

31990L0628

1990.12.6.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 341/1

A BIZOTTSÁG IRÁNYELVE

(1990. október 30.)

a gépjárművek biztonsági öveire és utasbiztonsági rendszereire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 77/541/EGK tanácsi irányelv műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról

(90/628/EGK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

és

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre,

– szigorúbb követelmények bevezetése a gyártásmegfelelőségre;

tekintettel a legutóbb Spanyolország és Portugália csatlakozási okmányával módosított, a gépjárművek biztonsági öveire és utasbiztonsági rendszereire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1977. június 28-i, 77/541/EGK tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 10. cikkére,

mivel a tapasztalat azt mutatja, hogy bizonyos már meglévő meghatározásokat és követelményeket kissé ki kell igazítani;

mivel a 77/541/EGK irányelv átfogó értékelése azt mutatta, hogy a gyakorlati tapasztalat és a műszaki fejlődés alkalmazásával, valamint az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága szervezetében elért fejlődés, különösen a 16. rendelet figyelembevételével lehetséges a közúti közlekedésbiztonság további javítása a következők révén:

mivel az utasok védelmét javítani kell, különösen a városi és távolsági autóbuszokban utazó utasok tekintetében, baleset következtében a járműből történő kiesés ellen, és e célból az irányelv további módosításait kell bevezetni;

mivel mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy e módosításokat legkésőbb 1991. december 31-ig alkalmazni lehessen;

– különleges járműtípusokhoz „hámrendszerű övek” típusjótárgyára vonatkozó követelmények beillesztése,

mivel a 3,5 tonnánál kisebb tömegű járművekben utazó minden személy számára a biztonsági öv kötelező használatáról szóló irányelv elfogadását össze kell kapcsolni az irányelv további módosításával, amelynek célja az övviszaghúzóval ellátott hárompontos övek beszerelésének kötelezővé tétele az ilyen járművek hátsó, külső üléseihez is;

– előfeszítő szerkezetekkel ellátott biztonsági övek típusjótárgyára vonatkozó követelmények beillesztése,

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

– minden gépjármű kategóriában minden ülőhelyhez megfelelő biztonsági övek beszerelésének előírása a szükséges legkevesebb kivétel mellett,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

– a jóváhagyásra váró különleges járműtípusban a biztonsági övek tényleges beszerelését tanúsító okmányhoz egy minta bevezetése,

1. cikk

– övmagasság-állítókra vonatkozó vizsgálati követelmények bevezetése,

A 77/541/EGK irányelv mellékletei az ezen irányelv mellékleteinek megfelelően módosulnak.

⁽¹⁾ HL L 220., 1977.8.29., 95. o.

2. cikk

(1) 1991. május 1-jétől kezdve a tagállamok nem tehetik meg a következőket:

a) biztonsági övekre és utasbiztonsági rendszerekre vonatkozó okokból:

- megtagadhatják valamely járműtípus tekintetében az EGK-típusjóváhagyás megadását, vagy a 70/156/EGK tanácsi irányelv⁽¹⁾ 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdésében említett bizonyítvány másolatának kiállítását, vagy a nemzeti típusjóváhagyás megadását, vagy
- megtiltják a járművek forgalomba helyezését

amennyiben az ilyen típusú járműnek vagy e járműveknek a biztonsági öveit és utasbiztonsági rendszereit az ezen irányelvvel módosított 77/541/EGK irányelvvel összhangban hagyták jóvá;

b) – megtagadhatják az EGK-alkatrész-típusjóváhagyás megadását a járműbe történő beszerelésre szánt olyan típusú biztonsági öv vagy utasbiztonsági rendszer tekintetében, amely megfelel az ezen irányelvvel módosított 77/541/EGK irányelv követelményeinek,

- megtiltják azon biztonsági övek és utasbiztonsági rendszerek forgalomba hozatalát, amelyek rendelkeznek az ezen irányelvben előírt EGK-alkatrész-típusjóváhagyási jelekkel.

(2) 1992. július 1-jétől kezdve a tagállamok a következőket tehetik:

a) – nem állítják ki többé a 70/156/EGK irányelv 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdésében említett bizonyítvány másolatát valamely járműtípus tekintetében,

- megtagadhatják a nemzeti típusjóváhagyás megadását valamely járműtípus tekintetében,

amely járműben a biztonsági öveket vagy utasbiztonsági rendszereket nem hagyták jóvá az ezen irányelvvel módosított 77/541/EGK irányelvvel összhangban;

b) – megtagadhatják az EGK-alkatrész-típusjóváhagyás megadását a járműbe történő beszerelésre szánt olyan típusú biztonsági öv vagy utasbiztonsági rendszer tekintetében, amely nem felel meg az ezen irányelvvel módosított 77/541/EGK irányelv követelményeinek.

(3) 1997. július 1-jétől kezdve a tagállamok a következőket tehetik:

- megtiltják azon járművek forgalomba helyezését, amelyek biztonsági öveit és utasbiztonsági rendszereit nem hagyták jóvá az ezen irányelvvel módosított 77/541/EGK irányelvvel összhangban,
- megtiltják a járműbe történő beszerelésre szánt olyan biztonsági övek és utasbiztonsági rendszerek forgalomba hozatalát, amelyek nem rendelkeznek az ezen irányelvben előírt EGK-alkatrész-típusjóváhagyási jelekkel.

3. cikk

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

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azonban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozási eljárást a tagállamok fogadják el.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1990. október 30-án.

a Bizottság részéről

Martin BANGEMANN

alelnök

⁽¹⁾ HL L 42., 1970.2.23., 1. o.

