

31982L0318

19.5.1982

EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA

L 139/9

## KOMISJONI DIREKTIIV,

2. aprill 1982,

millega kohandatakse tehnika arenguga nõukogu direktiivi 76/115/EMÜ mootorsõidukite turvavööde kinnituspunkte käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta

(82/318/EMÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

Artikkel 2

võttes arvesse Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, <sup>(1)</sup> viimati muudetud direktiiviga 80/1267/EMÜ, <sup>(2)</sup> eriti selle artiklit 11,

võttes arvesse nõukogu 18. detsembri 1975. aasta direktiivi 76/115/EMÜ mootorsõidukite turvavööde kinnituspunkte käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, <sup>(3)</sup> viimati muudetud direktiiviga 81/575/EMÜ, <sup>(4)</sup> eriti selle artiklit 6,

ning arvestades, et

liiklusohutuse huvides laiendas nõukogu direktiiviga 81/575/EMÜ direktiivi 76/115/EMÜ reguleerimisala, mis kuni selleni oli piiratud direktiivi 70/156/EMÜ I lisas määratletud M<sub>1</sub>-kategooria sõidukitega, kõigile mootorsõidukiklassidele; kõnealuse reguleerimisala laiendamise kutsus esile vahepeal toimunud tehnika areng; selle meetme rakendamine nõuab siiski laiendatud reguleerimisalaga direktiivis määratletud nõuete ja katsete ühtlustamist; direktiivi kohaldamisel saadud kogemused on toonud ilmsiks vajaduse teatud sätete paremaks vastavusseviimiseks tegelike katsetingimustega;

käesoleva direktiivi sätted on kooskõlas mootorsõidukikaubanduses tehniliste tõkete kõrvaldamist käsitlevate direktiivide tehnika arengule kohandamise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

## Artikkel 1

Direktiivi 76/115/EMÜ I, II ja III lisa muudetakse kooskõlas käesoleva direktiivi lisaga.

<sup>(1)</sup> EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1.

<sup>(2)</sup> EÜT L 375, 31.12.1980, lk 34.

<sup>(3)</sup> EÜT L 24, 30.1.1976, lk 6.

<sup>(4)</sup> EÜT L 209, 29.7.1981, lk 30.

1. Alates 1. oktoobrist 1982 ei tohi liikmesriigid turvavööde kinnituspunktidega seotud põhjustel:

— keelduda M<sub>1</sub>-kategooria mootorsõiduki tüübile EMÜ tüübikinnituse andmisest, direktiivi 70/156/EMÜ artikli 10 lõike 1 viimases taandes nimetatud dokumendi väljastamisest, siseriikliku tüübikinnituse andmisest ega

— keelata sõidukite kasutuselevõtmist,

kui kõnealuse sõidukitüübi või sõidukite turvavööde kinnituspunktid vastavad käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 76/115/EMÜ nõuetele.

2. Alates 1. oktoobrist 1982 liikmesriigid

— ei anna enam välja direktiivi 70/156/EMÜ artikli 10 lõike 1 viimases taandes nimetatud dokumenti M<sub>1</sub>-kategooria mootorsõidukitele, milles turvavööde kinnituspunktid ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 76/115/EMÜ nõuetele,

— võivad keelduda siseriikliku tüübikinnituse andmisest M<sub>1</sub>-kategooria mootorsõiduki tüübile, milles turvavööde kinnituspunktid ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 76/115/EMÜ nõuetele.

Teatud kabriolettkerega autode või eemaldatava katusega autode korral, mis on saanud tüübikinnituse kooskõlas direktiivi 76/115/EMÜ I lisa punktiga 4.3.2 selle originaalkujul, asendatakse ülaltoodud kuupäev 1. oktoobriga 1986.

3. Alates 1. oktoobrist 1984 võivad liikmesriigid keelata nende  $M_1$ -kategooria sõidukite kasutuselevõtmist, mille turvavööde kinnituspunktid ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 76/115/EMÜ nõuetele.

Seda sätet ei kohaldata teatud kabriolettkeraga autodele või eemaldatava katusega autodele, mis on tüübikinnituse saanud kooskõlas direktiivi 76/115/EMÜ I lisa punktiga 4.3.2 selle originaalkujul.

