

## DIRECTIVA DA COMISSÃO

de 30 de Outubro de 1990

que adapta ao progresso técnico a Directiva 76/115/CEE do Conselho, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes às fixações dos cintos de segurança dos veículos a motor

(90/629/CEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Artigo 2º

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia,

Tendo em conta a Directiva 76/115/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1975, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes às fixações dos cintos de segurança dos veículos a motor <sup>(1)</sup>, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 82/318/CEE da Comissão <sup>(2)</sup>, e, nomeadamente, o seu artigo 6º,

Considerando que a experiência prática e o desenvolvimento tecnológico mostram que é possível melhorar a segurança rodoviária através da aplicação de requisitos, semelhantes aos já existentes, às categorias M<sub>2</sub> de veículos de massa máxima admissível superior a 3 500 quilogramas e M<sub>3</sub> (autocarros), que não estavam ainda abrangidos, e alargar de um modo geral os requisitos aos lugares não abrangidos até agora das outras categorias de veículos;

Considerando que a referida experiência mostra que algumas das definições e requisitos existentes têm de ser ligeiramente ajustados;

Considerando que deve ser melhorada a protecção contra a passagem por baixo do cinto («submarining»), o que pode ser conseguido pela modificação do posicionamento das fixações dos cintos de segurança e/ou modificações da construção do banco; que deve ser desenvolvido um procedimento de ensaio que permita demonstrar tal nível de protecção mais elevado;

Considerando que as disposições da presente directiva estão em conformidade com o parecer do Comité para a Adaptação ao Progresso Técnico das directivas relativas aos veículos a motor,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

## Artigo 1º

O anexo I da Directiva 76/115/CEE é alterado de acordo com o anexo da presente directiva.

<sup>(1)</sup> JO nº L 24 de 30. 1. 1976, p. 6.

<sup>(2)</sup> JO nº L 139 de 19. 5. 1982, p. 9.

1. A partir de 1 de Maio de 1991, os Estados-membros não podem, por motivos relacionados com as fixações dos cintos de segurança:

- recusar, para um modelo de veículo a motor, a recepção CEE ou a emissão da cópia do documento previsto no nº 1, último travessão, do artigo 10º da Directiva 70/156/CEE do Conselho <sup>(3)</sup> ou a recepção de âmbito nacional,
- proibir a entrada em serviço dos veículos,

se as fixações dos cintos de segurança desse modelo de veículo ou desses veículos estiverem em conformidade com as disposições da Directiva 76/115/CEE, alterada pela presente directiva.

2. A partir de 1 de Julho de 1992, os Estados-membros:

- devem deixar de emitir o documento previsto no nº 1, último travessão, do artigo 10º da Directiva 70/156/CEE para um modelo de veículo a motor,
- podem recusar a recepção de âmbito nacional para um modelo de veículo a motor,

cujas fixações dos cintos de segurança não estejam em conformidade com as disposições da Directiva 76/115/CEE, alterada pela presente directiva.

3. A partir de 1 de Julho de 1997, os Estados-membros podem proibir a entrada em circulação dos veículos cujas fixações dos cintos de segurança não estejam em conformidade com as disposições da Directiva 76/115/CEE, alterada pela presente directiva.

## Artigo 3º

A Comissão procederá, o mais tardar até 31 de Dezembro de 1992, a uma nova análise do disposto na Directiva 76/115/CEE e, nomeadamente, do ponto 4.4.3. do seu anexo I, a fim de melhorar a protecção contra o risco de passagem por baixo do cinto, alteração essa que poderá incluir novas medidas e métodos de ensaio dinâmicos relacionados.

<sup>(3)</sup> JO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1.

*Artigo 4º*

Os Estados-membros porão em vigor as disposições necessárias para darem cumprimento à presente directiva antes de 1 de Abril de 1991. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Sempre que os Estados-membros adoptarem tais disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou serem acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

*Artigo 5º*

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 30 de Outubro de 1990.