MELLÉKLET

Az I. melléklet a következőképpen módosul:

- 1.4. Az 1.4. pont a következő szöveggel egészül ki:
- „...a beállítóeszközt, kivéve a hámrendszerű öv csatja esetén.”
- A következő új 1.8.6. ponttal egészül ki:
- „1.8.6. »övmagasság-állító«: olyan eszköz, amely lehetővé teszi valamely öv felső beakasztója magassági helyzetének állítását az egyes viselők igényeinek és az ülés helyzetének megfelelően. Az ilyen eszközt az öv vagy a biztonsági öv rögzítése részének lehet tekinteni.”
- Az 1.12. pont után a következő új 1.12.1. ponttal egészül ki:
- „1.12.1. »első utasülés«: minden olyan ülés, ahol a kérdéses ülés »legelső H pontja« a járművezető R pontján keresztül haladó, keresztirányú függőleges síkban vagy a sík előtt található.”
- A következő új 1.22. ponttal egészül ki:
- „1.22. »előfeszítő szerkezet«: olyan kiegészítő vagy beépített szerkezet, amely megfeszíti a hevedert, hogy az öv lazaságát csökkentse az ütközés során.”
- 2.1.2.1. pontban az első mondat a következőképpen módosul:
- „... rajzokat és
- övvisszahúzókat esetében meg kell adni az érzékelő készülék beszerelési utasításait,
 - előfeszítő szerkezetek vagy rendszerek esetében, meg kell adni a szerkezet és működés részletes műszaki leírását beleértve az érzékelő szerkezetet is, ha van ilyen, amely leírás ismerteti az aktiválás módszerét és a nem szándékos aktiválás elkerülésére szolgáló bármely szükséges módszert.
- A rajzoknak be kell mutatniuk...”
- A 2.1.2.1. pont a következő szöveggel egészül ki:
- „Amennyiben az övet úgy tervezték, hogy egy övmagasság-állítón keresztül lehessen rögzíteni a jármű szerkezetéhez, a műszaki leírásnak közölnie kell, hogy ezt az eszközt az öv részének kell-e tekinteni vagy sem;”
- A következő új 2.1.4. ponttal egészül ki:
- „2.1.4. Az illetékes hatóság ellenőrzi a kielégítő elrendezések meglétét, hogy biztosítsa a gyártás megfelelőségének hatékony ellenőrzését a típusjóváhagyás megadása előtt.”
- 2.4.2.1. pontban az utolsó mondat a következőképpen módosul:
- „A csatnak a viselő testével valószínűleg érintkező részének egy legalább 20 cm² területű és legalább 46 mm széles szakasznak kell lennie az érintkező felülettől legfeljebb 2,5 mm-es távolságban elhelyezkedő síkban mérve.
- Hámrendszerű övek csatja esetében az utóbbi követelményt kielégítettnek kell tekinteni, amennyiben a csatnak a viselő testével érintkező felülete 20 és 40 cm² között van.”
- A 82/319/EGK irányelvvel módosított, 2.4.2.3. pont vége a következő új mondattal egészül ki⁽¹⁾:
- „Hámrendszerű övek csatja esetében e vizsgálatot végre lehet hajtani az összes zárnyelv behelyezése nélkül.”
- A 2.4.4. pont a következőképpen módosul:

(¹) HL L 139., 1982.5.19., 17. o.

„2.4.4. Rögzítő elemek és övmagasság-állítók

A rögzítő elemeken a 2.7.6.1. és 2.7.6.2. pont előírásainak megfelelően szilárdsági vizsgálatokat végeznek. A tényleges övmagasság-állítók az ezen irányelv 2.7.6.2. pontjában leírt szilárdsági vizsgálatot végzik el, ha a járművön nem hajtották végre vizsgálatukat a biztonsági övek rögzítéseire vonatkozó módosított 76/115/EGK irányelv alkalmazásakor. Ezen alkatrészeknek nem szabad sem eltörni, sem szétválni, amikor azokat az előírt terhelésnek vetik alá.”

A következő új 2.4.6. ponttal egészül ki:

„2.4.6. Előfeszítő szerkezet

2.4.6.1. A 2.7.2. ponttal összhangban a korrózióállósági vizsgálat után az előfeszítő szerkezetnek (beleértve az eredeti dugókkal a szerkezethez csatlakoztatott ütközésérzékelőt is, amelyen keresztül áram nem haladhat át) megfelelően kell működnie.

2.4.6.2. Ellenőrizni kell, hogy a szerkezet véletlen működtetése ne járjon a viselő személyi sérülésének bármilyen kockázatával.

2.4.6.3. Pirotechnikai előfeszítő szerkezetek esetében:

2.4.6.3.1. A 2.7.10.2. ponttal összhangban az előkezelést követően az előfeszítő szerkezetet hőmérséklet nem hozhatja működésbe, és a szerkezetnek megfelelően kell működnie.

2.4.6.3.2. Óvintézkedéseket kell tenni, hogy a kibocsátott forró gázok ne gyújthassák meg a környező tűz-veszélyes anyagokat.”

2.6.1.2. A 2.6.1.2. pont a végén a következő szöveggel egészül ki:

„Övviszaghúzóval ellátott biztonsági övek esetében, a visszahúzó már alávettették a 2.7.7.3. pontban megállapított porállósági vizsgálatnak; ezenkívül azon biztonsági övek vagy utasbiztonsági rendszerek esetében, amelyek pirotechnikai eszközöket tartalmazó előfeszítő szerkezettel rendelkeznek, a szerkezeten már elvégezték a 2.7.10.2. pontban előírt előkezelést.”

A következő új 2.6.1.2.3. ponttal egészül ki:

„2.6.1.2.3. Olyan öv esetében, amelyet a fenti 1.8.6. pontban meghatározott övmagasság-állítókkal való használatra szántak, a vizsgálatot a legkedvezőtlenebb helyzetbe (helyzetekbe) beállított eszközzel kell végrehajtani, amelye(ke)t a vizsgálatot végző műszaki szolgálat választ ki. Azonban ha az övmagasság-állító magából a rögzítésből áll, ahogyan ezt a 76/115/EGK irányelv engedi, a vizsgálatokért felelős műszaki szolgálat, ha úgy kívánja, a továbbiakban alkalmazhatja a 2.7.8.1. pont rendelkezéseit.”

