

31990L0628

6.12.1990

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 341/1

DYREKTYWA KOMISJI

z dnia 30 października 1990 r.

dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 77/541/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących w pojazdach silnikowych

(90/628/EWG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

oraz

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą,

— wprowadzenia bardziej surowych wymogów dotyczących zgodności produkcji;

uwzględniając dyrektywę Rady 77/541/EWG z dnia 28 czerwca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących w pojazdach silnikowych⁽¹⁾, ostatnio zmienioną Aktem Przystąpienia Hiszpanii i Portugalii, w szczególności jej art. 10,

to doświadczenie pokazuje, że niektóre istniejące definicje i wymogi muszą być nieznacznie dostosowane;

a także mając na uwadze, co następuje:

musi ulec poprawie ochrona pasażerów, w szczególności tych podróżujących autobusami i autokarami, przed wyrzuceniem w razie wypadku oraz powinny być w tym celu wprowadzone dalsze zmiany tej dyrektywy;

wyczerpująca ocena dyrektywy 77/541/EWG pokazuje, że jest możliwa dalsza poprawa bezpieczeństwa drogowego, wykorzystując praktyczne doświadczenia i rozwój technologiczny oraz uwzględniając postęp dokonany w Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, w szczególności w Regulaminie nr 16, przez

należy uczynić wszystko, aby te zmiany mogły być wprowadzone najpóźniej do dnia 31 grudnia 1991 r.;

— wprowadzenie wymogów dla homologacji „podwójnych pasów piersiowych” dla szczególnych typów pojazdu,

przyjęcie dyrektywy w sprawie obowiązkowego zapinania pasów bezpieczeństwa przez wszystkich użytkowników pojazdów o masie mniejszej niż 3,5 tony powinno być powiązane z dalszymi zmianami tej dyrektywy w celu uczynienia obowiązkowym instalowania trzypunktowych pasów ze zwijaczami również na tylnych zewnętrznych siedzeniach takich pojazdów;

— wprowadzenia wymogów dla homologacji pasów bezpieczeństwa z systemem obciążenia wstępnego,

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

— określania instalacji odpowiednich pasów bezpieczeństwa dla wszystkich miejsc siedzących we wszystkich kategoriach pojazdów silnikowych z zastosowaniem, w razie potrzeby, minimalnych wyłączeń,

— wprowadzenia wzoru dokumentu potwierdzającego rzeczywiste zainstalowanie pasów bezpieczeństwa w danym typie pojazdu, któremu ma być udzielona homologacja,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

— wprowadzenia wymogów badań dla urządzeń regulacji wysokości pasów,

W załącznikach do dyrektywy 77/541/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

⁽¹⁾ Dz.U. L 220 z 29.8.1977, str. 95.

Artykuł 2

1. Z mocą od dnia 1 maja 1991 r. żadne Państwo Członkowskie nie może:

a) z przyczyn odnoszących się do pasów bezpieczeństwa lub urządzeń przytrzymujących:

— odmówić udzielenia homologacji typu EWG lub wydania egzemplarza świadectwa określonego w art. 10 ust. 1 tiret ostatnie dyrektywy 70/156/EWG⁽¹⁾ lub udzielenia krajowej homologacji typu w odniesieniu do typu pojazdu, lub

— zakazać wprowadzenia pojazdów do ruchu

jeżeli pasom bezpieczeństwa lub urządzeniom przytrzymującym tego typu pojazdu lub tych pojazdów udzielono homologacji zgodnie z dyrektywą 77/541/EWG, zmienioną niniejszą dyrektywą;

b) — odmówić udzielenia homologacji EWG części w odniesieniu do przeznaczonego do instalowania w pojeździe typu pasa bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymującego, który spełnia wymogi dyrektywy 77/541/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą,

— zakazać wprowadzenia do obrotu takich pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących, które są opatrzone znakami homologacji EWG części przewidzianymi w niniejszej dyrektywie.

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

a) — nie wydają już egzemplarza świadectwa określonego 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,

których pasom bezpieczeństwa lub urządzeniom przytrzymującym nie udzielono homologacji zgodnie z dyrektywą 77/541/EWG zmienioną niniejszą dyrektywą.

b) — mogą odmówić udzielenia homologacji EWG części w odniesieniu do przeznaczonego do instalowania w pojeździe typu pasa bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymującego, który nie spełnia wymogów dyrektywy 77/541/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.

3. Z mocą od dnia 1 lipca 1997 r. Państwa Członkowskie:

— mogą zakazać dopuszczenia do ruchu pojazdów, których pasom bezpieczeństwa lub urządzeniom przytrzymującym nie udzielono homologacji zgodnie z dyrektywą 77/541/EWG, zmienioną niniejszą dyrektywą,

— mogą zakazać wprowadzenia do obrotu przeznaczonych do instalowania w pojeździe pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących, które nie są opatrzone znakami homologacji EWG części przewidzianymi w niniejszej dyrektywie.

Artykuł 3

Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 1 maja 1991 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 30 października 1990 r.

