

## RICHTLIJN VAN DE COMMISSIE

van 30 oktober 1990

tot aanpassing aan de stand van de techniek van Richtlijn 76/115/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende bevestigingspunten voor veiligheidsgordels van motorvoertuigen

(90/629/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Artikel 2

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 76/115/EEG van de Raad van 18 december 1975 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende bevestigingspunten voor veiligheidsgordels van motorvoertuigen <sup>(1)</sup>, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 82/318/EEG van de Commissie <sup>(2)</sup>, inzonderheid op artikel 6,

Overwegende dat de ervaring en de technologische ontwikkeling hebben aangetoond dat het mogelijk is de veiligheid van het wegverkeer te vergroten door voor voertuigen van de categorieën M<sub>2</sub> met een maximaal toelaatbare massa van meer dan 3 500 kg en M<sub>3</sub> (bussen), die tot nu toe niet onder de richtlijn vielen, soortgelijke voorschriften als de reeds thans geldende vast te stellen en het toepassingsgebied van de voorschriften uit te breiden tot die zitplaatsen van de overige categorieën voertuigen waarop de huidige richtlijn nog niet van toepassing is;

Overwegende dat de ervaring tevens heeft uitgewezen dat sommige van de thans geldende definities en voorschriften enige aanpassing behoeven;

Overwegende dat de bescherming tegen „submarining” moet worden verbeterd, hetgeen kan worden bereikt door wijziging van de plaats van de bevestigingspunten voor veiligheidsgordels en/of wijziging van de zitplaatsconstructie; dat een testprocedure moet worden ontwikkeld waarmee dit hogere niveau van bescherming kan worden aangetoond;

Overwegende dat de bepalingen van deze richtlijn in overeenstemming zijn met het advies van het Comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang van de richtlijnen voor de opheffing van de technische handelsbelemmeringen in de sector motorvoertuigen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

## Artikel 1

Bijlage I van Richtlijn 76/115/EEG wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij de onderhavige richtlijn.

<sup>(1)</sup> PB nr. L 24 van 30. 1. 1976, blz. 6.

<sup>(2)</sup> PB nr. L 139 van 19. 5. 1982, blz. 9.

1. Met ingang van 1 mei 1991 mogen de Lid-Staten om redenen in verband met de bevestigingspunten voor veiligheidsgordels:

- voor een type voertuig de EEG-goedkeuring of de afgifte van het afschrift van het in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad <sup>(3)</sup> bedoelde document of de nationale goedkeuring niet weigeren,
- het voor de eerste maal in het verkeer brengen van voertuigen niet verbieden,

indien de bevestigingspunten voor veiligheidsgordels van dit type voertuig of van deze voertuigen voldoen aan Richtlijn 76/115/EEG, zoals gewijzigd bij onderhavige richtlijn.

2. Met ingang van 1 juli 1992 mogen de Lid-Staten:

- het afschrift van het in artikel 10, lid 1, laatste streepje, van Richtlijn 70/156/EEG bedoelde document niet meer afgeven voor een type voertuig,
- de nationale goedkeuring voor een type voertuig weigeren,

indien de bevestigingspunten voor veiligheidsgordels niet voldoen aan Richtlijn 76/115/EEG, zoals gewijzigd bij onderhavige richtlijn.

3. Met ingang van 1 juli 1997 mogen de Lid-Staten het voor de eerste maal in het verkeer brengen van voertuigen verbieden, waarvan de bevestigingspunten voor veiligheidsgordels niet voldoen aan Richtlijn 76/115/EEG, zoals gewijzigd bij onderhavige richtlijn.

## Artikel 3

Uiterlijk op 31 december 1992 onderwerpt de Commissie de bepalingen van Richtlijn 76/115/EEG, en met name die van punt 4.4.3 van bijlage I, aan een nadere herziening ten einde de bescherming tegen het risico van „submarining” te verhogen; bij deze wijziging kunnen nieuwe maatregelen en daarmee samenhangende dynamische testprocedures worden ingevoerd.

<sup>(3)</sup> PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1.

*Artikel 4*

De Lid-Staten doen de nodige maatregelen in werking treden om uiterlijk op 1 mei 1991 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie hiervan onverwijld in kennis.

Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

*Artikel 5*

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, 30 oktober 1990.