A következő új 2.6.1.2.4. ponttal egészül ki:

„2.6.1.2.4. Előfeszítő szerkezettel ellátott biztonsági öv esetében a dinamikus vizsgálatok közül az egyiket működő szerkezettel, a másikat a szerkezet használaton kívüli állapotában kell végrehajtani.

Az első esetben:

2.6.1.2.4.1. A vizsgálatok során, a fent említett 2.6.1.3.2. pontban előírt legkisebb elmozdulásokat a felére lehet csökkenteni.

2.6.1.2.4.2. A vizsgálat után a 2.7.10.1. pontban említett módon mért erő értéke nem lehet nagyobb, mint 100 daN.”

2.6.1.3.2. A 2.6.1.3.2. pont a következő szöveggel egészül ki az első mondat után:

„Hámrendszerű öv esetében a medencére vonatkozóan előírt legkisebb elmozdulást a felére lehet csökkenteni.” (A szöveg többi része változatlan).

2.7.6.1. pont. A 82/319/EGK irányelvvel módosított 2.7.6.1. pont első mondata a következő új mondattal egészül ki:

„Hámrendszerű öv esetében a csatot a hozzá csatlakoztatott hevederek segítségével kell a vizsgáló berendezéshez csatlakoztatni, és a csatlakozó zárnyelvet vagy a körülbelül szimmetrikusan elhelyezkedő két zárnyelvet a zár geometriai középpontjához képest kell elhelyezni.”

A bekezdés többi része változatlan.

A 2.7.6.2. pont a következőképpen módosul:

„2.7.6.2. A rögzítő elemeket és bármely övmagasság-állítót a... módon vizsgálják... a hevedercsévéről teljes mértékben letekeresztelt hevederrel.”

A 2.7.7.2.2. pont második mondata a következőképpen módosul:

„Bármely ilyen vizsgáló berendezést úgy terveznek meg, hogy a szükséges gyorsulás elérését azt megelőzően biztosítsa, mielőtt az övvisszahúzóból több mint 5 mm heveder kihúzódik, és hogy a visszahúzás legalább 25 g/s és legfeljebb 150 g/s átlagos gyorsulásnövekedési ütemnél történjen meg.”

A 2.7.8.1. pont a végén a következő új mondatokkal egészül ki:

„Abban az esetben, amikor a dinamikus vizsgálatot végrehajtották egy járműtípusra vonatkozóan, a vizsgálatot nem kell megismételni, olyan más típusú járművek esetében, amelyek minden egyes rögzítési pontja kevesebb mint 50 mm távolságra van a vizsgált öv megfelelő rögzítési pontjától. Ellenben a gyártók meghatározhatnak elméleti rögzítési helyzetet a vizsgálatához, a lehető legtöbb valós rögzítési pont egy vizsgálattal történő lefedése érdekében. Amennyiben az övet felszerelték a fent említett 1.8.6. pontban meghatározott övmagasság-állítóval, az eszköz helyzete, valamint rögzítési módja azonos a jármű tervezése szerintiekkel.”

A meglévő 2.7.8.1. pont ötödik sora (az angol szövegben) a következőképpen módosul:

„... vagy a gyártó által szolgáltatott adatokkal...”

A 2.7.8.1.1. pont kezdete a következő két mondat hozzáadásával módosul:

„Abban az esetben, ha a biztonsági öv vagy az utasbiztonsági rendszer nem a részét képező, hanem a jármű alkatrészeként szállított előfeszítőhöz csatlakozik, az övberendezést a szükséges további járműalkatrészekkel együtt kell felszerelni a vizsgálókocsra a 2.7.8.1.2.–2.7.8.1.6. pontban leírt módon.

Ellenben, abban az esetben, ha e szerkezeteket nem lehet a vizsgálókocsin vizsgálni, a gyártó bizonyíthatja egy 50 km/h sebességgel végrehajtott hagyományos frontálisütközés-vizsgálattal, amely megfelel a 3560-as ISO eljárásnak (1975/11/01 – Közúti járművek – Frontális rögzített falnak való ütközés vizsgálati módszere), hogy a szerkezet megfelel az irányelv követelményeinek.”

2.7.9.2. pont. A 82/319/EGK irányelvvel módosított 2.7.9.2. pont második mondata a következőképpen módosul:

„Olyan terhelést kell alkalmazni a csaton, az ahhoz erősített hevedereken keresztüli közvetlen húzással, hogy valamennyi heveder 60/n daN erő hatásának legyen kitéve; »n« a csathoz kapcsolt hevederek száma a csat retesztelt helyzetében, feltehetően a legkisebb értéke 2.”

A következő új 2.7.10. ponttal egészül ki:

„2.7.10. *Előfeszítő szerkezettel ellátott biztonsági övek további vizsgálatai*

2.7.10.1. Az előfeszítési erőt kevesebb mint 4 másodperccel az ütközés után kell mérni, a próbabábuval való érintkezési ponthoz a lehető legközelebb, a próbabábu és az előfeszítő eszköz vagy a vállheveder vezető, ha van ilyen, közötti heveder szabad hosszúságán, és szükség esetén a próbabábu ülésben elfoglalt eredeti helyzetébe történő visszahelyezését követően.

2.7.10.2. *Előkezelés*

Az előfeszítő szerkezetet le lehet választani a vizsgálni kívánt biztonsági övről, és 24 órán keresztül 60 ± 5 °C hőmérsékleten kell tartani. A hőmérsékletet ezután 2 órányi időtartamra 100 ± 5 °C-ra kell növelni. Ezt követően 24 órán keresztül -30 ± 5 °C hőmérsékleten kell tartani. Az előkezelésből történő eltávolítást követően a szerkezetet felmelegítik szobahőmérsékletűre. Amennyiben leválasztották a biztonsági övről, vissza kell szerelni a biztonsági övre.”