*Pela Comissão*  
Martin BANGEMANN  
*Vice-Presidente*

## ANEXO

## O anexo I deve ser alterado do seguinte modo:

Após o ponto 1.6, aditar um novo ponto com a seguinte redacção:

- «1.6.1. *Banco de passageiro da frente*, qualquer banco em que o “ponto H mais avançado” do banco em questão esteja contido ou à frente do plano vertical transversal que passa pelo ponto R do condutor.»

O ponto 4.2.1.1. passa a ter a seguinte redacção:

«retractores incorporados. A presente disposição não é aplicável aos veículos cujos cintos subabdominais, em conformidade com o ponto 4.3, são admitidos exclusivamente para os lugares laterais da frente. Se as fixações . . .».

O ponto 4.3 passa a ter seguinte redacção:

- «4.3. **Número mínimo de fixações a prever (ver apêndice 1).**
- 4.3.1. Todos os veículos das categorias M e N (com exclusão dos veículos que tenham lugares especialmente destinados a passageiros de pé nas categorias M<sub>2</sub> acima de 3,5 toneladas e M<sub>3</sub>) devem ser equipados com fixações de cintos de segurança que satisfaçam os requisitos da presente directiva.
- 4.3.2. O número mínimo de fixações de cintos de segurança para cada lugar virado para a frente é o especificado no apêndice 1.
- 4.3.3. Todavia, admitem-se duas fixações inferiores para os lugares laterais, que não sejam da frente, de veículos da categoria M<sub>1</sub>, indicados no apêndice 1 e marcados com o símbolo Ø, se existir uma passagem entre um banco e a parede lateral mais próxima do veículo, destinada a permitir o acesso de passageiros a outras partes do veículo. Um espaço entre um banco e a parede lateral é considerado como uma passagem se a distância entre essa parede lateral, estando todas as portas fechadas, e um plano longitudinal vertical que passa pela linha de centros do banco em questão — medida na posição do ponto R e perpendicularmente ao plano longitudinal médio do veículo — for superior a 500 milímetros.
- 4.3.4. Serão consideradas adequadas duas fixações inferiores para o lugar central da frente, indicado no apêndice 1 e marcado com o símbolo \*, se o pára-brisas estiver localizado fora da zona de referência definida no anexo II da Directiva 74/60/CEE; se localizado dentro dessa zona de referência, serão necessárias três fixações.
- No que diz respeito a fixações de cintos de segurança, o pára-brisas é considerado como parte da zona de referência quando for capaz de entrar em contacto estático com o aparelho de ensaio, de acordo com o método descrito no anexo II da Directiva 74/60/CEE.
- 4.3.5. Para todos os lugares indicados no apêndice 1 e marcados com o símbolo #, cada lugar exposto, conforme definido no ponto 4.3.6, deve estar equipado com duas fixações inferiores.
- 4.3.6. Um “lugar exposto” é um lugar em que não há nenhuma “zona de protecção” em frente do banco, dentro do seguinte espaço definido:
- entre dois planos horizontais, um dos quais passa pelo ponto H e o outro está situado 400 milímetros acima do precedente,
  - entre dois planos verticais longitudinais simétricos em relação ao ponto H e distando entre si 400 milímetros,
  - atrás de um plano vertical transversal, distando 1,30 metros do ponto H.

Para efeitos do disposto no presente requisito, entende-se por “zona de protecção” uma superfície de resistência adequada e sem discontinuidades, tal que, se se projectar geometricamente uma esfera de 165 milímetros de diâmetro segundo uma direcção horizontal longitudinal que passe por um ponto qualquer do espaço acima definido e pelo centro da esfera, não exista na zona de protecção nenhuma abertura pela qual se possa fazer passar a projecção geométrica da esfera.

Um banco é considerado como um “lugar exposto” se as zonas de protecção no interior do espaço definido acima tiverem uma superfície acumulada inferior a 800 cm<sup>2</sup>.

