi	
	M_1	inne niż M_1	M_1	inne niż m_1
Przód (zewnętrzne i środkowe)				
- od strony zamka	30–80	30–80	45–80	30–80
- od strony innej niż zamek	30–80	30–80	30–80	30–80
- kąt stały	50–70	30–80	50–70	50–70
- kanapa:	30–80	20–80		
- od strony zamka			45–80	20–80
- od strony innej niż zamek			30–80	20–80
- siedzenie regulowane o kącie nachylenia < 20°	20–80	20–80	20–80 45–80 (*)	20–80
Siedzenia tylne (zewnętrzne i środkowe)	20–80	20–80	30–80	20–80
Siedzenia składane	Punkt mocowania pasa nie jest wymagany. Jeśli punkt mocowania jest zamontowany: patrz wymogi dla siedzeń przednich i tylnych.			

(*) »od strony innej niż zamek« (α1): 20–80°
»od strony zamka« (α2): 45–80°
(obydwa: jeśli kąt nie jest stały: patrz ppkt 4.4.3.1).

”