*Voor de Commissie*  
Martin BANGEMANN  
*Vice-Voorzitter*

## BIJLAGE

## Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

Na punt 1.6 wordt een nieuw punt 1.6.1 toegevoegd:

- „1.6.1. „passagierszitplaats vóór”, elke zitplaats waarbij het „vorste punt H” van de betreffende zitplaats in of vóór het verticale dwarsvlak door het punt R van de bestuurderszitplaats is gelegen.”.

Punt 4.2.1.1 wordt als volgt:

„... andere typen veiligheidsgordels met oprolmechanisme. Deze bepaling is niet van toepassing op voertuigen waarvoor bij de zijzitplaatsen vóór overeenkomstig punt 4.3 heupgordels volstaan. Indien de bevestigingspunten...”. (Rest ongewijzigd)

Punt 4.3 wordt vervangen door het volgende:

- „4.3. Minimaal aantal bevestigingspunten (zie aanhangsel 1).
- 4.3.1. Alle voertuigen van de categorieën M en N (met uitzondering van voertuigen van de categorieën M<sub>2</sub> boven 3,5 ton en M<sub>3</sub> met speciaal voor staande passagiers bedoelde plaatsen) moeten zijn uitgerust met bevestigingspunten voor veiligheidsgordels in overeenstemming met de eisen van deze richtlijn.
- 4.3.2. Voor iedere naar voren gerichte zitplaats moet het minimale aantal bevestigingspunten voor veiligheidsgordels in overeenstemming zijn met het bepaalde in aanhangsel 1.
- 4.3.3. Voor de in aanhangsel 1 met het symbool Ø aangegeven zijzitplaatsen — niet voorin — van voertuigen van de categorie M<sub>1</sub> zijn evenwel twee bevestigingspunten onder voldoende, indien er tussen een zitplaats en de meest nabije zijwand van het voertuig een doorgang bestaat, die bedoeld is om de passagiers toegang te verschaffen tot andere delen van het voertuig. Een ruimte tussen een zitplaats en de zijwand wordt als doorgang aangemerkt, indien de afstand tussen die zijwand en een door de middellijn van de betreffende zitplaats lopend verticaal langsvlak — op de plaats van punt R en loodrecht op het middenlangsvlak van het voertuig gemeten — bij gesloten deuren groter is dan 500 mm.
- 4.3.4. Voor de in aanhangsel 1 met het symbool \* aangegeven middenzitplaatsen vóór volstaan twee bevestigingspunten onder, indien de voorruit zich buiten de in bijlage II bij Richtlijn 74/60/EEG bedoelde referentiezone bevindt; indien zij zich binnen deze referentiezone bevindt, zijn drie bevestigingspunten vereist.
- Wat de bevestigingspunten betreft, wordt de voorruit als een deel van de referentiezone beschouwd, wanneer zij met de proefinrichting in statisch contact kan komen volgens de in bijlage II bij Richtlijn 74/60/EEG beschreven methode.
- 4.3.5. Voor alle in aanhangsel 1 met het symbool \* aangegeven zitplaatsen moeten de in punt 4.3.6 gedefinieerde kwetsbare zitplaatsen worden uitgerust met twee bevestigingspunten onder.
- 4.3.6. Een „kwetsbare zitplaats” is een zitplaats waarbij zich vóór de zitplaats geen „veiligheidsscherm” bevindt binnen de als volgt gedefinieerde ruimte:
- tussen twee horizontale vlakken, waarvan één vlak door punt H loopt en het tweede op 400 mm boven het eerste vlak is gelegen;
  - tussen twee verticale vlakken in de lengterichting, symmetrisch gelegen ten opzichte van punt H, op 400 mm van elkaar;
  - achter een verticaal dwarsvlak op 1,30 m van punt H.

In het kader van deze bepaling wordt met „veiligheidsscherm” een voldoende sterk oppervlak zonder discontinuïteiten bedoeld, zodat wanneer een bol van 165 mm diameter horizontaal in longitudinale richting geometrisch wordt geprojecteerd door een willekeurig punt van de hierboven gedefinieerde ruimte en door het middelpunt van de bol, er in het scherm geen enkele opening is waar de geometrische projectie van de bol doorheen kan.

Een zitplaats wordt als „kwetsbare zitplaats” aangemerkt, indien de veiligheidsschermen in de hierboven gedefinieerde ruimte samen een oppervlakte hebben van minder dan 800 cm<sup>2</sup>.

- 4.3.7. Voor alle klapstoelen, alsmede voor alle zitplaatsen van voertuigen die niet onder de punten 4.3.1 tot en met 4.3.5 vallen, zijn geen gordelbevestigingspunten vereist. Zijn in het voertuig evenwel toch bevestigingspunten bij de zitplaatsen van dergelijke stoelen aangebracht, dan moeten deze bevestigingspunten voldoen aan de bepalingen van deze richtlijn.