W imieniu Komisji

Martin BANGEMANN

Wiceprzewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

- 1.4. na końcu ppkt 1.4 dodaje się, co następuje:
- „... urządzenie regulacji pasa, z wyjątkiem zamka podwójnego pasa piersiowego”.
- Dodaje się ppkt 1.8.6 w brzmieniu:
- „1.8.6. »Urządzenie regulujące wysokość pasa« oznacza urządzenie umożliwiające regulację położenia wysokości górnej pętli pasa, zgodnie z indywidualnymi wymaganiami użytkownika oraz położeniem siedzenia. Takie urządzenie może być uważane za część pasa lub część punktu mocowania pasa”.
- Po ppkt 1.12 dodaje się ppkt 1.12.1 w brzmieniu:
- „1.12.1. »Przednie siedzenie pasażera« oznacza każde siedzenie, gdzie »najdalej wysunięty do przodu punkt H« danego siedzenia znajduje się w obrębie lub naprzeciwko pionowej poprzecznej płaszczyzny przechodzącej przez punkt R kierowcy”.
- Dodaje się ppkt 1.22 w brzmieniu:
- „1.22. »Urządzenie obciążenia wstępnego« oznacza dodatkowe lub zespolone urządzenie, które napina taśmę pasa w celu zmniejszenia luzu taśmy podczas zderzenia”.
- Ppkt 2.1.2.1: w zdaniu pierwszym wprowadza się następujące zmiany:
- „...rysunkami oraz
- w przypadku zwińczonego dostarcza się instrukcje instalacji czujnika.
- dla urządzeń lub systemów obciążenia wstępnego dostarcza się pełny techniczny opis budowy i działania łącznie z czujnikiem, jeżeli istnieje, opisujący metodę uruchomienia oraz wszelkie konieczne metody w celu uniknięcia niezamierzonego uruchomienia.
- Rysunki muszą wskazywać...”.
- W ppkt 2.1.2.1 dodaje się:
- „Jeżeli pas jest tak zaprojektowany, aby był umocowany do konstrukcji pojazdu za pomocą urządzenia regulującego wysokość pasa, techniczny opis określa, czy to urządzenie stanowi część pasa;”.
- Dodaje się ppkt 2.1.4 w brzmieniu:
- „2.1.4. Przed udzieleniem homologacji typu właściwe władze weryfikują istnienie odpowiednich ustaleń w celu zapewnienia skutecznej kontroli zgodności produkcji”.
- 2.4.2.1. W ppkt 2.4.2.1 w zdaniu ostatnim wprowadza się następujące zmiany:
- „Części zamka, które mogą mieć kontakt z ciałem użytkownika, posiadają strefę nie mniejszą niż 20 cm² o szerokość co najmniej 46 mm, mierzoną w płaszczyźnie położonej w maksymalnej odległości 2,5 mm od powierzchni kontaktowej.
- W przypadku zamków podwójnego pasa piersiowego ten ostatni wymóg uważa się za spełniony, jeżeli powierzchnia kontaktowa zamka z ciałem użytkownika zawiera się między 20 i 40 cm²”.
- Na końcu ppkt 2.4.2.3, zmienionego dyrektywą 82/319/EWG, dodaje się zdanie w brzmieniu⁽¹⁾:
- „W przypadku zamków podwójnych pasów piersiowych, ta próba może być wykonywana bez wprowadzania wszystkich trzpieni”.
- Podpunkt 2.4.4 otrzymuje brzmienie:

(¹) Dz.U. L 139 z 19.5.1982, str. 17.

„2.4.4. Elementy mocujące i urządzenia regulujące wysokość pasa

Elementy mocujące poddawane są badaniu na wytrzymałość zgodnie z ppkt 2.7.6.1. i 2.7.6.2. Czynne urządzenia regulujące wysokość pasa poddawane są badaniu na wytrzymałość zgodnie z ppkt 2.7.6.2. niniejszej dyrektywy, jeżeli nie były poddane badaniu w pojeździe podczas stosowania zmienionej dyrektywy 76/115/EWG odnoszącej się do punktów mocowania pasów bezpieczeństwa. Te części nie mogą się złamać ani odzepić pod wyznaczonym obciążeniem.”

Dodaje się ppkt 2.4.6 w brzmieniu:

„2.4.6. Urządzenie obciążenia wstępnego

2.4.6.1. Po przedstawieniu do badania korozyjnego, zgodnie z ppkt 2.7.2, urządzenie obciążenia wstępnego (łącznie z czujnikiem zderzeniowym połączonym z urządzeniem za pomocą oryginalnych wtyczek, przez które nie przepływa żaden prąd) działa normalnie.

2.4.6.2. Sprawdza się nieumyślne spowodowanie działania urządzenia nie pociąga za sobą żadnego ryzyka zranienia ciała użytkownika.

2.4.6.3. W przypadku pirotechnicznych urządzeń obciążania wstępnego:

2.4.6.3.1. Po przedstawieniu do kondycjonowania zgodnie z ppkt 2.7.10.2, działanie urządzenia obciążania wstępnego nie może być uruchomione przez temperaturę i urządzenie działa normalnie.

2.4.6.3.2. Podejmuje się środki ostrożności, aby uniemożliwić wydalaniem gorącym gazom zapalenie przyległych materiałów łatwopalnych”.

2.6.1.2. W ppkt 2.6.1.2 dodaje się na końcu:

„W przypadku pasów bezpieczeństwa ze zwiączkami zwiączz poddaje się badaniu odporności na kurz określonego w ppkt 2.7.7.3; dodatkowo w przypadku pasów bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymującego wyposażonych w urządzenia obciążania wstępnego zawierających środki pirotechniczne urządzenie poddaje się kondycjonowaniu zgodnie z ppkt 2.7.10.2”.