A 2.8. pont számozása megváltozik, és a következőképpen módosul:

„2.8. **A gyártás megfelelése**

2.8.1. Az ezen irányelv alapján jóváhagyott bármely biztonsági övet vagy utasbiztonsági rendszert úgy kell gyártani, hogy megfeleljen a jóváhagyott típusnak azáltal, hogy kielégíti a fent említett 2.3., 2.4., 2.5., 2.6. és 2.7. pontban előírt követelményeket.

2.8.2. A 2.8.1. pont követelményeinek való megfelelés igazolása érdekében megfelelő gyártási ellenőrzéseket kell elvégezni.

- 2.8.3. A jóváhagyás jogosultja különösen a következőket teszi:
- 2.8.3.1. Biztosítja a termékek hatékony minőségellenőrzéséhez szükséges eljárások meglétét;
- 2.8.3.2. Hozzáfér minden jóváhagyott típus megfelelőségének ellenőrzéséhez szükséges ellenőrző berendezéshez;
- 2.8.3.3. Biztosítja a vizsgálati eredmények adatainak feljegyzését, valamint a mellékelt okmányok elérhetőségét az adminisztratív szolgálattal összhangban meghatározandó időtartamig;
- 2.8.3.4. Elemezi minden egyes vizsgálati típus eredményét a biztonsági öv vagy utasbiztonsági rendszer jellemzői állandóságának ellenőrzésére és biztosítására, megengedve az ipari termelés változásából adódó eltérések figyelembe vételét;
- 2.8.3.5. A biztonsági övek vagy utasbiztonsági rendszerek minden egyes típusára vonatkozóan biztosítja legalább a XVI. mellékletben leírt vizsgálatok végrehajtását;
- 2.8.3.6. Biztosítja, hogy új mintavételre és új vizsgálatra kerüljön sor minden olyan minta vagy próbadarab esetében, amely bizonyítékot szolgáltat az adott vizsgálati típussal való meg nem felelésre. Minden szükséges lépést meg kell tenni annak érdekében, hogy a gyártás újra a jóváhagyottnak megfelelő minőségű legyen.
- 2.8.4. Az illetékes hatóság, amely a típusjóváhagyást megadta, bármikor ellenőrizheti a minden termelőegységhez kapcsolódó megfelelőség ellenőrzési módszereit.
- 2.8.4.1. Minden ellenőrzés során át kell adni a látogató ellenőrnek a vizsgálati jegyzőkönyveket és a gyártásra vonatkozó felméréseket.
- 2.8.4.2. Az ellenőr véletlenszerű módon mintákat vehet, amelyeket a gyártó laboratóriumában vizsgálnak meg. A minták legkisebb számát a gyártó saját ellenőrzéseinek eredményei alapján lehet meghatározni.
- 2.8.4.3. Amennyiben a minőség szintje nem kielégítő, vagy ha a 2.8.4.2. pont alkalmazásában végrehajtott vizsgálatok érvényességének ellenőrzése szükséges, az ellenőr mintákat választ, amelyeket elküld a típus-jóváhagyási vizsgálatok elvégzésért felelős műszaki szolgáltatnak.
- 2.8.4.4. Az illetékes hatóság az ezen irányelvben előírt bármilyen vizsgálatot elvégezhet.
- 2.8.4.5. Az illetékes hatóság által engedélyezett átlagos ellenőrzési gyakoriság évente kettő. Abban az esetben, ha negatív eredményeket jegyeznek fel ezen ellenőrzések során, az illetékes hatóság biztosítja, hogy minden szükséges lépést megtegyenek annak érdekében, hogy a lehető leghgyorsabban helyreálljon a jóváhagyottal egyező minőségű gyártás."

A 3.1.–3.1.5. pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„3.1. Járműfelszerelés ⁽¹⁾

- 3.1.1. A 9. cikk által szabályozott, minden M és N kategóriájú járművet (kivéve a kifejezetten álló utasok számára tervezett helyeket tartalmazó M2 kategóriájú, 3,5 tonna fölötti és M3 kategóriájú járműveket) el kell látni ezen irányelv követelményeit kielégítő biztonsági övekkel vagy utasbiztonsági rendszerrel.
- 3.1.2. Minden ülőhelyhez a beszerelendő biztonsági övek vagy utasbiztonsági rendszerek típusát a XV. melléklet határozza meg (amelyeknél sem nem reteszelő övvezetőkötőket (1.8.1.), sem pedig kézi kioldású övvezetőkötőket (1.8.2.) nem lehet használni). Minden olyan ülőhely esetében, ahol a XV. melléklet B típusú, kétpontos biztonsági övet ír elő, megengedettek a Br3-as típusú, kétpontos biztonsági övek, kivéve olyan esetben, ahol használat közben olyan mértékben húzódnak vissza, hogy jelentős kényelmetlenséget okoznak a szokásos becsatolást követően.
- 3.1.3. Azonban a XV. mellékletben látható M1 kategóriájú és o szimbólummal jelölt járművek külső ülőhelyei esetében, az első ülések kivételével, megengedett a B, a Br3 vagy a Br4m típusú kétpontos biztonsági övek beszerelése, amennyiben az ülés és a jármű legközelebbi oldalfala között van olyan ájtáró, amelynek célja, hogy az utasok eljuthassanak a jármű többi részébe. Valamely ülés és az oldalfal közötti teret ájtárónak kell tekinteni, ha ezen oldalfal és az érintett ülés középvonalán keresztül haladó függőleges, hosszirányú sík közötti távolság, az ájtók zárt állapotában – az R. pont helyén és a jármű hosszirányú felezősíkjára merőlegesen mérve – nagyobb, mint 500 mm.
- 3.1.4. Amennyiben nincs előírva biztonsági öv, a gyártó választása szerint az ezen irányelvnek megfelelő bármilyen típusú biztonsági övet vagy utasbiztonsági rendszert be lehet építeni. A XV. mellékletben engedélyezett típusok közül, a kétpontos öv alternatívájaként, az A típusú biztonsági övet lehet beszerelni azon ülőhelyekhez, ahol a XV. melléklet kétpontos biztonsági öv beszerelését írja elő.

