

31990L0629

L341/14

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

1990.12.6.

A BIZOTTSÁG IRÁNYELVE

(1990. október 30.)

a gépjárművek biztonsági öveinek rögzítéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 76/115/EGK tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról

(90/629/EGK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

2. cikk

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a legutóbb a 82/318/EGK irányelvvel ⁽¹⁾ módosított, a gépjárművek biztonsági öveinek rögzítéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 76/115/EGK tanácsi irányelvre ⁽²⁾ és különösen annak 6. cikkére,

mivel a gyakorlati tapasztalat és a műszaki fejlődés azt mutatja, hogy a közúti biztonság fokozható a 3 500 kg-ot meghaladó megengedett össztömegű M₂ és M₃ (buszok) járműkategóriák esetében, a már meglévőkhöz igazodó azonos követelmények alkalmazásával, amelyekre eddig nem terjedt ki a szabályozás, valamint e követelmények az egyéb járműkategóriák eddig nem szabályozott üléshelyeire történő általános kiterjesztésével;

mivel ez a tapasztalat azt mutatja, hogy néhány létező meghatározást és követelményt kismértékben ki kell igazítani;

mivel javítani kell a biztonsági öv alá csúszás elleni védelmet, amely a biztonsági övek rögzítéseinek és/vagy az ülések felépítésének módosításával valósítható meg; mivel ki kell alakítani egy olyan vizsgálati eljárást, amely alkalmas e védelem mértékének javulása bemutatására;

mivel az ezen irányelvben előírt rendelkezések összhangban vannak a gépjárművek kereskedelme műszaki akadályainak megszüntetéséről szóló irányelvek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításával foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 76/115/EGK irányelv I. melléklete ezen irányelv mellékletével összhangban módosul.

⁽¹⁾ HL L 139., 1982.5.19., 9. o.

⁽²⁾ HL L 24., 1976.1.30., 6. o.

(1) A tagállamok 1991. május 1-jétől kezdve a biztonsági övek rögzítéseire történő hivatkozással:

– nem tagadhatják meg valamely gépjárműtípus tekintetében az EKG-típusjóváahagyást, a 70/156/EGK irányelv ⁽³⁾ 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdésében meghatározott bizonyítvány másolatának kiadását vagy a nemzeti típusjóváahagyást, vagy

– nem tilthatják meg a jármű első forgalomba helyezését,

amennyiben a kérdéses járműtípus vagy e járművek biztonsági öveinek rögzítései megfelelnek az ezen irányelvvel módosított 76/115/EGK irányelv követelményeinek.

(2) A tagállamok 1992. július 1-jétől kezdve:

– nem állíthatnak ki több, a 70/156/EGK irányelv 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdésében meghatározott bizonyítványt olyan járműtípus esetében,

– elutasíthatják a nemzeti típusjóváahagyás megadását olyan járműtípus esetében,

amelyben a biztonsági övek rögzítései nem felelnek meg az ezen irányelvvel módosított 76/115/EGK irányelv követelményeinek.

(3) A tagállamok 1997. július 1-jétől kezdve megtilthatják azon járművek forgalomba helyezését, amelyekben a biztonsági-övrögzítések nem felelnek meg az ezen irányelvvel módosított 76/115/EGK irányelv követelményeinek.

3. cikk

A Bizottság a biztonsági öv alá csúszás veszélye elleni védelem erősítése érdekében legkésőbb 1992. december 31-ig elvégzi a 76/115/EGK irányelv, különösen annak I. melléklete 4.4.3. pontja további felülvizsgálatát, amely módosítás új intézkedéseket és ahhoz kapcsolódó dinamikus vizsgálati módszereket tartalmazhat.

⁽³⁾ HL L 42., 1970.2.23., 1. o.

4. cikk

A tagállamok végrehajtják azokat a rendelkezéseket amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 1991. május 1-jéig előtt megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

5. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1990. október 30-án.

a Bizottság részéről
Martin BANGEMANN
alelnök

MELLÉKLET

Az I. melléklet a következőképpen módosul:

Az 1.6. pont után egy új, 1.6.1. ponttal egészül ki:

- „1.6.1. az »első utasülés« minden olyan ülés, amelynél a kérdéses ülés »legelülső H-pontja« a vezető R-pontján átmenő függőleges keresztirányú síkban vagy az előtt található.”