#### Artikkel 3

1. Alates 1. oktoobrist 1982 ei tohi liikmesriigid, välja arvatud  $M_1$ -kategooria mootorsõidukite korral, turvavööde kinnituspunktidega seotud põhjustel:

— keelduda mootorsõiduki tüübile EMÜ tüübikinnituse andmisest, direktiivi 70/156/EMÜ artikli 10 lõike 1 viimases taandes nimetatud dokumendi väljastamisest, siseriikliku tüübikinnituse andmisest ega

— keelata sõidukite kasutuselevõtmist,

kui kõnealuse sõidukitüübi või sõidukite turvavööde kinnituspunktid vastavad käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 76/115/EMÜ nõuetele.

2. Olenemata ülaltoodud punktist 1, ei tohi liikmesriigid turvavööde kinnituspunktidega seotud põhjustel:

— kuni 30. septembrini 1986 keelduda  $N_2$ - ja  $N_3$ -kategooria mootorsõiduki tüübile EMÜ tüübikinnituse andmisest, direktiivi 70/156/EMÜ artikli 10 lõike 1 viimases taandes nimetatud dokumendi väljastamisest ega siseriikliku tüübikinnituse andmisest,

— kuni 30. septembrini 1987 keelata nende kategooriate sõidukite kasutuselevõtmist,

kui kõnealune sõidukitüüp või kõnealused sõidukid pole varustatud turvavööde kinnituspunktidega.

#### Artikkel 4

Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt 30. septembril 1982. Liikmesriigid teatavad neist viivitamata komisjonile.

#### Artikkel 5

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 2. aprill 1982

Komisjoni nimel

komisjoni liige

Karl-Heinz NARJES

## LISA

**Muudatused direktiivi 76/115/EMÜ lisades****I LISA – MÕISTED, EMÜ TÜÜBIKINNITUSE TAOTLEMINE, EMÜ TÜÜBIKINNITUS, SPETSIFIKATSIOONID, KATSED, TOODANGU VASTAVUS, JUHENDID**

Punkt 1.9. Väljend “(tip-up)” kustutatakse ingliskeelsest versioonist.

Punkt 2.2.1 sõnastatakse järgmiselt:

- “2.2.1. sõiduki konstruktsiooni üldise paigutuse joonised sobivas mõõtkavas, mis näitavad turvavööde kinnituspunktide asukohta, vajadusel kasutuses olevaid turvavööde kinnituspunkte ning turvavöö kinnituspunktide ja nende kinnitamiseks kasutatava konstruktsiooni detailsed joonised.”

Punkt 4.1.1 sõnastatakse järgmiselt:

- “4.1.1. H on direktiivi 77/649/EMÜ III lisa punktis 1.1 määratletud mõõtepunkt, mis tuleb määrata kooskõlas käesolevas direktiivis sätestatud protseduuriga.
- 4.1.1.1. H'-punkt on mõõtepunkt, mis vastab punktis 4.1.1 määratletud H-punktile ja mis määratakse kõigile tavapärastele asenditele, milles iste kasutatakse.
- 4.1.1.2. R-punkt on direktiivi 77/649/EMÜ III lisa punktis 1.2 määratletud istme mõõtepunkt.”

Punkt 4.1.2 sõnastatakse järgmiselt:

- “4.1.2. Mõõtejoon on direktiivi 77/649/EMÜ III lisa punktis 3.4 määratletud sirgjoon.”

Punkt 4.1.4 sõnastatakse järgmiselt:

- “4.1.4. C-punkt asub 450 mm vertikaalselt ülalpool R-punkti. Kui punktis 4.1.6 määratletud vahemaa S ei ole väiksem kui 280 mm ja kui tootja on valinud punktis 4.4.4.3 määratletud alternatiivse valemi  $BR = 280 \text{ mm} + 0,8 S$ , peab vertikaalne vahemaa C ja R vahel olema 500 mm.”

Punktis 4.1.5 asendatakse sõnad “H-punkt” sõnadega “H'-punkt”.