- 4.3.7. Para qualquer banco rebatível, assim como para todos os lugares de qualquer veículo que não sejam abrangidos pelos pontos 4.3.1 a 4.3.5, não são prescritas fixações. Contudo, se o veículo tiver fixações para tais lugares, estas devem obedecer às disposições da presente directiva.

Nesto caso, serão suficientes duas fixações inferiores.»

O ponto 4.4.3 passa a ter a seguinte redacção:

- 4.4.3. *Localização das fixações efectivas inferiores (ver apêndice 2).*

- 4.4.3.1. Bancos da frente, categoria de veículo  $M_1$

Nos veículos a motor da categoria  $M_1$ , o ângulo  $\alpha_1$  (do lado que não é o lado do fecho) deve estar compreendido entre  $30^\circ$  e  $80^\circ$  e o ângulo  $\alpha_2$  (lado de fecho) deve estar compreendido entre  $45^\circ$  e  $80^\circ$ . Ambos os requisitos referentes aos ângulos devem ser válidos para todas as posições normais dos bancos da frente durante a condução. Se pelo menos um dos ângulos  $\alpha_1$  e  $\alpha_2$  for constante em todas as posições normais de utilização, o seu valor deve ser de  $60 \pm 10^\circ$ .

No caso de bancos ajustáveis com um dispositivo de ajustamento descrito no ponto 1.12, com um ângulo de inclinação das costas do banco inferior a  $20^\circ$  (ver anexo III, figura 1), o ângulo  $\alpha_1$  pode ser inferior ao valor mínimo ( $30^\circ$ ), acima estipulado, desde que não seja inferior a  $20^\circ$  em qualquer posição normal de utilização.

- 4.4.3.2. Bancos traseiros, categoria de veículo  $M_1$

Nos veículos a motor da categoria  $M_1$  e para todos os bancos traseiros, os ângulos  $\alpha_1$  e  $\alpha_2$  devem estar compreendidos entre  $30^\circ$  e  $80^\circ$ . Se os bancos traseiros forem ajustáveis, os ângulos acima indicados devem ser válidos para todas as posições normais de condução.

- 4.4.3.3. Bancos da frente, categorias de veículos que não sejam  $M_1$

Nos veículos a motor das categorias que não sejam  $M_1$ , os ângulos  $\alpha_1$  e  $\alpha_2$  devem estar compreendidos entre  $30^\circ$  e  $80^\circ$  para todas as posições normais de condução dos bancos da frente. Se, no caso de bancos da frente de veículos de massa máxima inferior a 3,5 toneladas, pelo menos um dos ângulos  $\alpha_1$  e  $\alpha_2$  for constante em todas as posições normais de utilização, o seu valor deve ser de  $60 \pm 10^\circ$ .

- 4.4.3.4. Bancos traseiros e bancos da frente ou traseiros especiais, categorias de veículos que não sejam  $M_1$

Nos veículos das categorias que não sejam  $M_1$ , no caso de:

- bancos corridos,
- bancos ajustáveis (da frente e traseiros) com um dispositivo de ajustamento conforme o descrito no ponto 1.12, com um ângulo das costas do banco inferior a  $20^\circ$  (ver anexo III, figura 1) e
- outros bancos traseiros,

os ângulos  $\alpha_1$  e  $\alpha_2$  podem estar compreendidos entre  $20^\circ$  e  $80^\circ$  em qualquer posição normal de utilização. Se, no caso de bancos da frente de veículos de massa máxima não superior a 3,5 toneladas, pelo menos um dos ângulos  $\alpha_1$  e  $\alpha_2$  for constante em todas as posições normais de utilização, o seu valor deve ser de  $60 \pm 10^\circ$ .

O antigo ponto 4.4.3.3 passa a ser o ponto 4.4.3.5.

Ao final do ponto 4.4.4.1, aditar uma frase com a seguinte redacção:

«Se for utilizada uma configuração de duas portas para dar acesso tanto aos bancos da frente como aos bancos traseiros e a fixação superior for montada no montante "B", o sistema deve ser concebido de modo a não impedir o acesso ou a saída do veículo.»