A 4.2.1.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„beépített övvisszahúzó. Ez a rendelkezés nem vonatkozik azokra a járművekre, amelyek esetében a kétpontos biztonsági öv a 4.3. pont alapján csak az első külső ülések esetében megengedett. Amennyiben a rögzítések.....”

(A fennmaradó rész változatlan)

A 4.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.3. **A biztonságiöv-rögzítések legkisebb száma**

- 4.3.1. Mindegyik M és N járműkategóriát (kivéve a kifejezetten álló utasok számára tervezett férőhelyekkel rendelkező járműveket a 3,5 tonnánál nehezebb M_2 és az M_3 kategóriában) fel kell szerelni az ezen irányelv követelményeinek megfelelő biztonságiöv-rögzítésekkel.
- 4.3.2. Az egyes menetirányba néző ülőhelyekre felszerelt biztonságiöv-rögzítések száma megegyezik az I. függelékben meghatározottakkal.
- 4.3.3. Külső ülőhely esetén azonban – az első kivételével – az M_1 járműkategóriában, az 1. függelékben ábrázolt és »Ø« jellel jelölt két alsó biztonságiöv-rögzítés engedélyezett, amennyiben az ülés és a legközelebbi oldalfal között átjáró biztosítja az utasok részére a jármű többi részének az elérését. Az ülés és a jármű oldalfala közötti tér abban az esetben minősül átjárónak, ha bezárt ajtók mellett a kérdéses oldalfal és a szóban forgó ülés középvonalán áthaladó függőleges hosszirányú sík közötti távolság – az R-pont helyzetében és a jármű hosszirányú szimmetriatengelyére merőlegesen mérve – meghaladja az 500 mm-t.
- 4.3.4. Az 1. függelékben ábrázolt és »*« jelzéssel ellátott első középső ülőhelyek esetén két alsó biztonságiöv-rögzítés elegendőnek tekinthető, amennyiben a szélvédő a 74/60/EGK irányelv II. mellékletében meghatározott referenciazónán kívül helyezkedik el; ha a referenciazónán belül helyezkedik el, három biztonságiöv-rögzítés alkalmazása szükséges.

A biztonsági övek rögzítései tekintetében a szélvédő abban az esetben tekinthető a referenciazóna részének, ha a 74/60/EGK irányelv II. mellékletében leírt vizsgálati módszer szerinti vizsgálóberendezéssel képes statikus kapcsolatba kerülni.

- 4.3.5. Az 1. függelékben ábrázolt, és »#« jelzéssel ellátott összes ülőhelyet, illetve a 4.3.6. pontban meghatározott védelem nélküli ülőhelyeket két alsó biztonságiöv-rögzítéssel kell ellátni.
- 4.3.6. A »védelem nélküli ülőhely« olyan ülés, amely esetében nincsen »védőfal« az ülés előtt az alábbiakban meghatározott területen:

- a H ponton és a felette 400 mm-re található vízszintes síkok között,
- a H pontra szimmetrikus és egymástól 400 mm-re lévő két függőleges hosszanti sík között,
- A H ponttól 1,30 m-re lévő keresztirányú függőleges sík mögött.

Ezen előírás alkalmazásában: »védőfal« egy megfelelő szilárdságú felület, amelyen nem található olyan folytonossági hiányok, hogy a nyílásain egy, a hosszanti vízszintes irányban a fent meghatározott tér bármely pontján és a gömb középpontján keresztül vetített 165 mm átmérőjű gömb geometriai vetülete átférne.

Az ülés akkor tekinthető »védelem nélküli ülőhelynek«, ha a fent meghatározott területen lévő védőfal összesített felülete 800 cm²-nél kisebb.

