

II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DIRECTIVA DA COMISSÃO

de 30 de Outubro de 1990

que adapta ao progresso técnico a Directiva 77/541/CEE do Conselho, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes aos cintos de segurança e aos sistemas de retenção dos veículos a motor

(90/628/CEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a Directiva 77/541/CEE do Conselho, de 28 de Junho de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes aos cintos de segurança e aos sistemas de retenção dos veículos a motor ⁽¹⁾, alterada pelo Acto de Adesão de Espanha e de Portugal, e, nomeadamente, o seu artigo 10º,

Considerando que a apreciação global da Directiva 77/541/CEE mostrou que é possível melhorar mais a segurança rodoviária através da aplicação da experiência prática e do desenvolvimento tecnológico, bem como do progresso dos trabalhos da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas, nomeadamente no Regulamento (CEE) nº 16, alteração 04 e suplemento 1, através da:

- inserção de requisitos para a homologação de «cintos-arnês» para modelos especiais de veículos,
- inserção de requisitos para a homologação de cintos de segurança com dispositivos de pré-carregamento,
- especificação da instalação de cintos de segurança adequados para todos os lugares de todas as categorias de veículos a motor com o número mínimo de isenções,
- introdução de um modelo de ficha para certificar a instalação real de cintos de segurança num modelo específico de veículo a recepcionar,

- introdução de requisitos de ensaio para dispositivos de regulação dos cintos em altura,
- introdução de requisitos mais rigorosos no que respeita à conformidade de produção;

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

Considerando que a protecção de passageiros contra a projecção em caso de acidente, especialmente em autocarros, deve ser melhorada, devendo, para esse efeito, ser introduzidas novas alterações na directiva;

Considerando que devem ser envidados todos os esforços para que estas alterações possam ser aplicadas em 31 de Dezembro de 1991, o mais tardar;

Considerando que a adopção de uma directiva relativa ao porte obrigatório de cintos de segurança para todos os ocupantes de veículos com menos de 3,5 toneladas deveria ser associada a uma nova alteração desta directiva, destinada a tornar igualmente obrigatória a instalação de cintos de três pontos munidos de retractor nos bancos traseiros laterais destes veículos;

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

Os anexos da Directiva 77/541/CEE são alterados de acordo com o anexo da presente directiva.

⁽¹⁾ JO nº L 220 de 29. 8. 1977, p. 95.

Artigo 2º

1. A partir de 1 de Maio de 1991, os Estados-membros não podem:

a) Por motivos relacionados com cintos de segurança ou sistema de retenção:

— recusar, para um modelo de veículo, a recepção CEE, a emissão de uma cópia do documento previsto no nº 1, último travessão, do artigo 10º da Directiva 70/156/CEE do Conselho ⁽¹⁾ ou a recepção de âmbito nacional,

— proibir a entrada em serviço dos veículos,

se os cintos de segurança ou sistemas de retenção desse modelo de veículo ou desses veículos tiverem sido homologados de acordo com a Directiva 77/541/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva;

b) — Recusar a homologação CEE de um tipo de cinto de segurança ou de sistema de retenção, destinado a ser instalado num veículo, que cumpra os requisitos da Directiva 77/541/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva,

— proibir a colocação no mercado de tais cintos de segurança e de sistemas de retenção que ostentem as marcas de homologação CEE previstas na presente directiva.

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

a) — Devem deixar de emitir a cópia do documento previsto no nº 1, último travessão, do artigo 10º da Directiva 70/156/CEE para um modelo de veículo,

— podem recusar a recepção de âmbito nacional de um modelo de veículo,

cujos cintos de segurança ou sistemas de retenção não tenham sido homologados de acordo com a Directiva 77/541/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva;

b) — Podem recusar a homologação CEE de um tipo de cinto de segurança ou de sistema de retenção, destinado a ser instalado num veículo, que não cumpra os requisitos da Directiva 77/541/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva.

3. A partir de 1 de Julho de 1997, os Estados-membros:

— podem proibir a entrada em serviço dos veículos cujos cintos de segurança ou sistema de retenção não tenham sido homologados de acordo com a Directiva 77/541/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva,

— podem proibir a colocação no mercado de cintos de segurança e de sistemas de retenção destinados a serem instalados num veículo e que não ostentem as marcas de homologação CEE previstas na directiva.

Artigo 3º

Os Estados-membros porão em vigor as disposições necessárias para darem cumprimento à presente directiva antes de 1 de Maio 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 4º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 30 de Outubro de 1990.

Pela Comissão
Martin BANGEMANN
Vice-Presidente

⁽¹⁾ JO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1.

ANEXO

O anexo I deve ser alterado do seguinte modo

1.4. Ao final do ponto 1.4, aditar:

«... dispositivo de regulação do cinto, excepto no caso da fivela de fecho de um cinto-arnês.».

Aditar um novo ponto com a seguinte redacção:

«1.8.6. *Dispositivo de regulação do cinto em altura*, um dispositivo que permita regular em altura a posição da laçada superior de um cinto consoante as necessidades de cada utente e a posição do banco. Este dispositivo pode ser considerado parte do cinto ou parte da fixação do cinto.».