Após o ponto 5.2.3, aditar um novo ponto 5.2.4 com a seguinte redacção:

- «5.2.4. Se for utilizado um método de ensaio que não seja o prescrito nos pontos 5.2.1, 5.2.2 e 5.2.3 da presente directiva, deve-se provar a equivalência entre os métodos.»

O ponto 5.3.5.3 passa a ter a seguinte redacção:

- «5.3.5.3. Quando um fabricante fornecer o seu veículo com cintos de segurança, as fixações correspondentes podem, a pedido do fabricante, ser submetidas apenas a um ensaio no decurso do qual a força lhes é transmitida por meio de um dispositivo que reproduz a geometria do tipo de cintos a instalar nessas fixações.»

O ponto 5.3.6 passa a ter a seguinte redacção:

«5.3.6. Quando os lugares laterais e os lugares centrais não estiverem providos de fixações superiores, as fixações inferiores devem ser submetidas ao ensaio prescrito no ponto 5.4.3, no decurso do qual a força lhes é transmitida por meio de um dispositivo que reproduz a geometria de um cinto subabdominal.»

O ponto 5.4.1.2 passa a ter a seguinte redacção:

«5.4.1.2. Para os veículos das categorias  $M_1$  e  $N_1$ , será aplicada uma carga de ensaio de  $1\,350 \pm 20$  daN a um dispositivo de tracção (ver figura 2 do anexo IV) ligado às fixações do mesmo cinto por meio de um dispositivo que reproduz a geometria da precinta situada na parte superior do dorso.

Para os veículos das categorias  $M_2$  e  $N_2$ , a carga de ensaio será de  $675 \pm 20$  daN.

Para os veículos das categorias  $M_3$  e  $N_3$ , a carga de ensaio será de  $450 \pm 20$  daN.».

O ponto 5.4.1.3 passa a ter a seguinte redacção:

«5.4.1.3. Para os veículos das categorias  $M_1$  e  $N_1$ , será aplicada simultaneamente uma força de tracção de  $1\,350 \pm 20$  daN a um dispositivo de tracção (ver figura 1 do anexo IV) ligado às duas fixações inferiores.

Para os veículos das categorias  $M_2$  e  $N_2$ , a força de tracção será de  $675 \pm 20$  daN.

Para os veículos das categorias  $M_3$  e  $N_3$ , a força de tracção será de  $450 \pm 20$  daN.».

O ponto 5.4.2.1 passa a ter a seguinte redacção:

«5.4.2.1. Para os veículos das categorias  $M_1$  e  $N_1$ , será aplicada uma carga de ensaio de  $1\,350 \pm 20$  daN a um dispositivo de tracção (ver figura 2, do anexo IV) ligado à fixação superior e à fixação inferior oposta do mesmo cinto, utilizando, se fornecido pelo fabricante, um retractor montado na fixação superior.

Para os veículos das categorias  $M_2$  e  $N_2$ , a carga de ensaio será de  $675 \pm 20$  daN.

Para os veículos das categorias  $M_3$  e  $N_3$ , a carga de ensaio será de  $450 \pm 20$  daN.».

O ponto 5.4.2.2 passa a ter a seguinte redacção:

«5.4.2.2. Para os veículos das categorias  $M_1$  e  $N_1$ , será aplicada simultaneamente uma força de tracção de  $1\,350 \pm 20$  daN a um dispositivo de tracção (ver figura 1 do anexo IV) ligado às fixações inferiores.

Para os veículos das categorias  $M_2$  e  $N_2$ , a força de tracção será de  $675 \pm 20$  daN.

Para os veículos das categorias  $M_3$  e  $N_3$ , a força de tracção será de  $450 \pm 20$  daN.».