In dit geval volstaan twee bevestigingspunten onder.”.

Punt 4.4.3 wordt als volgt:

„4.4.3. *Plaats van de effectieve bevestigingspunten onder (zie aanhangsel 2)*

4.4.3.1. Zitplaatsen vóór, voertuigen van de categorie  $M_1$

Voor motorvoertuigen van de categorie  $M_1$  dient de hoek  $\alpha_1$  (aan de andere zijde dan die van de sluiting) tussen  $30^\circ$  en  $80^\circ$  te liggen en de hoek  $\alpha_2$  (aan de zijde van de sluiting) tussen  $45^\circ$  en  $80^\circ$ . De aan deze hoeken gestelde eisen gelden voor alle normale rijstanden van de zitplaatsen vóór. Indien ten minste één van de hoeken  $\alpha_1$  en  $\alpha_2$  voor alle normale gebruiksstanden constant is, dient de grootte van deze hoek(en)  $60^\circ \pm 10^\circ$  te bedragen.

In het geval van verstelbare zitplaatsen met een verstelsysteem overeenkomstig punt 1.12, waarbij de hellingshoek van de rugleuning minder dan  $20^\circ$  bedraagt (zie figuur 1, bijlage III), mag de hoek  $\alpha_1$  kleiner zijn dan de hierboven voorgeschreven minimumwaarde ( $30^\circ$ ), op voorwaarde dat deze in geen enkele normale rijstand minder dan  $20^\circ$  bedraagt.

4.4.3.2. Zitplaatsen achter, voertuigen van de categorie  $M_1$

In motorvoertuigen van de categorie  $M_1$  dienen de hoeken  $\alpha_1$  en  $\alpha_2$  bij alle zitplaatsen achter tussen  $30^\circ$  en  $80^\circ$  te liggen. Indien de zitplaatsen achter verstelbaar zijn, geldt deze voorwaarde voor de hoeken voor alle rijstanden.

4.4.3.3. Zitplaatsen vóór, voertuigen van andere categorieën dan  $M_1$

Bij motoervoertuigen van andere categorieën dan  $M_1$  moeten de hoeken  $\alpha_1$  en  $\alpha_2$  bij alle normale rijstanden van de zitplaatsen vóór tussen  $30^\circ$  en  $80^\circ$  liggen. Indien bij zitplaatsen vóór van voertuigen met een maximale massa van ten hoogste 3,5 ton ten minste één van de hoeken  $\alpha_1$  en  $\alpha_2$  constant is voor alle normale rijstanden, moet de waarde van deze hoek(en)  $60^\circ \pm 10^\circ$  bedragen.

4.4.3.4. Zitplaatsen achter en bijzondere zitplaatsen vóór of achter, voertuigen van andere categorieën dan  $M_1$

In het geval van:

- zitbanken,
- verstelbare zitplaatsen (vóór en achter) met een verstelsysteem in overeenstemming met punt 1.12, waarvan de rugleuning een hoek van minder dan  $20^\circ$  maakt (zie figuur 1, bijlage III), en
- andere zitplaatsen achter,

in voertuigen van andere categorieën dan  $M_1$  mogen de hoeken  $\alpha_1$  en  $\alpha_2$  bij alle normale rijstanden tussen  $20^\circ$  en  $80^\circ$  liggen. Indien bij de zitplaatsen vóór van voertuigen met een maximale massa van ten hoogste 3,5 ton ten minste één van de hoeken  $\alpha_1$  en  $\alpha_2$  constant is voor alle normale rijstanden, moet de waarde van deze hoek(en)  $60^\circ \pm 10^\circ$  bedragen.”.

Het oorspronkelijke punt 4.4.3.3 wordt het nieuwe punt 4.4.3.5.

Aan het eind van punt 4.4.4.1 wordt toegevoegd:

„Indien een tweedeursconfiguratie wordt gebruikt om zowel de zitplaatsen vóór als de zitplaatsen achter toegankelijk te maken en het bevestigingspunt boven zich op stijl „B” bevindt, dan moet het systeem zodanig zijn ontworpen dat het instappen en uitstappen niet wordt belemmerd.”.

Na punt 5.2.3 wordt een nieuw punt 5.2.4 toegevoegd:

„5.2.4. Indien een andere testprocedure wordt gevolgd dan die welke beschreven is in de punten 5.2.1 tot en met 5.2.3 van deze richtlijn, moet worden aangetoond dat deze gelijkwaardig is.”.