- 4.3.7. A felhajtható ülések, valamint a 4.3.1.–4.3.5. pont által nem szabályozott járművek ülései esetében nincsen szükség biztonságiöv-rögzítésekre. Amennyiben azonban a jármű ezen üléseihez övrögzítéseket szereltek be, akkor e rögzítéseknek meg kell felelniük ezen irányelv előírásainak.

Ebben az esetben két alsó biztonságiöv-rögzítés elegendő.”

A 4.4.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

- „4.4.3. A biztonsági öv alsó tényleges rögzítéseinek helyzete (lásd a 2. függelék)

- 4.4.3.1. Első ülések, M_1 járműkategória

Az M_1 járműkategóriába tartozó gépjárművek esetében az α_1 szög értéke (a csattal ellenkező oldalon) a 30° – 80° közötti tartományba esik, és az α_2 szög értéke (a csat oldalán) a 45° – 80° közötti tartományba esik. Mindkét szögre vonatkozó követelmény az első ülések összes rendes utazási helyzetére érvényes. Amennyiben az α_1 és az α_2 szög egyike minden normál utazási helyzetben állandó, akkor annak értéke $60^\circ \pm 10^\circ$.

Az 1.12. pontban meghatározott beállító eszközzel ellátott, 20° -nál kisebb dőlésszögű háttámlával rendelkező állítható ülések esetén (lásd a III. melléklet 1. ábráját), az α_1 szög lehet kisebb a fent megadott minimális 30° -nál, amennyiben egyetlen rendes használati helyzetben sem kisebb, 20° -nál.

- 4.4.3.2. Hátsó ülések, M_1 járműkategória

Az M_1 járműkategóriába tartozó gépjárművek esetében a hátsó ülések α_1 és α_2 szöge értékének a 30° – 80° közötti tartományba kell lennie. Amennyiben a hátsó ülések állíthatók, a fenti értékek minden rendes utazási helyzetre érvényesek.

- 4.4.3.3. Első ülések az M_1 -től eltérő járműkategóriákban

Az M_1 -től eltérő járműkategóriába tartozó gépjárművek esetében az α_1 és az α_2 szög értékének az első ülések minden rendes utazási helyzetében a 30° – 80° közötti tartományban kell lennie. A 3,5 tonna legnagyobb össztömeget meg nem haladó járművek első ülései esetében – amennyiben az α_1 és az α_2 szögek egyike minden rendes használati helyzetben állandó – ennek értéke $60^\circ \pm 10^\circ$.

- 4.4.3.4. Hátsó ülések és különleges első vagy hátsó ülések az M_1 -től eltérő járműkategóriákban

Az M_1 -től eltérő járműkategóriákban, az alábbi esetekben:

- sorülés esetén,
- az 1.12. pontban meghatározott beállító eszközzel ellátott, 20° -nál kisebb dőlésszögű háttámlával rendelkező állítható (első vagy hátsó) ülések esetén (lásd a III. melléklet 1. ábráját), és
- egyéb hátsó ülések esetén,

az α_1 és az α_2 szög értékének a 20° – 80° közötti tartományban kell lennie az ülés minden rendes használati helyzetében. A 3,5 tonna legnagyobb össztömeget meg nem haladó járművek első ülései esetében – amennyiben az α_1 és az α_2 szög legalább egyike minden rendes használati helyzetben állandó – ennek értéke $60^\circ \pm 10^\circ$.

A korábbi 4.4.3.3. pont számozása 4.4.3.5. pontra változik.

A 4.4.4.1. pont vége a következő szöveggel egészül ki:

„Amennyiben kétajtós konfiguráció szolgál mind az első, mind a hátsó ülések eléréséhez és a biztonsági öv felső rögzítését a »B« oszlophoz rögzítették, akkor a rendszernek olyan kialakításúnak kell lennie, hogy ne akadályozza a járműbe történő beszállást és a járműből történő kiszállást.”

Az 5.2.3. pont után egy új, 5.2.4. ponttal egészül ki:

- „5.2.4. Amennyiben az ezen irányelv 5.2.1–5.2.3. pontjában meghatározottól eltérő vizsgálati eljárást alkalmaznak, bizonyítékot kell bemutatni annak egyenértékűségéről.”