- 3.1.5. Övvisszahúzóval felszerelt hárompontos biztonsági övön legalább az egyik visszahúzó az átlós hevederen kell működnie.
- 3.1.6. Az M1 kategóriájú járművek kivételével, a 4. típusú övvisszahúzó (1.8.4.) helyett megengedett a 4N. típusú vészhelyzetben automatikusan reteszelő övvisszahúzó (1.8.5.) használata, amennyiben a vizsgálatok elvégzéséért felelős szolgálat számára kielégítően bizonyították, hogy nem célszerű a 4. típusú övvisszahúzó beszerelése.
- 3.1.7. A XV. mellékletben látható és * jelzéssel ellátott első külső és első középső ülőhelyekhez a XV. mellékletben meghatározott típusú kétpontos biztonsági övet megfelelőnek lehet tekinteni, amennyiben a szélvédő a 74/60/EGK irányelv II. mellékletében meghatározott referenciazónán kívül helyezkedik el.
- A biztonsági övek vonatkozásában a szélvédőt a referenciazóna részének kell tekinteni, ha a 74/60/EGK irányelv II. mellékletében leírt módszerrel összhangban állandó érintkezésbe léphet a vizsgáló berendezéssel.
- 3.1.8. A XV. mellékletben # jelzéssel ellátott minden olyan ülőhelyet, amely a 3.1.9. pontban meghatározott »védelem nélküli ülőhely«-nek minősül, a XV. mellékletben előírt típusú, kétpontos biztonsági övvel kell ellátni.
- 3.1.9. A »védelem nélküli ülőhely« olyan ülőhely, amely előtt nincs »védőfal« a következőkben meghatározott térben:
- két vízszintes sík között, amelyek közül az egyik keresztül halad a H ponton, a másik pedig 400 mm-rel előlött helyezkedik el,
 - két függőleges hosszirányú sík között, amelyek szimmetrikusak a H ponthoz viszonyítva, és egymástól 400 mm-re vannak,
 - a H ponttól 1,30 méterre lévő keresztirányú függőleges sík mögött.
- E követelmény alkalmazásában a »védőfal« egy olyan megfelelő erősségű felület, amely semmilyen folytonossági hiányt nem mutat úgy, hogy egy 165 mm átmérőjű gömböt hosszirányú, vízszintes irányban a fent meghatározott tér bármely pontján, és a gömb középpontján keresztül geometriailag kivetítve, a védőfalon sehol nincs olyan nyílás, amelyen keresztül át tudna haladni a gömb geometriai vetülete.
- Valamely ülést »védelem nélküli ülőhely«-nek kell tekinteni, ha a fent meghatározott téren belül a védőfalak együttes felülete kisebb, mint 800 cm².

(¹) A 3.1. pont követelményein kívül a tagállamok, nemzeti joguk alapján, elfogadhatnak más típusú, ezen irányelv által szabályozott biztonsági övet vagy utasbiztonsági rendszert bizonyos járműtípusokhoz.”

Az irányelv a 3.2.2.3. pont után egy új 3.2.2.4. ponttal egészül ki:

„3.2.2.4. Minden egyes ülőhelyhez biztosított minden biztonsági öv kialakításának és beszerelésének olyannak kell lennie, hogy könnyen használatba lehessen venni. Ezenkívül ahol a teljes ülés vagy az üléspárna és/vagy az üléstámla lehajtható a jármű hátsó részéhez való hozzáférés vagy áruk, illetve poggyász szállítása céljából, az ülések ülőhelyzetbe történő visszaállítása után, az ilyen ülésekhez tartozó biztonsági övek használatra hozzáférhetőnek és olyannak kell lennie, hogy egyetlen személy könnyen visszaállíthassa eredeti állapotába az ülés alól vagy mögül a jármű felhasználói kézikönyvében közölt utasításoknak megfelelően anélkül, hogy a személyt erre vonatkozó oktatásban vagy gyakorlatban kellene részesíteni.”

A 3.3.2. pont negyedik mondata a következőképpen módosul:

„Első külső ülőhelyekhez felszerelt biztonsági öv vagy utasbiztonsági rendszer esetében a háromrészű övek kivételével szükséges, hogy a csatot ugyanolyan módon lehessen reteszelni.”

A 3.3.2. pont utolsó mondata helyébe a következő mondat lép:

„Ellenőrzéssel kell meggyőződni arról, hogy a csat érintkezik-e az öv viselőjével, és hogy az érintkező felület megfelel-e az e melléklet 2.4.2.1. pontjában előírt követelményeknek.”

A II. melléklet 1. pontja a következő szöveggel egészül ki:

„.../a felső beakasztó magasság-beállító eszköze (¹).”

A II. melléklet a típusbizonyítvány után a következő mintadokumentummal egészül ki:

„1. függelék

MINTADOKUMENTUM
BIZTONSÁGI ÖVEK ÉS UTASBIZTONSÁGI RENDSZEREK BESZERELÉSE
 (legnagyobb méret: A4)

Az értesítést kiadó hatóság neve

Értesítés a 81/576/EGK, 82/319/EGK és 90/628/EGK irányelvvel módosított, 77/541/EGK irányelv I. mellékletének 3. pontjával összhangban valamely jármű biztonsági övei vagy utasbiztonsági rendszerei beszerelésének értékeléséről.

Ezen értesítés összefoglalja a beszerelés fő jellemzőit és közli, hogy a hatóság kielégítőnek, nem kielégítőnek vagy a továbbiakban már nem kielégítőnek tartotta-e a beszerelést.

Értesítés hivatkozási száma

1. A gépjármű kereskedelmi neve vagy védjegye

2. Jármű típusa és kategóriája

3. A gyártó neve és címe

4. A képviselőjének neve és címe, ha van ilyen

5. A biztonsági öv vagy utasbiztonsági rendszer leírása. Ez magában foglalja a következőket:

5.1. Biztonsági öv

Gyártmány

Alap jóváhagyási szám

Helyzete a járművön

5.2. Biztonsági öv rögzítései

Alap jóváhagyási szám

5.3. Ülések és rögzítések

Alap jóváhagyási szám

6. A jármű értékelésre történő benyújtásának időpontja

7. A vizsgálatot végrehajtó műszaki szolgálat

8. Az e szolgálat által kiállított jelentés kelete

9. Az e szolgálat által kiállított jelentés száma

10. A beszerelés kielégítő/nem kielégítő/a továbbiakban már nem kielégítő⁽¹⁾ az I. melléklet 3.1.–3.3.4. pontjával összhangban.