Punkt 4.1.6.2.1 sõnastatakse järgmiselt:

- “4.1.6.2.1. juhi istme tasand P on sõiduki keskpikitasandiga paralleelne vertikaaltasand, mis kulgeb läbi rooliratta keskpunkti rooliratta rummu tasandil, kui rooliratas (juhul, kui see on reguleeritav), on oma keskasendis.”

Punkti 4.1.6.2.3 viimane rida sõnastatakse järgmiselt:

- “ $A \geq 300 \text{ mm}$ , kui iste on mõeldud rohkem kui kahele reisijale.”

Punktile 4.3.4 lisatakse järgmine lause:

- “Sel juhul piisab kahest alumisest kinnituspunktist.”

Punkt 4.4.2.3 jäetakse välja.

Punktile 4.4.3 lisatakse hollandikeelses versioonis sõna “effectief”.

Punkt 4.4.3.1 sõnastatakse järgmiselt:

- “4.4.3.1. Nurgad  $\alpha_1$  ja  $\alpha_2$  peavad olema vahemikus  $30^\circ$ – $80^\circ$  kõigi tavapäraste asendite korral, milles istet kasutatakse. Kui  $M_1$ -kategooria mootorsõidukite esiistmetel on vähemalt üks nurkadest  $\alpha_1$  ja  $\alpha_2$  konstantne kõigis tavapärastes kasutusasendites, peab selle väärtus olema  $60^\circ \pm 10^\circ$ .”

Punkt 4.4.3.2 sõnastatakse järgmiselt:

- “4.4.3.2. Sõidukite pikkade istmete (välja arvatud  $M_1$ -kategooria), punktis 1.12 kirjeldatud tagaistmete ja alla  $20^\circ$  seljatoe kaldega reguleerimiseseadise istmete (vt III lisa joonis 1) korral võivad nurgad  $\alpha_1$  ja  $\alpha_2$  olla alla punktis 4.4.3.1 kehtestatud miinimumväärtust, tingimusel, et need ei ole alla  $20^\circ$  üheski tavapärases kasutusasendis.”

Punkt 4.4.4.1 sõnastatakse järgmiselt:

- “4.4.4.1. Kui kasutatakse rihma juhikut või sarnast seadist, mis mõjutab kasutuses oleva vöö ülemise kinnituspunkti asukohta, määratakse see asukoht tavalisel viisil, võttes arvesse kinnituspunkti asendit, kui rihma keskpikisirge kulgeb läbi punkti  $J_1$ , mis määratakse järjestikku R-punktist järgmise kolme segmendiga:

RZ, mis on mõõtejoone segment mõõdetuna tõusujoones R-punktist 530 ja mis on 530 mm pikk,

ZX, mis on sõiduki keskpikitasandiga risti olev segment, mõõdetuna Z-punktist kinnituspunkti suunas ja mis on 120 mm pikk,

XJ<sub>1</sub>, mis on segmentidega RZ ja ZX määratud tasandiga risti, mõõdetuna X-punktist ettepoole ja mis on 60 mm pikk.

Punkt  $J_2$  määratakse sümmeetria põhjal punktiga  $J_1$  keskpikitasandil, mis läbib punktis 4.1.2 kirjeldatud kõnealusesse istmesse paigutatud mannekeeni mõõtejoont.”

Punkt 4.4.4.2 sõnastatakse järgmiselt:

- “4.4.4.2. Tegelik ülemine kinnituspunkt peab asuma allpool tasandit FN, mis kulgeb risti istme keskpikitasandiga ja moodustab mõõtejoonega nurga  $65^\circ$  kraadi. Tagaistmete korral võib nurka vähendada  $60^\circ$  kraadini. Tasand FN peab asuma nii, et see lõikuks mõõtejoonega D-punktis, kusjuures  $GRD = 315 \text{ mm} + 1,8 S$ . Juhul, kui  $S \leq 200 \text{ mm}$ , GRD võrdub  $675 \text{ mm}$ .”

Punkt 4.4.4.3 sõnastatakse järgmiselt:

- “4.4.4.3. Tegelik ülemine kinnituspunkt peab asuma tasandi FK taga, mis kulgeb risti istme keskpikitasandiga ja lõikub mõõtejoonega B-punktis  $120^\circ$  nurga all, kusjuures  $BR = 260 \text{ mm} + S$ . Juhul, kui  $S \geq 280 \text{ mm}$ , võib tootja omal valikul kasutada valemit  $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$ .”