Dodaje się ppkt 2.6.1.2.3 w brzmieniu:

„2.6.1.2.3. W przypadku pasa przeznaczonego do użycia z urządzeniem regulującym wysokość pasa zgodnie z definicją podaną w ppkt 1.8.6 powyżej badanie przeprowadza się z urządzeniem w najbardziej niekorzystnym położeniu (położeniach) wybranych przez placówkę techniczną odpowiedzialną za badania. Jednakże jeżeli urządzenie regulujące wysokość pasa zawiera w sobie punkt mocowania, na co zezwała dyrektywa 76/115/EWG, placówka techniczna odpowiedzialna za badania może, według uznania, zastosować przepisy ppkt 2.7.8.1”.

Dodaje się ppkt 2.6.1.2.4 w brzmieniu:

„2.6.1.2.4. W przypadku pasa bezpieczeństwa z urządzeniem obciążania wstępnego jedno z badań dynamicznych przeprowadza się z urządzeniem działającym, a drugie z urządzeniem wyłączonym.

W pierwszym przypadku:

2.6.1.2.4.1. Podczas badania minimalne zmiany położenia określone w ppkt 2.6.1.3.2 mogą być zmniejszone o połowę.

2.6.1.2.4.2. Po badaniu siła zmierzona zgodnie z ppkt 2.7.10.1 nie przekracza 100 daN”.

2.6.1.3.2. W ppkt 2.6.1.3.2 po pierwszym zdaniu dodaje się:

„W przypadku podwójnego pasa piersiowego minimalne zmiany położenia określone dla biodra mogą być zmniejszone o połowę” (pozostała część pozostaje bez zmian).

Ppkt 2.7.6.1. Po pierwszym zdaniu ppkt 2.7.6.1, zmienionej dyrektywą 82/319/EWG, dodaje się zdanie o brzmieniu:

„W przypadku podwójnych pasów piersiowych zamek złączony jest z aparaturą badawczą za pomocą taśmy, która jest przymocowana do zamka oraz trzpienia lub dwóch trzpieni znajdujących się w przybliżeniu w symetrycznej odległości od środka geometrycznego zamka”.

Pozostała część podpunktu pozostaje niezmieniona.

Podpunkt 2.7.6.2 otrzymuje brzmienie:

„2.7.6.2. Elementy mocujące oraz wszelkie urządzenia regulujące wysokość badane są w sposób... przy taśmie całkowicie rozwiniętej z bębna nawijającego”.

W ppkt 2.7.7.2.2 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Konstrukcja każdej takiej aparatury badawczej zapewnia, że wymagane przyspieszenie osiągane jest przed wyciągnięciem więcej niż 5 mm taśmy ze zwijacza oraz że wciąganie zachodzi ze średnią wartością wzrostu przyspieszenia co najmniej równą 25 G/s i nie większą niż 150 G/s”.

Na końcu ppkt 2.7.8.1 dodaje się zdania w brzmieniu:

„W przypadku gdy badanie dynamiczne przeprowadzane jest dla typu pojazdu, nie musi być ono powtarzane dla innych typów pojazdu, w których każdy punkt mocowania znajduje się w odległości mniejszej niż 50 mm od odpowiadającego mu punktu mocowania badanego pasa. Alternatywnie producenci mogą określić hipotetyczne położenie punktów mocowania do badania w celu zawarcia maksymalnej liczby rzeczywistych punktów mocowania. Jeżeli pas jest wyposażony w urządzenie regulujące wysokość pasa zgodnie z ppkt 1.8.6, położenie urządzenia oraz środki zabezpieczające je są takie same jak w projekcie pojazdu”.

Poprawia się brzmienie piątego wiersza obecnego ppkt 2.7.8.1 (jedynie w angielskiej wersji językowej):

„...lub na podstawie danych dostarczonych przez producenta...”.

Na początku ppkt 2.7.8.1.1 dodaje się dwa zdania w brzmieniu:

„W przypadku pasa bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymującego z urządzeniami obciążenia wstępnego opierającymi się na podzespołach innych niż te, które są włączone do zespołu pasa, zespół pasa montowany jest w powiązaniu z niezbędnymi dodatkowymi częściami pojazdu na wózku badawczym w sposób opisany w ppkt 2.7.8.1.2–2.7.8.1.6.

Alternatywnie, w przypadku gdy te urządzenia nie mogą być badane na wózku badawczym, producent może zaprezentować na pomocą tradycyjnej próby zderzenia czołowego przy prędkości 50 km/h zgodnie z procedurą ISO 3560 (1975/11/01 - Pojazdy drogowe - Metoda próby zderzenia czołowego ze stałą przeszkodą), że urządzenie spełnia wymogi dyrektywy”.

W ppkt 2.7.9.2 zmienionym dyrektywą 82/319/EWG zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Na zamek przykładą się siłę bezpośredniego rozciągania za pomocą przymocowanych do niego taśm, tak aby wszystkie taśmy poddane były sile o wartości 60/n daN; 'n' jest liczbą taśm przyłączonych do zamka, gdy znajduje się on w pozycji zamkniętej; za jej wartość minimalną przyjmuje się 2”.