Az 5.3.5.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

- „5.3.5.3. Amennyiben egy gyártó biztonsági övvel látja el a járműveit, a kapcsolódó biztonságiöv-rögzítéseken a gyártó kérésére olyan vizsgálat is végezhető, amely során a terhelést a biztonsági öv rögzítéseire kapcsolódó biztonsági övek geometriáját visszaadó eszközzel viszik át.”

Az 5.3.6. pont helyébe a következő szöveg lép:

- „5.3.6. Amennyiben a külső, illetve a középső ülések nem rendelkeznek felső biztonságiöv-rögzítéssel, az alsó biztonságiöv-rögzítéseken az 5.4.3. pontban meghatározott vizsgálatot kell elvégezni, amely során a terhelést a biztonsági öv alsó rögzítéseire egy, a kétpontos biztonsági öv geometriáját visszaadó eszközzel viszik át.”

Az 5.4.1.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

- „5.4.1.2. Az M_1 és N_1 kategóriába tartozó járművek esetében az ugyanazon biztonsági övhöz tartozó rögzítésekhez kapcsolt terhelőeszközre (lásd a IV. melléklet 2. ábráját) a biztonsági öv felsőtestet fogó részének geometriáját visszaadó eszközön keresztül $1\,350 \pm 20$ daN vizsgálati terhelést kell adni.

Az M_2 és N_2 kategóriába tartozó járművek esetén a vizsgálati terhelés 675 ± 20 daN.

Az M_3 és N_3 kategóriába tartozó járművek esetén a vizsgálati terhelés 450 ± 20 daN.”

Az 5.4.1.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

- „5.4.1.3. Az M_1 és N_1 kategóriába tartozó járművek esetében ugyanakkor $1\,350 \pm 20$ daN húzóerőt kell kifejteni a biztonsági öv két alsó rögzítéséhez kapcsolt terhelőeszközre (lásd a IV. melléklet 1. ábráját).

Az M_2 és N_2 kategóriába tartozó járművek esetén a vizsgálati terhelés 675 ± 20 daN.

Az M_3 és N_3 kategóriába tartozó járművek esetén a vizsgálati terhelés 450 ± 20 daN.”

Az 5.4.2.1. pont szövege a következőképpen módosul:

- „5.4.2.1. Az M_1 és N_1 kategóriába tartozó járművek esetében a biztonsági öv felső rögzítéséhez és ugyanazon biztonsági öv ellenkező oldalán lévő alsó rögzítéséhez kapcsolt terhelőeszközre (lásd a IV. melléklet 2. ábráját) – amennyiben a gyártó szerelt be ilyet – a biztonsági öv felső rögzítéséhez rögzített övvisszahúzó segítségével $1\,350 \pm 20$ daN vizsgálati terhelést kell adni.

Az M_2 és N_2 kategóriába tartozó járművek esetén a vizsgálati terhelés 675 ± 20 daN.

Az M_3 és N_3 kategóriába tartozó járművek esetén a vizsgálati terhelés 450 ± 20 daN.”

Az 5.4.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

- „5.4.2.2. Az M_1 és N_1 kategóriába tartozó járművek esetében ugyanakkor $1\,350 \pm 20$ daN húzóerőt kell kifejteni a biztonsági öv alsó rögzítéseire kapcsolt terhelőeszközre (lásd a IV. melléklet 1. ábráját).

Az M_2 és N_2 kategóriába tartozó járművek esetén a vizsgálati terhelés 675 ± 20 daN.

Az M_3 és N_3 kategóriába tartozó járművek esetén a vizsgálati terhelés 450 ± 20 daN.”

Az 5.4.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

- „5.4.3. A kétpontos biztonsági öv vizsgálati elrendezése

Az M_1 és N_1 kategóriába tartozó járművek esetében $2\,225 \pm 20$ daN húzóerőt kell kifejteni a biztonsági öv két alsó rögzítéséhez kapcsolt terhelőeszközre (lásd a IV. melléklet 1. ábráját).