Punt 5.3.5.3 wordt als volgt:

„5.3.5.3. Wanneer een fabrikant zijn voertuig voorzien van veiligheidsgordels levert, mogen de bevestigingspunten voor deze gordels op verzoek van de fabrikant alleen worden onderworpen aan een proef gedurende welke de belasting wordt overgebracht door middel van een inrichting waarmee de geometrie wordt nagebootst van het type veiligheidsgordels dat aan deze punten dient te worden bevestigd.”.

Punt 5.3.6 wordt als volgt:

- „5.3.6. Wanneer de zijzitplaatsen en middenzitplaatsen niet voorzien zijn van bevestigingspunten boven, moeten de bevestigingspunten onder worden onderworpen aan de in punt 5.4.3 omschreven proef gedurende welke de belasting wordt overgebracht door middel van een inrichting waarmee de geometrie wordt nagebootst van een heupgordel.”
- Punt 5.4.1.2 wordt als volgt:
- „5.4.1.2. Bij voertuigen van de categorieën  $M_1$  en  $N_1$  wordt een beproevingsbelasting van  $1\,350 \pm 20$  daN uitgeoefend op een trekinrichting (zie figuur 2, bijlage IV) die is verbonden aan de bevestigingspunten van een en dezelfde gordel, door middel van een inrichting waarmee de geometrie wordt nagebootst van de voor het bovenlichaam bestemde band van een dergelijke gordel.
- Bij voertuigen van de categorieën  $M_2$  en  $N_2$  bedraagt de beproevingsbelasting  $675 \pm 20$  daN.
- Bij voertuigen van de categorieën  $M_3$  en  $N_3$  bedraagt de beproevingsbelasting  $450 \pm 20$  daN.”
- Punt 5.4.1.3 wordt als volgt:
- „5.4.1.3. Bij voertuigen van de categorieën  $M_1$  en  $N_1$  wordt gelijktijdig een trekkracht van  $1\,350 \pm 20$  daN uitgeoefend op een trekinrichting (zie figuur 1, bijlage IV) die is verbonden aan de bevestigingspunten onder.
- Bij voertuigen van de categorieën  $M_2$  en  $N_2$  bedraagt deze beproevingsbelasting  $675 \pm 20$  daN.
- Bij voertuigen van de categorieën  $M_3$  en  $N_3$  bedraagt deze beproevingsbelasting  $450 \pm 20$  daN.”
- Punt 5.4.2.1 wordt als volgt:
- „5.4.2.1. Bij voertuigen van de categorieën  $M_1$  en  $N_1$  wordt een beproevingsbelasting van  $1\,350 \pm 20$  daN uitgeoefend op een trekinrichting (zie figuur 2, bijlage IV) die is verbonden aan het bevestigingspunt boven en aan het tegenoverliggende bevestigingspunt onder van een en dezelfde gordel, waarbij gebruik wordt gemaakt van het aan het bevestigingspunt boven verbonden oprolmechanisme, zo dit door de fabrikant is verstrekt.
- Bij voertuigen van de categorieën  $M_2$  en  $N_2$  bedraagt deze beproevingsbelasting  $675 \pm 20$  daN.
- Bij voertuigen van de categorieën  $M_3$  en  $N_3$  bedraagt deze beproevingsbelasting  $450 \pm 20$  daN.”
- Punt 5.4.2.2 wordt als volgt:
- „5.4.2.2. Bij voertuigen van de categorieën  $M_1$  en  $N_1$  wordt gelijktijdig een trekkracht van  $1\,350 \pm 20$  daN uitgeoefend op een trekinrichting (zie figuur 1, bijlage IV) die is verbonden aan de bevestigingspunten onder.
- Bij voertuigen van de categorieën  $M_2$  en  $N_2$  bedraagt deze beproevingsbelasting  $675 \pm 20$  daN.
- Bij voertuigen van de categorieën  $M_3$  en  $N_3$  bedraagt deze beproevingsbelasting  $450 \pm 20$  daN.”
- Punt 5.4.3 wordt als volgt:
- „5.4.3. *Proef bij een veiligheidsgordel van het heuptype*
- Bij voertuigen van de categorieën  $M_1$  en  $N_1$  wordt een beproevingsbelasting van  $2\,225 \pm 20$  daN uitgeoefend op een trekinrichting (zie figuur 1, bijlage IV) die is verbonden aan de twee bevestigingspunten onder.
- Bij voertuigen van de categorieën  $M_2$  en  $N_2$  bedraagt deze beproevingsbelasting  $1\,110 \pm 20$  daN.
- Bij voertuigen van de categorieën  $M_3$  en  $N_3$  bedraagt deze beproevingsbelasting  $740 \pm 20$  daN.”
- 5.4.4.2. De bij Richtlijn 82/318/EEG aan punt 5.4.4.2 toegevoegde zin wordt gelezen:
- „Bij voertuigen van de categorieën  $M_2$  en  $N_2$  moet deze beproevingsbelasting gelijk zijn aan 10-maal het gewicht van de volledige zetel; bij voertuigen van de categorieën  $M_3$  en  $N_3$  moet zij gelijk zijn aan 6,6-maal het gewicht van de volledige zetel.”
- De oude punten 5.4.5.2 en 5.4.5.3 worden vervangen door het volgende nieuwe punt 5.4.5.2:
- „5.4.5.2. Bij voertuigen van de categorieën  $M_1$  en  $N_1$  wordt gelijktijdig een trekkracht van  $1\,350 \pm 20$  daN uitgeoefend op een trekinrichting (zie figuur 3, bijlage IV) die is verbonden aan de bevestigingspunten onder.
- Bij voertuigen van de categorieën  $M_2$  en  $N_2$  bedraagt deze beproevingsbelasting  $675 \pm 20$  daN.
- Bij voertuigen van de categorieën  $M_3$  en  $N_3$  bedraagt deze beproevingsbelasting  $450 \pm 20$  daN.”