Dodaje się ppkt 2.7.10 w brzmieniu:

„2.7.10. *Dodatkowe badania na pasach bezpieczeństwa z urządzeniami obciążenia wstępnego*

2.7.10.1. Siła obciążenia wstępnego mierzona jest po mniej niż czterech sekundach od zderzenia, możliwie blisko punktu styczności z manekinem, na wolnej długości taśmy między manekinem i urządzeniem obciążenia wstępnego lub prowadnicą okienną, jeżeli istnieje, przy czym w razie potrzeby manekin jest umieszczony w swojej pierwotnej pozycji siedzącej.

2.7.10.2. *Kondycjonowanie*

Urządzenie obciążenia wstępnego może być oddzielone od pasa bezpieczeństwa poddawane badaniu i przechowywane przez 24 godziny w temperaturze 60 °C. Potem temperaturę podwyższa się do 100 °C na dwie godziny. Następnie urządzenie przechowuje się przez 24 godziny w temperaturze 30 °C. Po zakończeniu kondycjonowania urządzenie ogrzewane jest do temperatury otoczenia. Jeżeli urządzenie zostało oddzielone od pasa bezpieczeństwa, dołącza się je do niego ponownie”.

Podpunkt 2.8 otrzymuje numerację w brzmieniu:

„2.8. **Zgodność produkcji**

2.8.1. Każdy pas bezpieczeństwa lub urządzenie przytrzymujące homologowane zgodnie z niniejszą dyrektywą jest tak produkowane, aby było zgodne z homologowanym typem przez spełnienie wymogów określonych w ppkt 2.3, 2.4, 2.5, 2.6 oraz 2.7.

2.8.2. W celu sprawdzenia, że zostały spełnione wymogi ppkt 2.8.1, przeprowadzane są odpowiednie kontrole produkcji.

- 2.8.3. Posiadacz homologacji przede wszystkim:
- 2.8.3.1. Zapewnia istnienie procedur dla skutecznej kontroli jakości produktów;
- 2.8.3.2. Ma dostęp do sprzętu kontrolnego niezbędnego dla sprawdzenia zgodności każdego homologowanego typu;
- 2.8.3.3. Zapewnia, że zapisywane są dane z wyników badań oraz że załączone dokumenty są dostępne przez okres czasu ustalony w porozumieniu z organem administracyjnym;
- 2.8.3.4. Analizuje wyniki badania każdego typu w celu sprawdzenia i zapewnienia trwałości właściwości pasa bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymującego, z uwzględnieniem dopuszczalnych odchyłeń w produkcji przemysłowej;
- 2.8.3.5. Zapewnia, że dla każdego typu pasa bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymującego, przeprowadzane są co najmniej badania opisane w załączniku XVI;
- 2.8.3.6. Zapewnia, że wszelkie badane próbki świadczące o niezgodności z typem poddanym temu badaniu stanowią podstawę dla pobrania innej próbki oraz przeprowadzenia innego badania. Podejmuje się wszelkie niezbędne kroki w celu ponownego doprowadzenia do zgodności odpowiedniej produkcji.
- 2.8.4. Właściwe władze, które udzieliły homologacji typu, mogą w dowolnym czasie sprawdzić zgodność metod kontroli stosowanych w odniesieniu do każdego zespołu produkcyjnego.
- 2.8.4.1. Wizytujący kontroler otrzymuje do wglądu podczas każdej kontroli rejestry badań oraz rejestry przeglądów produkcji.
- 2.8.4.2. Kontroler może pobierać wyrywkowo próbki, które będą badane w laboratorium producenta. Minimalna liczba próbek może być określona zgodnie z wynikami własnych kontroli producenta.
- 2.8.4.3. Jeżeli poziom jakości okazuje się niezadowalający lub jeżeli wydaje się konieczne sprawdzenie ważności badań przeprowadzonych w zastosowaniu ppkt 2.8.4.2, inspektor wybierze próbki, które wysyłane są do placówki technicznej, która przeprowadziła badania homologacji typu.
- 2.8.4.4. Właściwe władze mogą przeprowadzić każde badanie opisane w niniejszej dyrektywie.
- 2.8.4.5. Właściwe władze wymagają przeprowadzania kontroli z normalną częstotliwością dwa razy w roku. W przypadku gdy podczas jednej z takich kontroli odnotowuje się negatywne wyniki, właściwe władze zapewnią, że zostaną podjęte wszelkie niezbędne kroki w celu możliwie szybkiego zapewnienia zgodności produkcji".
- Podpunkty 3.1–3.1.5 otrzymują brzmienie:
- „3.1. *Wyposażenie pojazdów* ⁽¹⁾
- 3.1.1. Każdy pojazd określony w art. 9, z kategorii M oraz N (z wyjątkiem tych pojazdów, które posiadają miejsca specjalnie zaprojektowane dla pasażerów stojących z kategorii M₂ powyżej 3,5 t oraz M₃) musi być wyposażony w pasy bezpieczeństwa lub w urządzenia przytrzymujące, które spełniają wymogi niniejszej dyrektywy.
- 3.1.2. Typy pasów bezpieczeństwa lub urządzeń przytrzymujących dla każdego miejsca siedzącego, dla którego wymagane jest ich zainstalowanie, są typami określonymi w załączniku XV (nie mogą być z nimi stosowane ani zwijacze bez blokady (ppkt 1.8.1), ani zwijacze z odblokowywaniem ręcznym (ppkt 1.8.2)). Dla wszystkich miejsc siedzących, dla których pasy biodrowe typu B są określone w załączniku XV, zezwala się na zastosowanie pasów biodrowych typu Br3, z wyjątkiem przypadku, gdy podczas użycia zwijają się one w takim stopniu, że zmniejsza to w zauważalny sposób wygodę po normalnym ich zamknięciu.
- 3.1.3. Jednakże dla zewnętrznych miejsc siedzących innych niż przednie, znajdujących się w pojazdach kategorii M₁ przedstawionych w załączniku XV i zaznaczonych symbolem o, dopuszcza się montaż pasa biodrowego typu B, Br3 lub Br4m, jeżeli istnieje przejście między siedzeniem i najbliższą ścianą boczną pojazdu z przeznaczeniem do przepuszczania pasażerów do pozostałych części pojazdu. Przestrzeń między siedzeniem i ścianą boczną uważa się za przejście, jeżeli odległość między tą ścianą boczną, z zamkniętymi wszystkimi drzwiami, i pionową podłużną płaszczyzną przechodzącą przez środkową linię danego siedzenia - mierzoną w położeniu punktu R i prostopadłe do wzdużnej płaszczyzny symetrii pojazdu - wynosi więcej niż 500 mm.
- 3.1.4. Jeżeli nie wymaga się żadnych pasów bezpieczeństwa, wówczas dowolnie wybrany typ pasa bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymującego, który spełnia wymogi niniejszej dyrektywy, może być zastosowany przez producenta. Jako alternatywa dla pasów biodrowych może być wykorzystany typ pasów A z typów dopuszczonych w załączniku XV, dla tych miejsc siedzących, dla których pasy biodrowe zostały określone w załączniku XV.