Az M_2 és N_2 kategóriába tartozó járművek esetén a vizsgálati terhelés $1\,110 \pm 20$ daN.

Az M_3 és N_3 kategóriába tartozó járművek esetén a vizsgálati terhelés 740 ± 20 daN.”

Az 5.4.4.2. pontban a 82/318/EGK irányelv rendelkezéseivel kiegészített mondat az alábbiak szerint módosul:

„Az M_2 és N_2 kategóriába tartozó járművek esetén ez az erő a teljes ülés súlyának a tízszerese; az M_3 és N_3 kategóriába tartozó járművek esetén ez az erő a teljes ülés súlyának a 6,6-szerese.”

A korábbi 5.4.5.2. és 5.4.5.3. pont helyébe a következő új 5.4.5.2. pont lép:

- „5.4.5.2. Az M_1 és N_1 kategóriába tartozó járművek esetében ugyanakkor $1\,350 \pm 20$ daN húzóerőt kell kifejteni a biztonsági öv két alsó rögzítéséhez kapcsolt terhelőeszközre (lásd a IV. melléklet 3. ábráját).

Az M_2 és N_2 kategóriába tartozó járművek esetén a vizsgálati terhelés 675 ± 20 daN.

Az M_3 és N_3 kategóriába tartozó járművek esetén a vizsgálati terhelés 450 ± 20 daN.”

Az I. melléklet az alábbi 1. és 2. függeléssel egészül ki:

„1. függelék

A RÖGZÍTÉSEK LEGKISEBB SZÁMA

Járműkategória	Külső ülőhelyek			Középső ülőhelyek	
	Első		Elsőtől különböző	Első	Elsőtől különböző
	Vezető	Utas			
M_1	3	3	Ø 3	*	2
$M_2 \leq 3,5$ tonna	3	3	#	*	#
$M_2 > 3,5$ tonna	3	3	#	2	#
M_3	3	3	#	2	#
N_1	3	3	#	*	#
N_2	3	3	#	*	#
N_3	3	3	#	*	#

Megjegyzések:

2: két alsó rögzítés, amely lehetővé teszi a kétpontos biztonsági öv beszerelését

*: hivatkozás a 4.3.4. pontra

#: hivatkozás a 4.3.5. és a 4.3.6. pontra

3: két alsó rögzítés és egy felső rögzítés, amely lehetővé teszi hárompontos biztonsági öv beszerelését a 3,5 tonnát meg nem haladó legnagyobb össztömegű M_1 , N_1 és M_2 kategóriájú járművek első külső üléseinek kivételével, ahol a rögzítések lehetővé teszik az »A« típusú biztonsági öv beszerelését.

Ø: Hivatkozás a 4.3.3. pontra.”

„2. függelék

AZ ALSÓ RÖGZÍTÉSEK ELHELYEZKEDÉSE, KIZÁRÓLAG A SZÖG ÉRTÉKÉRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK: α (°)

	Korábbi követelmények		Új követelmények	
	M_1	M_1 -től eltérő	M_1	M_1 -től eltérő
Első (külső és középső)				
– a csat oldalán	30–80	30–80	45–80	30–80
– nem a csat oldalán	30–80	30–80	30–80	30–80
– állandó szög	50–70	30–80	50–70	50–70
– sorülés:	30–80	20–80		
– a csat oldalán			45–80	20–80
– nem a csat oldalán			30–80	20–80
– < 20°-os dőlésszögű háttámlával rendelkező állítható ülés	20–80	20–80	20–80	20–80
			45–80 (*)	
Hátsó (külső és középső)	20–80	20–80	30–80	20–80
Felhajtható ülés	Biztonságiöv-rögzítés alkalmazása nem szükséges. Amennyiben a biztonságiöv-rögzítést beépítették, a szög értékére vonatkozó követelményeket lásd az »Első« és a »Hátsó« mezőben.			

(*) * »nem a csat oldalán« (α_1): 20 – 80°»a csat oldalán« (α_2): 45 – 80°

mindkettő: amennyiben a szög nem állandó: lásd a 4.4.3.1. pontot.”