11. Hely

12. Dátum

13. Ezen értesítésre vonatkozóan a következő okmányokat lehet beszerezni külön kérelem alapján: az 5.1., 5.2. és 5.3. ponthoz felsorolt jóváhagyási jelentések, fényképek és/vagy vázlatok.

14. Aláírás

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő.

A III. melléklet a következőképpen módosul:

1.1.1. pont:

– a következő szöveggel egészül ki:

„9 Spanyolország esetében

21 Portugália esetében”

– A „GR” betűk helyébe az „EL” betűk lépnek.

Az irányelv a következő új 1.1.3.2.3. ponttal egészül ki:

„1.1.3.2.3. »p« betű előfeszítő szerkezettel ellátott biztonsági öv esetében.”

A VII. melléklet a következőképpen módosul:

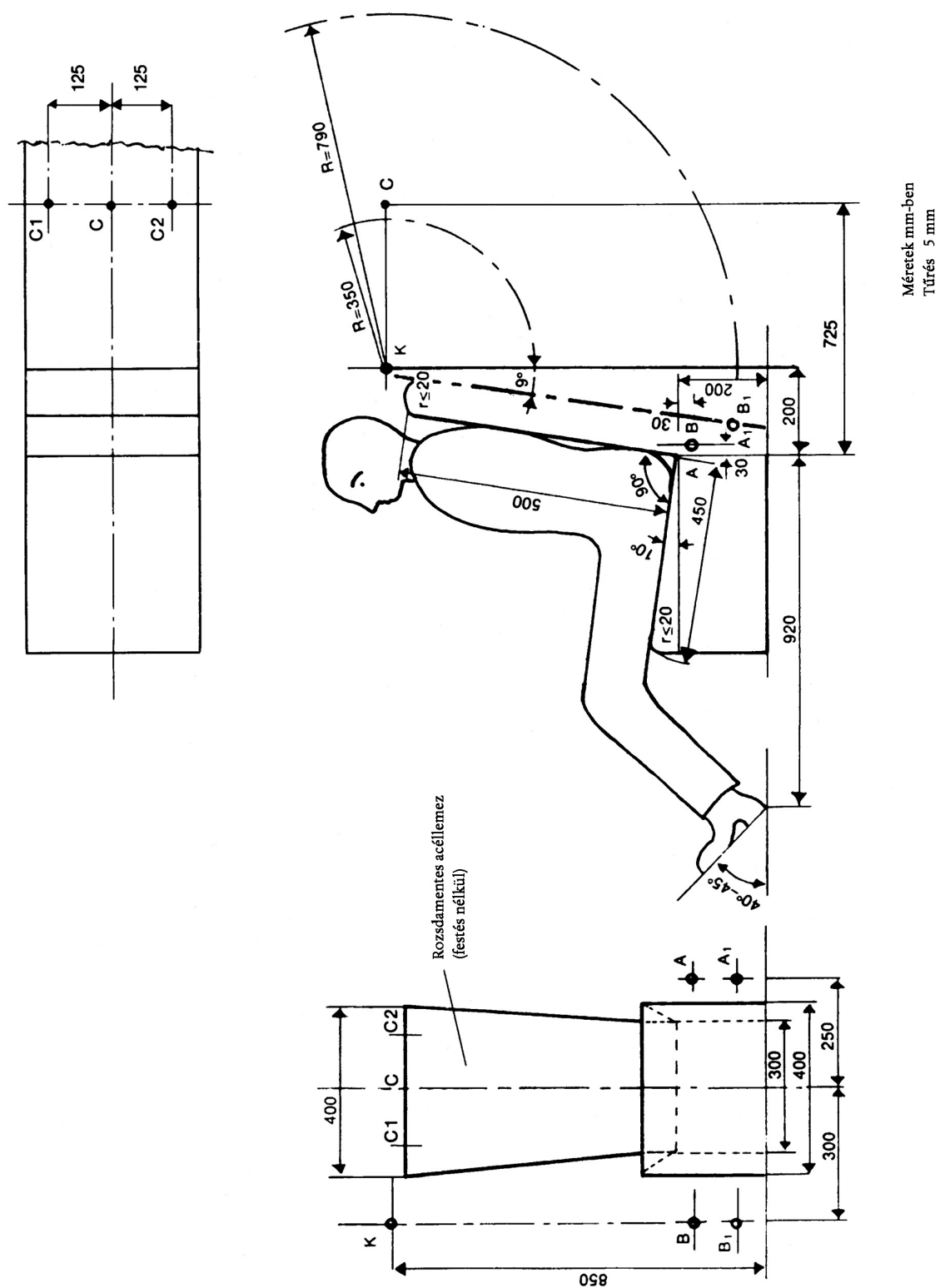
3. pont: az első bekezdés a következő új mondattal egészül ki:

„A rögzítési pontok helyére vonatkozó tűréshatár olyan, hogy minden egyes rögzítési pont legfeljebb 50 mm-re helyezkedik el az 1. ábrában jelzett megfelelő A, B és K vagy az esettől függően az A1, B1 és K ponttól.”

A következő 3.1. ponttal egészül ki:

„3.1. Az ezen irányelv 1.8.6. pontjában meghatározott övmagasság-állítóval felszerelt öv esetében ezen övmagasság-állítót vagy valamilyen merev kerethez, vagy a jármű azon részére kell rögzíteni, amelyre szokásos körülmények között felszerelik, és amely biztonságosan rögzíthető a vizsgálókocsin.”