Aan bijlage I worden de volgende aanhangsels 1 en 2 toegevoegd:

„Aanhangsel 1

MINIMAAL AANTAL BEVESTIGINGSPUNTEN

Categorie voertuigen	Zijzitplaatsen			Middenzitplaatsen	
	vóór		niet vóór	vóór	niet vóór
	Bestuurder	Passagier			
M <sub>1</sub>	3	3	∅ 3	*	2
M <sub>2</sub> ≤ 3,5 t	3	3	#	*	#
M <sub>2</sub> > 3,5 t	3	3	#	2	#
M <sub>3</sub>	3	3	#	2	#
N <sub>1</sub>	3	3	#	*	#
N <sub>2</sub>	3	3	#	*	#
N <sub>3</sub>	3	3	#	*	#

Opmerkingen

2: Twee bevestigingspunten onder, waardoor een heupgordel kan worden gemonteerd.

\*: Zie punt 4.3.4.

#: Zie de punten 4.3.5 en 4.3.6.

3: Twee bevestigingspunten onder en één boven, waardoor een driepuntsgordel kan worden gemonteerd, behalve bij de zijzitplaatsen vóór van voertuigen van de categorieën M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> en M<sub>2</sub> met een maximale massa van ten hoogste 3,5 ton, waarbij de bevestigingspunten montage van een veiligheidsgordel van het type Ar moeten toelaten.

∅: Zie punt 4.3.3.”

„Aanhangsel 2

PLAATSING VAN DE BEVESTIGINGSPUNTEN ONDER: ALLEEN VOORSCHRIFTEN VOOR DE HOEK α (°)

	Oude voorschriften		Nieuwe voorschriften	
	M <sub>1</sub>	Overige categorieën	M <sub>1</sub>	Overige categorieën
Vóór (zijzitplaatsen en middenzitplaatsen)				
— zijde sluiting	30 – 80	30 – 80	45 – 80	30 – 80
— zijde tegenover sluiting	30 – 80	30 – 80	30 – 80	30 – 80
— hoek constant	50 – 70	30 – 80	50 – 70	50 – 70
— zitbank:	30 – 80	20 – 80		
— zijde sluiting			45 – 80	20 – 80
— zijde tegenover sluiting			30 – 80	20 – 80
— verstelbare zitplaats met hoek rugleuning < 20°	20 – 80	20 – 80	20 – 80 45 – 80 (*)	20 – 80
Achter (zijzitplaatsen en middenzitplaatsen)	20 – 80	20 – 80	30 – 80	20 – 80
Klapstoel	Bevestigingspunten niet vereist. Indien uitgerust met bevestigingspunten: zie voorschriften voor de hoek onder achter en vóór			

(\*) „Zijde tegenover sluiting” (α<sub>1</sub>): 20 – 80°.

„Zijde sluiting” (α<sub>2</sub>): 45 – 80°.

(Beide, indien de hoek niet constant is: zie punt 4.4.3.1).”