- 3.1.5. W trzypunktowych pasach wyposażonych w zwijacz jeden zwijacz musi działać co najmniej na taśmie przekątnej piersiowej.
- 3.1.6. Z wyjątkiem pojazdów z kategorii M_1 może być dopuszczony zwijacz z blokowaniem awaryjnym typu 4N (ppkt 1.8.5) zamiast zwijacza typu 4 (ppk 1.8.4), jeżeli udowodniono placówce odpowiedzialnej za badania, że zamocowanie zwijacza typu 4 byłoby niepraktyczne.
- 3.1.7. Dla przednich bocznych oraz przednich środkowych miejsc siedzących przedstawionych w załączniku XV i oznaczonych symbolem * pasy biodrowe typu określonego w tym załączniku uważane są za odpowiednie, jeżeli szyba przednia znajduje się na zewnątrz strefy odniesienia zdefiniowanej w załączniku II do dyrektywy 774/60/EWG.
- W odniesieniu do pasów bezpieczeństwa szyba przednia jest uważana za część strefy odniesienia, jeżeli może ona wejść w statyczny kontakt z aparaturą badawczą, zgodnie z metodą opisaną w załączniku II do dyrektywy 74/60/EWG.
- 3.1.8. Dla wszystkich miejsc siedzących w załączniku XV oznaczonych symbolem # muszą być dostępne pasy biodrowe typów określonych w załączniku XV, jeżeli istnieje »szczególnie narażone miejsce siedzące« określone w ppkt 3.1.9.
- 3.1.9. »Szczególnie narażone miejsce siedzące« jest miejscem nieposiadającym »ekranu ochronnego« z przodu siedzenia, w przestrzeni określonej w następujący sposób:
- między dwiema poziomymi płaszczyznami, jedną przechodzącą przez punkt H i drugą przechodzącą 400 mm ponad nią,
 - między dwiema pionowymi płaszczyznami wzdłużnymi, które są symetryczne w do punktu H i znajdują się 400 mm od siebie,
 - za poprzeczną pionową płaszczyzną, 1,30 m od punktu H.
- Do celów tych wymogów »ekran ochronny« oznacza powierzchnię o odpowiedniej trwałości i nie posiadającą żadnych przerw takich, że jeżeli kula o średnicy 165 mm rzucona zostaje geometrycznie we wzdłużnym poziomym kierunku przez dowolny punkt obszaru zdefiniowanego powyżej oraz przez środek kuli, geometryczny rzut kuli nie mógłby przejść przez żaden otwór ekranu ochronnego.
- Siedzenie uważa się, że jest »szczególnie narażone miejsce siedzące«, jeżeli ekrany ochronne w przestrzeni określonej powyżej mają łączny obszar powierzchni mniejszy niż 800 cm².

(¹) W uzupełnieniu do wymogów ppkt 3.1 Państwa Członkowskie mogą, zgodnie z przepisami prawa krajowego, uznać inne typy pasów bezpieczeństwa lub urządzeń przytrzymujących, objętych niniejszą dyrektywą, dla niektórych typów pojazdów.”.

Po ppkt 3.2.2.3 dodaje się ppkt 3.2.2.4 w brzmieniu:

- „3.2.2.4. Konstrukcja i instalacja każdego pasa bezpieczeństwa przeznaczonego dla każdego miejsca siedzącego są takie, aby były gotowe do użycia. Ponadto jeżeli całe siedzenie albo poduszka i/lub oparcie siedzenia mogą być rozkładane w celu umożliwienia dostępu do tylnej części pojazdu lub w celu przewiezienia towarów czy bagażu, po rozłożeniu i ponownym złożeniu siedzeń do pozycji siedzącej przeznaczone dla tych siedzeń pasy bezpieczeństwa są dostępne do użycia lub mogą być łatwo wyjęte spod lub zza siedzenia przez jedną osobę, według informacji znajdujących się w instrukcji obsługi pojazdu, bez konieczności przeszkolenia czy ćwiczeń ze strony tej osoby”.