Az 1. ábra helyébe a következő ábra lép:



1. ábra
VIZSGÁLÓ KOCSI, ÜLÉS, RÖGZÍTÉS

A X. melléklet a következőképpen módosul:

A 2. g) pont a végén a következő szöveggel egészül ki:„..., vagy ha a biztonsági övet előfeszítő szerkezettel szerelték fel, ha az utóbbit aktiválták.”

Az irányelv a következő új XV. és XVI. melléklettel egészül ki**„XV. MELLÉKLET****A BIZTONSÁGIÖV-BESZERELÉS AZ ÖVEK ÉS ÖVVISSZAHÚZÓK TÍPUSAINAK MEGADÁSÁVAL**

JÁRMŰKATE- GÓRIÁK	Külső ülőhelyek			Középső ülőhelyek			
	Első		Nem első	Első			Nem első
	Járművezető	Utas					
M ₁	Ar4m	Ar4m	Ø A Ar4m	* B Br3 Br4m	vagy A Ar4m	B Br3 Br4m	
M ₂ ≤ 3.5 ton- na	Ar4m	Ar4m	# B	* B Br3 Br4m Br4Nm	vagy A Ar4m Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm	
	Ar4Nm	Ar4Nm					
M ₂ > 3.5 ton- na	B	B	# B	B		# B	
	Br3	Br3	Br3	Br3		Br3	
	Br4m	Br4m	Br4m	Br4m		Br4m	
	Br4Nm	Br4Nm	Br4Nm	Br4Nm		Br4Nm	
M ₃	B	B	# B	B		# B	
	Br3	Br3	Br3	Br3		Br3	
	Br4m	Br4m	Br4m	Br4m		Br4m	
	Br4Nm	Br4Nm	Br4Nm	Br4Nm		Br4Nm	
N ₁	Ar4m	Ar4m	# B	* B Br3 Br4m Br4Nm	vagy A Ar4m Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm	
	Ar4Nm	Ar4Nm					
N ₂	B	* B Br3 Br4m Br4Nm	# B	* B Br3 Br4m Br4Nm	vagy A Ar4m Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm	
	Br3		Br3	Br3		Br3	
	Br4m		Br4m	Br4m		Br4m	
	Br4Nm		Br4Nm	Br4Nm		Br4Nm	
N ₃	B	* B Br3 Br4m Br4Nm	# B	* B Br3 Br4m Br4Nm	vagy A Ar4m Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm	
	Br3		Br3	Br3		Br3	
	Br4m		Br4m	Br4m		Br4m	
	Br4Nm		Br4Nm	Br4Nm		Br4Nm	

Megjegyzések:

*: Az I. melléklet 3.1.7. pontjára hivatkozik.

#: Az I. melléklet 3.1.8. és 3.1.9. pontjára hivatkozik.

Ø: Az I. melléklet 3.1.3. pontjára hivatkozik.

„XVI. MELLÉKLET

A GYÁRTÁSMEGFELELŐSÉG ELLENŐRZÉSE

1. VIZSGÁLATOK

Meg kell követelni annak bizonyítását, hogy a biztonsági övek megfelelnek azon követelményeknek, amelyeken a következő vizsgálatok alapulnak:

1.1. **A vészhelyzetben automatikusan reteszelő övviszահúzó k reteszelési küszöbének és tartósságának ellenőrzése**

A 2.7.7.2. pont rendelkezéseinek megfelelően, szükség szerint a legkedvezőtlenebb irányban a 2.7.2., a 2.7.7.1. és a 2.7.7.3. pontban részletezett tartóssági vizsgálat végrehajtása után, a 2.4.5.2.5. pont követelményeként.

1.2. **Az automatikus kioldású övviszահúzó tartósságának ellenőrzése**

A 2.7.7.1. pont rendelkezéseinek megfelelően, a 2.7.2. és a 2.7.7.3. pontban említett vizsgálatokkal kiegészítve, a 2.4.5.1.3. pont követelményeként.

1.3. **A hevederek előkezelést követő szilárdsági vizsgálata**

A 2.7.5. pontban leírt eljárásnak megfelelően, a 2.7.3.1. – 2.7.3.5. pont követelményeinek megfelelő előkezelés után.

1.3.1. *Hevederek szilárdsági vizsgálata koptatás után*

A 2.7.5. pontban leírt eljárásnak megfelelően, a 2.7.3.6. pontban leírt követelményeknek megfelelő előkezelés után.

1.4. **Mikrocsúszási vizsgálat**

A 2.7.4. pontban leírt eljárásnak megfelelően.

1.5. **Merev részek vizsgálata**

A 2.7.6. pontban leírt eljárásnak megfelelően.

1.6. **Dinamikus vizsgálatnak alávetett biztonsági öv vagy utasbiztonsági rendszer működési követelményeinek ellenőrzése**1.6.1. *Vizsgálatok előkezeléssel*

1.6.1.1. Vészhelyzetben automatikusan reteszelő övviszահúzóval felszerelt biztonsági övek vagy utasbiztonsági rendszerek: a 2.7.8. és a 2.7.9. pontban megállapított rendelkezéseknek megfelelően, olyan biztonsági öv felhasználásával, amelynek az övviszահúzóját előzőleg a 2.7.7.1. pontban leírt tartóssági vizsgálatnak vetették alá 45 000 ciklus végrehajtásával, valamint a 2.4.2.3., a 2.7.2. és a 2.7.7.3. pontban meghatározott vizsgálatoknak is alávetették.

1.6.1.2. Automatikus kioldású övviszահúzóval felszerelt biztonsági övek vagy utasbiztonsági rendszerek: a 2.7.8. és a 2.7.9. pontban megállapított rendelkezéseknek megfelelően, olyan biztonsági öv felhasználásával, amelynek az övviszահúzóját előzőleg a 2.7.7.1. pontban leírt tartóssági vizsgálatnak vetették alá 10 000 ciklus végrehajtásával, valamint a 2.4.2.3., a 2.7.2. és a 2.7.7.3. pontban előírt vizsgálatoknak is alávetették.