O ponto 5.4.3 passa a ter a seguinte redacção:

«5.4.3. *Ensaio em configuração de um cinto de segurança subabdominal.*

Para os veículos das categorias  $M_1$  e  $N_1$ , será aplicada uma carga de ensaio de  $2\,225 \pm 20$  daN a um dispositivo de tracção (ver figura 1 do anexo IV) ligado às duas fixações inferiores.

Para os veículos das categorias  $M_2$  e  $N_2$ , a carga de ensaio será de  $1\,110 \pm 20$  daN.

Para os veículos das categorias  $M_3$  e  $N_3$ , a carga de ensaio será de  $740 \pm 20$  daN.».

5.4.4.2. A frase que foi aditada pela Directiva 82/318/CEE passa a ter a seguinte redacção:

«No caso de veículos das categorias  $M_2$  e  $N_2$ , esta carga deve ser igual a 10 vezes o peso do banco completo; para as categorias  $M_3$  e  $N_3$ , a força será igual a 6,6 vezes o peso do banco completo.».

Os antigos pontos 5.4.5.2 e 5.4.5.3 são substituídos por um novo ponto 5.4.5.2 com a seguinte redacção:

«5.4.5.2. Para os veículos das categorias  $M_1$  e  $N_1$ , será aplicada simultaneamente uma força de tracção de  $1\,350 \pm 20$  daN a um dispositivo de tracção (ver figura 3 do anexo IV) ligado às duas fixações inferiores.

Para os veículos  $M_2$  e  $N_2$ , a força de tracção será de  $675 \pm 20$  daN.

Para os veículos das categorias  $M_3$  e  $N_3$ , a força de tracção será de  $450 \pm 20$  daN.».

Aditar ao anexo I os novos apêndices 1 e 2 a seguir:

## «Apêndice 1

## NÚMERO MÍNIMO DE PONTOS DE FIXAÇÃO

Categorias de veículos	Lugares laterais			Lugares centrais	
	Da frente		Que não sejam da frente	Da frente	Que não sejam da frente
	Condutor	Passageiro			
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	#	*	#

## Notas

2: duas fixações inferiores que permitem a instalação de um cinto subabdominal.

\*: refere-se ao ponto 4.3.4.

#: refere-se aos pontos 4.3.5 e 4.3.6.

3: duas fixações inferiores e uma fixação superior que permitem a instalação de um cinto de segurança de três pontos, com excepção dos lugares laterais da frente nos veículos das categorias M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> e M<sub>2</sub> de massa máxima igual ou inferior a 3,5 toneladas, cujas fixações devem permitir a instalação de um cinto de segurança do tipo A.

∅: refere-se ao ponto 4.3.3.»

## «Apêndice 2

## LOCALIZAÇÃO DAS FIXAÇÕES INFERIORES, REQUISITOS RELATIVOS AO ÂNGULO APENAS: α (°)

	Requisitos antigos		Requisitos novos	
	M <sub>1</sub>	Que não sejam M <sub>1</sub>	M <sub>1</sub>	Que não sejam M <sub>1</sub>
Da frente (lateral e central)				
— lado do fecho	30 – 80	30 – 80	45 – 80	30 – 80
— lado que não seja lado do fecho	30 – 80	30 – 80	30 – 80	30 – 80
— ângulo constante	50 – 70	30 – 80	50 – 70	50 – 70
— banco corrido	30 – 80	20 – 80		
— lado do fecho			45 – 80	20 – 80
— lado que não seja lado do fecho			30 – 80	20 – 80
— banco ajustável com ângulo das costas do banco < 20°	20 – 80	20 – 80	20 – 80 45 – 80 (*)	20 – 80
Traseiro (lateral e central)	20 – 80	20 – 80	30 – 80	20 – 80
Banco rebatível	Não são exigidas fixações. Se existirem, ver requisitos relativos ao ângulo da frente e traseiro.			

(\*) «lado que não seja lado do fecho» (α<sub>1</sub>): 20 – 80°«lado do fecho» (α<sub>2</sub>): 45 – 80°

(ambos, se o ângulo não for constante, ver ponto 4.4.3.1).»