W ppkt 3.3.2 zdanie czwarte otrzymuje brzmienie:

„W przypadku pasów bezpieczeństwa lub urządzeń przytrzymujących dla siedzeń przednich bocznych, z wyjątkiem podwójnych pasów piersiowych, zamek umożliwia także zamknięcie się w taki sam sposób”.

W ppkt 3.3.2. zdanie ostatnie otrzymuje brzmienie:

„Należy sprawdzić czy, jeżeli zamek ma kontakt z użytkownikiem, powierzchnia styku spełnia wymogi ppkt 2.4.2.1 niniejszego załącznika”.

W pkt 1 załącznika II dodaje się:

„.../urządzenie do regulowania na wysokość górnej pętli (¹)”.

W załączniku II po świadectwie homologacji dodaje się następujący wzór dokumentu:

„Dodatek 1

WZÓR DOKUMENTU
INSTALOWANIE PASÓW BEZPIECZEŃSTWA I URZĄDZEŃ PRZYTRZYMUJĄCYCH
(Maksymalny format A 4)

Nazwa organu administracji wystawiającego powiadomienie

Powiadomienie dotyczące oceny instalowania pasów bezpieczeństwa lub urządzeń przytrzymujących w pojeździe zgodnie z pkt 3 załącznika I do dyrektywy 77/541/EWG, zmienionej dyrektywami 81/576/EWG, 82/319/EWG oraz 90/628/EWG.

Niniejsze powiadomienie jest streszczeniem podstawowych cech instalacji i określa, czy dana władza administracyjna uważa tę instalację za zadowalającą, niezadowalającą lub już za niezadowalającą.

Numer referencyjny powiadomienia

1. Nazwa handlowa lub znak towarowy pojazdu silnikowego
2. Typ i kategoria pojazdu
3. Nazwa i adres producenta
4. Jeśli ma to zastosowanie, nazwa i adres jego przedstawiciela
5. Opis pasów bezpieczeństwa lub urządzeń przytrzymujących. Opis zawiera następujące dane:
 - 5.1. Pasy bezpieczeństwa

Marka

Podstawowy numer homologacji

Położenie w pojeździe
 - 5.2. Punkty mocowania pasów bezpieczeństwa

Podstawowy numer homologacji
 - 5.3. Siedzenia i ich punkty mocowania

Podstawowy numer homologacji
6. Pojazd przedstawiono do oceny dnia
7. Placówka techniczna przeprowadzająca kontrolę
8. Data sprawozdania sporządzonego przez tę placówkę
9. Numer sprawozdania sporządzonego przez tę placówkę
10. Instalację uważa się za zadowalającą/niezadowalającą/już niezadowalającą ⁽¹⁾ w rozumieniu ppkt 3.1–3.3.4 załącznika I
11. Miejsce
12. Data
13. Następujące dokumenty odnoszące się do niniejszego powiadomienia mogą być otrzymane na specjalne żądanie: sprawozdanie z homologacji, fotografie i/lub szkice pozycji wymienionych w ppkt 5.1, 5.2 oraz 5.3.
14. Podpis:

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

W załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

W ppkt 1.1.1:

— dodaje się:

„9 dla Hiszpanii

21 dla Portugalii”

— litery „GR” zastępuje się literami „EL”.

Dodaje się ppkt 1.1.3.2.3 w brzmieniu:

„1.1.3.2.3. literę »p.« w przypadku pasa bezpieczeństwa z urządzeniem obciążenia wstępnego”.

W załączniku VII wprowadza się następujące zmiany:

W pkt 3: w akapicie pierwszym dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Dopuszczalna różnica w położeniu punktów mocowania jest taka, że każdy punkt mocowania jest usytuowany, co najwyżej 50 mm od odpowiadających punktów A, B oraz K zaznaczonych na rysunku 1 lub punktów A1, B1 oraz K, w zależności od przypadku”.

Dodaje się ppkt 3.1 w brzmieniu:

„3.1. W przypadku pasa wyposażonego w urządzenie regulujące wysokość pasa, zgodnie z definicją przedstawioną w ppkt 1.8.6 niniejszej dyrektywy, urządzenie to przymocowane jest albo do sztywnej ramy, albo do części pojazdu, na której jest normalnie montowane, która będzie bezpiecznie zamocowana na wózku badawczym”.

W załączniku X wprowadza się następujące zmiany:

W pkt 2 lit. g) dodaje się na końcu: „... lub jeżeli pas bezpieczeństwa jest wyposażony w urządzenie obciążenia wstępnego, gdy urządzenie to zostało uruchomione”.