Punktis 4.4.4.5 asendatakse täht “H” tähega “R”.

Punkt 4.4.4.6 sõnastatakse järgmiselt:

- “4.4.4.6. Tegelik ülemine kinnituspunkt peab asuma punktis 4.1.4 määratletud C-punkti läbivast horisontaal-tasandist kõrgemal.”

Punkt 4.4.4.7 sõnastatakse järgmiselt:

- “4.4.4.7. Lisaks punktis 4.3.1 määratletud ülemisele kinnituspunktile võib kasutada teisi tegelikke ülemisi kinnituspunkte, kui üks järgmistest tingimustest on täidetud:

- 4.4.4.7.1. Lisakinnituspunktid peavad vastama punktides 4.4.4.1—4.4.4.6 sätestatud nõuetele.

- 4.4.4.7.2. Täiendavaid kinnituspunkte peab saama kasutada ilma tööriistade abita, vastavalt punktides 4.4.4.5 ja 4.4.4.6 sätestatud nõuetele ning need peavad asuma ühel aladest, mis on määratud III lisa joonisel 1 kirjeldatud ala nihutamisel vertikaalsuunas 80 mm ülespoole või allapoole.
- 4.4.4.7.3. Kinnituspunkt(id), mis on mõeldud traksvööle ja vastab/vastavad punktis.4.4.4.6 sätestatud nõuetele, asub/asuvad möötejoont läbiva risttasandi taga ja asetseb/asetsevad:
- 4.4.4.7.3.1. ühe kinnituspunkti korral kahe kahetahulise nurga ühisosa piires, mis on määratud läbi punktis 4.4.4.1 määratletud punktide  $J_1$  ja  $J_2$  kulgevate vertikaaljoontega ja mille horontaallõiked on määratletud III lisa joonisega 2;
- 4.4.4.7.3.2. kahe kinnituspunkti korral on sobiv mistahes ülalpool määratletud kahetahulise nurga sisekülj, tingimusel, et ükski kinnituspunkt ei ole rohkem kui 50 mm kaugusel punktis 4.1.6 määratletud kõnealuse istme tasandi P suhtes sümmeetriliselt asetseva teise kinnituspunkti peegelpildis asukoha suhtes.”

4.5.1. Hollandikeelses versioonis asendatakse väljend “(7,16 duim)” arvudega “(7/16)”.

Punkti 4.5.1 järele lisatakse järgmised uued punktid 4.5.2 ja 4.5.3:

- “4.5.2. Kui tootja on varustanud sõiduki turvavöödega, mis on kinnitatud kõigisse kõnealuse istme ettenähtud kinnituspunktidesse, ei pea need kinnituspunktid vastama punktis 4.5.1 kehtestatud nõudele, tingimusel, et kinnituspunktid vastavad käesoleva direktiivi ülejäänud sätetele. Samuti ei kohaldata punktis 4.5.1 sätestatud nõuet lisakinnituspunktile, mis vastavad punktis 4.4.4.7.3 määratletud nõudele.
- 4.5.3. Turvavööd ja kinnituspunkti peab olema võimalik teineteisest eemaldada ilma viimast kahjustamata.”

Punkt 5.1.2 sõnastatakse järgmiselt:

- “5.1.2. Istmed peavad olema paigaldatud ja viidud juhtimis- või kasutamisasendisse tüübikinnituse katseid läbiviiva tehnilise teenistuse valikul, et luua kõige ebasoodsamad tingimused süsteemi tugevuse osas. Istmete asend tuleb protokollis ära märkida. Kui istme seljatugi on reguleeritav, peab see olema lukustatud valmistaja määratud asendisse või kui vastav spetsifikatsioon puudub, lukustatud asendisse, mille tegelik nurk oleks võimalikult lähedal  $25^\circ$   $M_1$ - ja  $N_1$ -kategorია sõidukite korral ja võimalikult lähedal  $15^\circ$  kõigi muude kategooriate sõidukite korral.”

Punktis 5.3.2 asendatakse väärtus “ $10^\circ + 5^\circ$ ” väärtusega “ $10 \pm 5^\circ$ ”.