1.6.1.3. Statikus öv: a 2.7.8. és a 2.7.9. pontban megállapított rendelkezéseknek megfelelően, olyan biztonsági övön, melyen előzőleg elvégezték a 2.4.2.3. és 2.7.2. pontban előírt vizsgálatokat.

1.6.2. *Vizsgálat előkezelés nélkül*

A 2.7.8. és a 2.7.9. pontban megállapított rendelkezéseknek megfelelően.

2. A VIZSGÁLAT GYAKORISÁGA ÉS EREDMÉNYEI

2.1. Az 1.1.–1.5. pont követelményeinek megfelelő vizsgálat gyakoriságának statisztikailag ellenőrzött és véletlenszerű alapon kell történnie a szabályszerű minőségbiztosítási eljárások valamelyikével összhangban.

2.1.1. Ezenkívül a vészhelyzetben automatikusan reteszelő övviszահúzó esetében minden szerelvényt ellenőrizni kell:

2.1.1.1. vagy a 2.7.7.2.1. és 2.7.7.2.2. pontban megállapított rendelkezéseknek megfelelően, a legkedvezőtlenebb irányban, a 2.7.7.2.1.2. pont előírásai szerint. A vizsgálat eredményei kielégítik a 2.4.5.2.1.1. és a 2.4.5.2.3. pont követelményeit;

- 2.1.1.2. vagy a 2.7.7.2.3. pontban megállapított rendelkezéseknek megfelelően, a legkedvezőtlenebb irányban. Ennek ellenére a dőlés sebessége nagyobb lehet, mint az előírt sebesség mindaddig, amíg nincs hatással a vizsgálat eredményeire. A vizsgálat eredményei kielégítik a 2.4.5.2.1.4. pont követelményeit.
- 2.2. E melléklet 1.6. pontja szerinti dinamikus vizsgálatnak való megfelelés ellenőrzése esetében e vizsgálatot a következő legkisebb gyakorisággal kell végrehajtani:
- 2.2.1. *Vizsgálatok előkezeléssel*
- 2.2.1.1. Vészhelyzetben automatikusan reteszelő övvisszahúzóval felszerelt övek esetében reteszelő mechanizmus fajtánként⁽¹⁾:
- amennyiben a naponta gyártott övek száma 1000-nél nagyobb: 100 000 gyártott övből egyen, kéthetente egy öv legkisebb gyakorisággal,
 - amennyiben a naponta gyártott övek száma legfeljebb 1000: 10 000 gyártott övből egyen, évente egy öv legkisebb gyakorisággal,
- végzik el az e melléklet 1.6.1.1. pontjában előírt vizsgálatot.
- 2.2.1.2. Automatikus kioldású övvisszahúzóval felszerelt övek és statikus övek esetében,
- amennyiben a naponta gyártott övek száma 1000-nél nagyobb: 100 000 gyártott övből egyen, kéthetente egy öv legkisebb gyakorisággal,
 - amennyiben a naponta gyártott övek száma legfeljebb 1000: 10 000 gyártott övből egyen, évente egy öv legkisebb gyakorisággal,
- végzik el az e melléklet 1.6.1.2., illetve 1.6.1.3. pontjában előírt vizsgálatot.
- 2.2.2. *Vizsgálatok előkezelés nélkül*
- 2.2.2.1. Vészhelyzetben automatikusan reteszelő övvisszahúzóval felszerelt övek esetében a következő számú mintán végzik el az e melléklet 1.6.2. pontjában előírt vizsgálatot:
- 2.2.2.1.1. naponta legalább 5000 öv gyártása esetén, reteszelőmechanizmus-fajtánként 25 000 gyártott övenként két övön, napi egy öv legkisebb gyakorisággal;
- 2.2.2.1.2. naponta 5000-nél kevesebb gyártott öv esetében reteszelőmechanizmus-fajtánként 5000 gyártott övből egyen, évente egy öv legkisebb gyakorisággal.
- 2.2.2.2. Automatikus kioldású övvisszahúzóval felszerelt övek és statikus övek esetében a következő számú mintán végzik el az e melléklet 1.6.2. pontjában előírt vizsgálatot:
- 2.2.2.2.1. naponta legalább 5000 öv gyártása esetén jóváhagyott típusonként 25 000 gyártott övből két övön, napi egy öv legkisebb gyakorisággal;
- 2.2.2.2.2. naponta 5000-nél kevesebb gyártott öv esetén jóváhagyott típusonként 5000 gyártott övből egyen, évente egy öv legkisebb gyakorisággal.
- 2.2.3. *Eredmények*
- Az eredményeknek ki kell elégíteniük az I. melléklet 2.6.1.3.1. pontjában megállapított követelményeket.
- A próbabábu előremozgása ellenőrizhető az I. melléklet 2.6.1.3.2. pontja (vagy, ahol alkalmazható, a 2.6.1.4. pontja) tekintetében az e melléklet 1.6.1. pontja szerinti előkezeléssel végrehajtott vizsgálat során egy egyszerűsített, ehhez alkalmazott módszer segítségével.
- 2.3. Ahol egy adott vizsgálat során valamely vizsgálati minta nem bizonyul megfelelőnek, ugyanazon követelményeknek megfelelően egy további vizsgálatot kell elvégezni legalább három másik mintán. Dinamikus vizsgálat esetében, ha a három közül valamelyik nem bizonyul megfelelőnek a vizsgálat során, a jóváhagyás jogosultja vagy hivatalosan megbízott képviselője értesíti azon illetékes hatóságot, amely a típus-jóváhagyást megadta jelezve, hogy milyen lépéseket tettek a gyártás megfelelőségének visszaállítására.”

⁽¹⁾ E melléklet alkalmazásában „reteszelőmechanizmus-fajta”: minden olyan vészhelyzetben reteszelő övvisszahúzó, amely mechanizmusa csak az érzékelő készüléknek a jármű vonatkoztatási tengelyével alkotott dőlési szögében (szögeiben) tér el.