Dodaje się załączniki XV oraz XVI w brzmieniu**„ZAŁĄCZNIK XV****INSTALACJA PASA BEZPIECZEŃSTWA POKAZUJĄCA TYPY PASA ORAZ TYPY ZWIJACZA**

Kategorie po- jazdów	Zewnętrzne miejsca siedzące				Środkowe miejsca siedzące			
	Przednie			Inne niż przednie	Przednie			Inne niż przednie
	Kierowca	Kierowca						
M ₁	Ar4m	Ar4m		Ø A Ar4m	* B lub A Br3 Br4m Ar4m	B Br3 Br4m		
M ₂ ≤ 3.5 t	Ar4m Ar4Nm	Ar4m Ar4Nm		# B Br3 Br4m Br4Nm	* B lub A Br3 Br4m Ar4m Br4Nm Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm		
M ₂ > 3.5 t	B Br3 Br4m Br4Nm	B Br3 Br4m Br4Nm		# B Br3 Br4m Br4Nm	B Br3 Br4m Br4Nm			# B Br3 Br4m Br4Nm
M ₃	B Br3 Br4m Br4Nm	B Br3 Br4m Br4Nm		# B Br3 Br4m Br4Nm	B Br3 Br4m Br4Nm			# B Br3 Br4m Br4Nm
N ₁	Ar4m Ar4Nm	Ar4m Ar4Nm		# B Br3 Br4m Br4Nm	* B lub A Br3 Br4m Ar4m Br4Nm Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm		
N ₂	B Br3 Br4m Br4Nm	* B lub A Br3 Br4m Ar4m Br4Nm Ar4Nm		# B Br3 Br4m Br4Nm	* B lub A Br3 Br4m Ar4m Br4Nm Ar4Nm			# B Br3 Br4m Br4Nm
N ₃	B Br3 Br4m Br4Nm	* B lub A Br3 Br4m Ar4m Br4Nm Ar4Nm		# B Br3 Br4m Br4Nm	* B lub A Br3 Br4m Ar4m Br4Nm Ar4Nm			# B Br3 Br4m Br4Nm

Uwagi:

*: dotyczy załącznika I ppkt 3.1.7.

#: dotyczy załącznika I ppkt 3.1.8 oraz 3.1.9.

Ø: dotyczy załącznika I ppkt 3.1.3

„ZAŁĄCZNIK XVI

KONTROLA ZGODNOŚCI PRODUKCJI**1. BADANIA**

Od pasów bezpieczeństwa wymaga się, aby były zgodne z wymogami, na których opierają się następujące badania:

1.1. Sprawdzenie progów zamykania oraz trwałości zwińcay z blokowaniem awaryjnym

Zgodnie z przepisami ppkt 2.7.7.2, w najbardziej niekorzystnym kierunku, odpowiednio po przejściu badań trwałości opisanych szczegółowo w ppkt 2.7.2, 2.7.7.1. oraz 2.7.7.3, zgodnie z wymogami ppkt 2.4.5.2.5.

1.2. Sprawdzenie trwałości zwińcay z blokowaniem automatycznym

Zgodnie z przepisami ppkt 2.7.7.1, uzupełnionych badaniami z ppkt 2.7.2 oraz 2.7.7.3, zgodnie z wymogami ppkt 2.4.5.1.3.

1.3. Badanie wytrzymałości taśm po kondycjonowaniu

Zgodnie z procedurą określoną w ppkt 2.7.5, po kondycjonowaniu zgodnym z wymogami ppkt 2.7.3.1–2.7.3.5.

1.3.1. Badanie wytrzymałości taśmy po ścieraniu

Zgodnie z procedurą określoną w ppkt 2.7.5, po kondycjonowaniu zgodnym z wymogami opisanymi w ppkt 2.7.3.6.

1.4. Badanie mikropzesunięć

Zgodnie z procedurą określoną w ppkt 2.7.4.

1.5. Badanie części sztywnych

Zgodnie z procedurą określoną w ppkt 2.7.6.

1.6. Sprawdzenie wymogów działania pasa bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymującego podczas poddania ich badaniu dynamicznemu**1.6.1. Badania z kondycjonowaniem**

1.6.1.1. Pasy lub urządzenia przytrzymujące wyposażone w zwińcay z blokowaniem awaryjnym: zgodnie z przepisami określonymi w ppkt 2.7.8 oraz 2.7.9, z wykorzystaniem pasa, który uprzednio został poddany 45 000 cykli badań wytrzymałości zwińcay opisanymi w ppkt 2.7.7.1 oraz zgodnie z badaniami opisanymi w ppkt 2.4.2.3, 2.7.2 i 2.7.7.3.

1.6.1.2. Pasy lub urządzenia przytrzymujące wyposażone w zwińcay z blokowaniem automatycznym: zgodnie z przepisami określonymi w ppkt 2.7.8 oraz 2.7.9, z wykorzystaniem pasa, który uprzednio został poddany 10 000 cykli badań wytrzymałości samowzwiąz opisanymi w ppkt 2.7.7.1, a także zgodnie z badaniami opisanymi w ppkt 2.4.2.3, 2.7.2 i 2.7.7.3.

1.6.1.3. Pas statyczny: zgodnie z przepisami określonymi w ppkt 2.7.8 oraz 2.7.9, na pasie bezpieczeństwa, który został poddany badaniu opisanemu w ppkt 2.4.2.3 oraz 2.7.2.

1.6.2. Badanie bez żadnego kondycjonowania

Zgodnie z przepisami określonymi w ppkt 2.7.8 oraz 2.7.9.