Punktis 5.3.3 asendatakse hollandikeelses versioonis sõna “kort” sõnaga “snel”.

Punktile 5.3.5.1 lisatakse järgmine lause:

“Kui lisaks punktis 4.3 määratletud kinnituspunktile on sõidukis veel kinnituspunkte, sooritatakse nendega punktis 5.4.5 määratletud katse, millega kinnituspunktile avaldatakse koormust seadme abil, mis jäljendab neisse kinnituspunktidesse kinnitamiseks mõeldud turvavöö tüübi geometriat.”

Punktidele 5.4.1.2, 5.4.1.3, 5.4.2.1 ja 5.4.2.2 lisatakse järgmine lause:

“Muude kui  $M_1$ - ja  $N_1$ -kategorია sõidukite korral on katsekoormus  $675 \pm 20$  daN.”

Punktile 5.4.3 lisatakse järgmine lause:

“Muude kui  $M_1$ - ja  $N_1$ -kategorია sõidukite korral on katsekoormus  $1\,110 \pm 20$  daN.”

Punktile 5.4.4.2 lisatakse järgmine lause:

“Muude kui  $M_1$ - ja  $N_1$ -kategooria sõidukite korral peab see jõud võrduma kogu istme 10-kordse kaaluga.”

Punkti 5.4.4.2 järele lisatakse järgmine uus punkt 5.4.5:

“5.4.5. Eritüüpi turvavöö konfiguratsioonikatsed

5.4.5.1. Tõmbeseadmele (vt IV lisa, joonis 2) rakendatakse koormust  $1\,350 \pm 20$  daN, kui seade on kinnitatud eritüüpi turvavöö kinnituspunktidesse seadise abil, mis jäljendab õlavöö või õlavööde geometriat.

5.4.5.2. Samaaegselt rakendatakse tõmbejõudu  $1\,350 \pm 20$  daN tõmbeseadmele (vt IV lisa, joonis 3), mis on kinnitatud kahte alumisse vöö kinnituspunkti.

5.4.5.3. Muude kui  $M_1$ - ja  $N_1$ -kategooria sõidukite korral peab katsekoormus olema  $675 \pm 20$  daN.”

Punkt 5.5.2 sõnastatakse järgmiselt:

“5.5.2. Sõidukites, kus selliseid seadiseid kasutatakse, peab saama kõigil istmetel kasutajate sõidukist lahkumist võimaldavaid nihutus- ja lukustusseadmeid pärast tõmbejõu lakkamist siiski käsitsi tööle rakendada.”

## II LISA – LISA EMÜ SÕIDUKI TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUSELE: TURVAVÖÖ KINNITUSPUNKTID

Joonealune märkus (!): Selgitavad märkused asendatakse järgmisega:

““A” – kolmepunktiivöö,

“B” – puusavöö,

“S” – eritüüpi vööd, mille tüüpide liiki kirjeldatakse osas “Märkused”,

“Ar”, “Br” või “Sr” – pingutitega vööd,

“Are”, “Bre” või “Sre” – vööd pingutite ja löögisummutitega vähemalt ühel kinnituspunktil.”

III lisa muudetakse järgmiselt:

III LISA

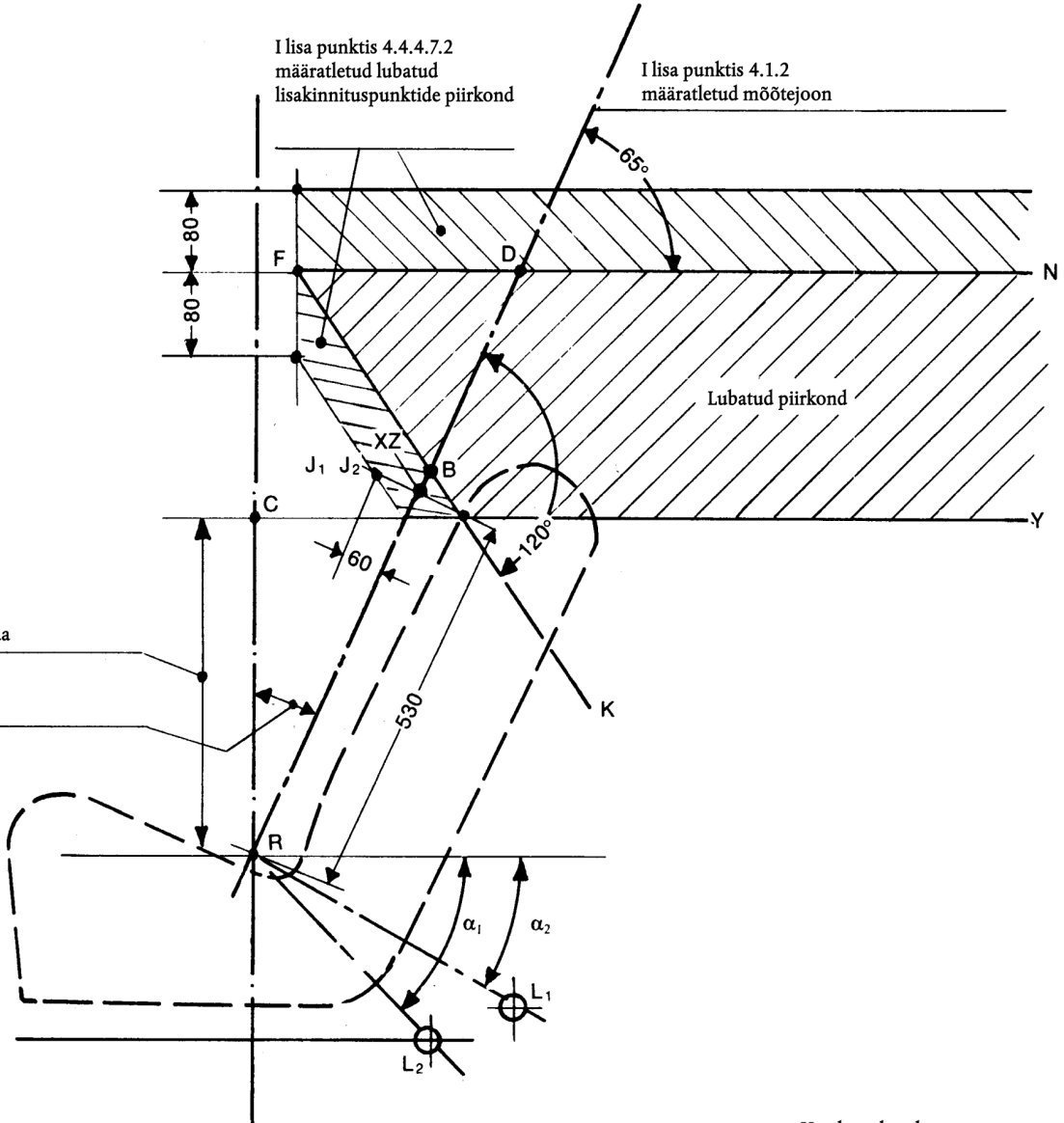
Joonis 1

**Vöö tegelike kinnituspunktide asukohtade piirkonnad**

GRD = 315 + 1,8 S  
 BR = 260 + S  
 välja arvatud juhul,  
 kui I lisa punktides  
 4.4.4.2, 4.4.4.3 ja  
 4.4.4.6 on  
 määratletud teisiti