2. CZĘSTOTLIWOŚĆ BADAŃ ORAZ WYNIKI

2.1. Częstotliwość przeprowadzania badań zgodnie z wymogami ppkt 1.1–1.5 jest losowa i kontrolowana statystycznie zgodnie z jedną z regularnych procedur zapewnienia jakości.

2.1.1. Ponadto, w przypadku zwińcay z blokowaniem awaryjnym, sprawdza się wszystkie zespoły:

2.1.1.1. zgodnie z przepisami określonymi w ppkt 2.7.7.2.1 oraz 2.7.7.2.2, w najbardziej niekorzystnym kierunku, zgodnie z opisem w ppkt 2.7.7.2.1.2. Wyniki badań spełniają wymogi ppkt 2.4.5.2.1.1 oraz 2.4.5.2.3;

- 2.1.1.2. lub zgodnie z przepisami określonymi w ppkt 2.7.7.2.3, w najbardziej niekorzystnym kierunku. Jednakże prędkość przechylenia może być wyższa niż prędkość zalecana dopóty, dopóki nie wpływa to na wyniki badania. Wyniki spełniają wymogi ppkt 2.4.5.2.1.4.
- 2.2. W przypadku sprawdzania zgodności z badaniem dynamicznym zgodnie z ppkt 1.6 niniejszego załącznika, przeprowadzone się je z minimalną częstotliwością:
- 2.2.1. *Badania z kondycjonowaniem*
- 2.2.1.1. W przypadku pasów wyposażonych w zwijacz z blokowaniem awaryjnym,
- których dzienna produkcja przekracza 1000 pasów: jeden raz na 100 000 wyprodukowanych pasów, przy minimalnej częstotliwości jeden raz na dwa tygodnie,
 - których dzienna produkcja nie przekracza 1000 pasów: jeden raz na 10 000 wyprodukowanych pasów, przy minimalnej częstotliwości jeden raz na rok,
- w podziale na rodzaj mechanizmu blokującego⁽¹⁾, podlegają one badaniom opisanym w ppkt 1.6.1.1 niniejszego załącznika.
- 2.2.1.2. W przypadku pasów wyposażonych w zwijacz z blokowaniem automatycznym,
- których dzienna produkcja przekracza 1000 pasów: jeden raz na 100 000 wyprodukowanych pasów, przy minimalnej częstotliwości jeden raz na dwa tygodnie,
 - których dzienna produkcja nie przekracza 1000 pasów: jeden raz na 10 000 wyprodukowanych pasów, przy minimalnej częstotliwości jeden raz na rok,
- podlegają one badaniom opisanym odpowiednio w ppkt 1.6.1.2 lub 1.6.1.3 niniejszego załącznika.
- 2.2.2. *Badania bez kondycjonowania*
- 2.2.2.1. W przypadku pasów wyposażonych w zwijacz z blokowaniem awaryjnym, następująca liczba próbek podlega badaniu opisanemu w ppkt 1.6.2 niniejszego załącznika:
- 2.2.2.1.1. dla produkcji nie mniejszej niż 5000 pasów dziennie dwa pasy na 25 000 wyprodukowanych, przy minimalnej częstotliwości jeden raz dziennie, w podziale na rodzaj mechanizmu blokującego;
- 2.2.2.1.2. dla produkcji mniejszej niż 5000 pasów dziennie jeden pas na 5000 wyprodukowanych, przy minimalnej częstotliwości jeden raz na rok, w podziale na rodzaj mechanizmu blokującego.
- 2.2.2.2. W przypadku pasów wyposażonych w zwijacz z blokowaniem automatycznym oraz pasów statycznych, następująca liczba próbek podlega badaniu opisanemu w ppkt 1.6.2 niniejszego załącznika:
- 2.2.2.2.1. dla produkcji nie mniejszej niż 5000 pasów dziennie dwa pasy na 25 000 wyprodukowanych, przy minimalnej częstotliwości jeden raz dziennie, w podziale na homologacji typ,
- 2.2.2.2.2. dla produkcji mniejszej niż 5000 pasów dziennie jeden pas na 5000 wyprodukowanych, przy minimalnej częstotliwości jeden raz na rok, w podziale na homologacji typ.
- 2.2.3. *Wyniki*
- Wyniki spełniają wymogi określone w ppkt 2.6.1.3.1 załącznika I.
- Przemieszczenie się do przodu manekina może być kontrolowane z uwzględnieniem ppkt 2.6.1.3.2 załącznika I (lub odpowiednio ppkt 2.6.1.4) podczas badania wykonywanego z kondycjonowaniem zgodnie z ppkt 1.6.1 niniejszego załącznika przy użyciu dostosowanej uproszczonej metody.
- 2.3. Jeżeli badana próbka nie przechodzi pomyślnie badania, któremu została poddana, przeprowadza się kolejne badania pod względem tych samych wymogów, na co najmniej trzech innych próbkach. W przypadku badań dynamicznych, jeżeli jedna z tych próbek nie przechodzi pomyślnie badania, posiadacz homologacji lub jego należycie upoważniony przedstawiciel powiadamia właściwe władze, które udzieliły homologacji."

⁽¹⁾ Do celów niniejszego załącznika „rodzaj mechanizmu blokującego” oznacza wszelkie zwijacze z blokowaniem awaryjnym, których mechanizmy różnią się jedynie kątem (kątami) wyprzedzenia czujnika w układzie odniesienia osi pojazdu.