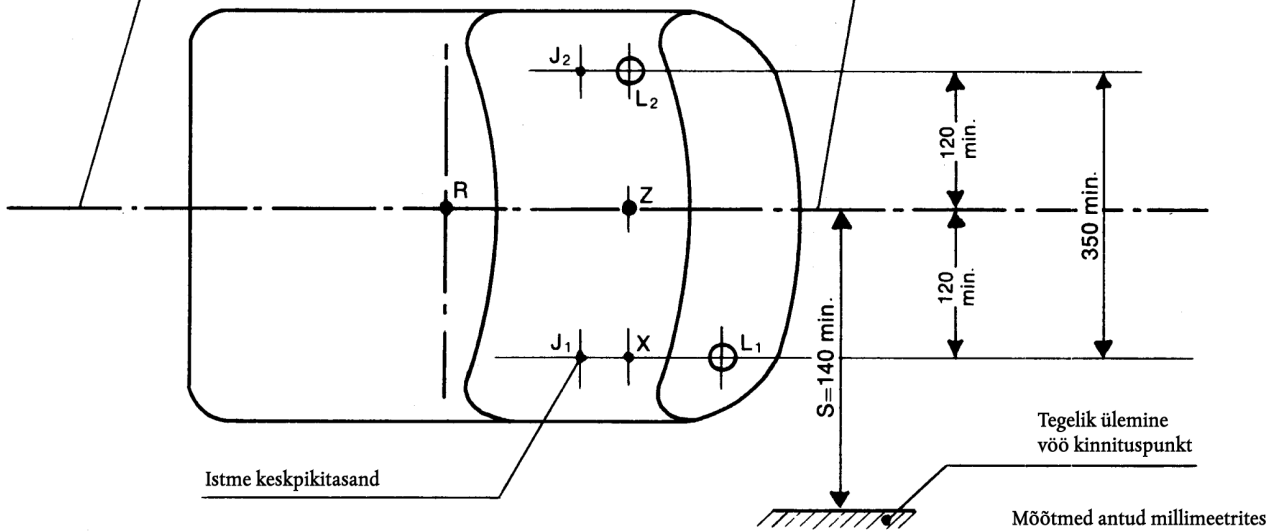
I lisa punktis 4.4.4.7.2  
 määratletud lubatud  
 lisakinnituspunktide piirkond

I lisa punktis 4.1.2  
 määratletud mõõtejoon



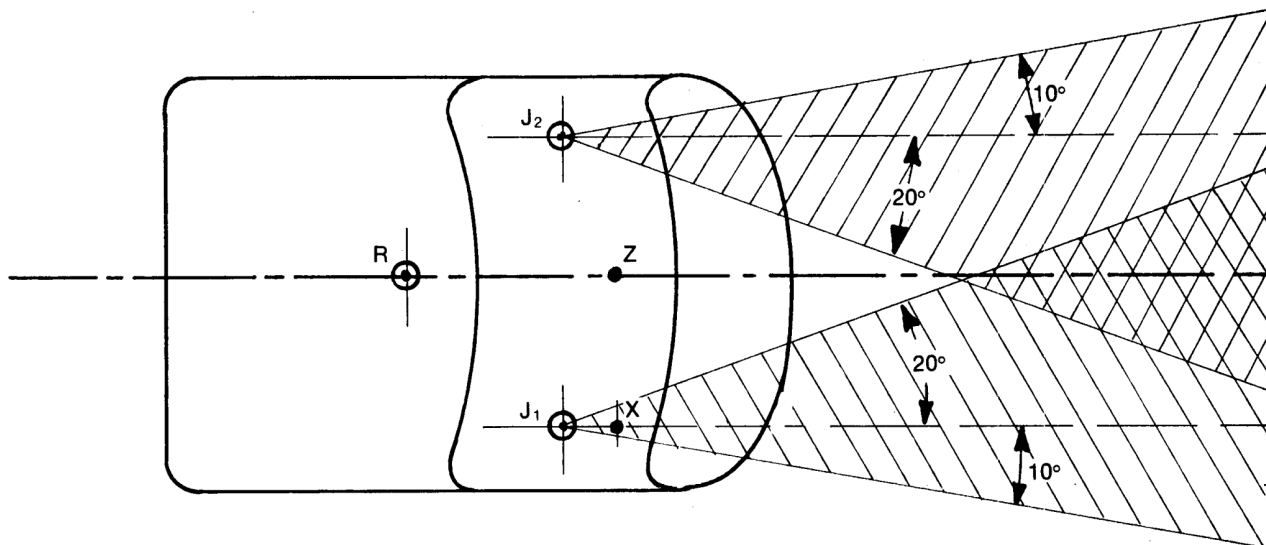
I lisa punktis 4.1.2  
 määratletud mõõtejoon

Vasakpoolsetele  
 äärmistele istmetele



Joonis 2

Tegelikud ülemised kinnituspunktid kooskõlas I lisa punktiga 4.4.4.7.3



IV lisa: Lisatakse järgmine joonis:

Joonis 3