Após o ponto 1.12, aditar um novo ponto com a seguinte redacção:

«1.12.1. *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.».

Aditar um novo ponto 1.22 com a seguinte redacção:

«1.22. *Dispositivo de pré-carregamento* significa um dispositivo adicional ou integrado que aperta a precinta, de modo a reduzir a folga do cinto durante uma sequência de embate.».

Ponto 2.1.2.1: a primeira frase passa a ter a seguinte redacção:

«... desenhos apropriados e,

— no caso de retractores, por instruções de instalação do dispositivo sensor,

— para os dispositivos ou sistema de pré-carregamento, por uma descrição técnica completa da constituição e do funcionamento, incluindo o eventual dispositivo sensor, que descreva o método de activação e qualquer método necessário para evitar a activação inadvertida.

Os desenhos devem mostrar . . .».

Aditar ao ponto 2.1.2.1:

«Se o cinto se destinar a ser fixado à estrutura do veículo por meio de um dispositivo de regulação do cinto em altura, a descrição técnica deve especificar se este dispositivo é ou não considerado parte do cinto;».

Aditar um novo ponto 2.1.4 com a seguinte redacção:

«2.1.4. A autoridade competente verificará a existência de disposições satisfatórias, que garantam controlos eficazes da conformidade de produção antes da concessão da homologação.».

2.4.2.1. No ponto 2.4.2.1, a última frase passa a ter a seguinte redacção:

«As partes da fivela susceptíveis de contactar o corpo do utente devem apresentar uma secção não inferior a 20 cm² e pelo menos 46 milímetros de largura, medida num plano situado à distância máxima de 2,5 milímetros da superfície de contacto.

No caso de fivelas de cintos-arnês, o último requisito será considerado como satisfeito se a área de contacto da fivela com o corpo do utente estiver compreendida entre 20 cm² e 40 cm².».

Ao final do ponto 2.4.2.3, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 82/319/CEE ⁽¹⁾, aditar uma nova frase com a seguinte redacção:

«No caso de fivelas de cintos-arnês, esse ensaio deve ser efectuado sem que todos os pinos estejam introduzidos.».

O ponto 2.4.4 passa a ter a seguinte redacção:

⁽¹⁾ JO nº L 139 de 19. 5. 1982, p. 17.

- «2.4.4. *Pecas de fixação e dispositivos de regulação do cinto em altura*
- As peças de fixação serão submetidas a ensaios de resistência, em conformidade com os pontos 2.7.6.1 e 2.7.6.2.
- Os próprios dispositivos de regulação do cinto em altura serão submetidos a ensaios de resistência, em conformidade com o ponto 2.7.6.2 da presente directiva, caso não tenham sido submetidos a ensaios no veículo, em aplicação da Directiva 76/115/CEE (e suas alterações), relativa às fixações dos cintos de segurança. Estas peças não devem partir-se nem separar-se quando sujeitas às tensões produzidas pela carga prescrita.».
- Aditar um novo ponto 2.4.6 com a seguinte redacção:
- «2.4.6. *Dispositivo de pré-carregamento*
- 2.4.6.1. Após ter sido submetido ao teste de corrosão em conformidade com o disposto no ponto 2.7.2, o dispositivo de pré-carregamento (incluindo o sensor de impacte conectado ao dispositivo através das tomadas de origem, mas sem passagem de corrente através dos mesmos) deve funcionar normalmente;
- 2.4.6.2. Deve verificar-se que o funcionamento inadvertido do dispositivo não implica riscos ou ferimentos no utente;
- 2.4.6.3. No caso de dispositivos de pré-carregamento pirotécnicos:
- 2.4.6.3.1. após ter sido submetido a condicionamento, em conformidade com o disposto no ponto 2.7.10.2, o funcionamento do dispositivo de pré-carregamento não deve ter sido activado pela temperatura e o dispositivo deve funcionar normalmente;
- 2.4.6.3.2. devem ser tomadas precauções para evitar que os gases quentes expelidos inflamem materiais adjacentes.».
- 2.6.1.2. Ao final do ponto 2.6.1.2 aditar uma frase com a seguinte redacção:
- «No caso de cintos de segurança com retractores, o retractor deve ser sujeito ao ensaio de resistência ao pó descrito no ponto 2.7.7.3; para além disso, no caso de cintos de segurança ou sistemas de retenção equipados com um dispositivo de pré-carregamento incluindo meios pirotécnicos, o dispositivo deve ter sido submetido ao condicionamento especificado no ponto 2.7.10.2.».
- Aditar um novo ponto 2.6.1.2.3 com a seguinte redacção:
- «2.6.1.2.3. Quando um cinto se destinar a ser utilizado com um dispositivo de regulação do cinto em altura, tal como definido no ponto 1.8.6 anterior, o ensaio deve ser afectuado com o dispositivo na(s) posição(ões) mais desfavorável(eis) escolhida(s) pelo serviço técnico responsável pelo ensaio. Porém, se o dispositivo de regulação do cinto em altura consistir na própria fixação, como permitido pela Directiva 76/115/CEE, o serviço técnico responsável pelos ensaios pode, se o pretender, aplicar o disposto no ponto 2.7.8.1 infra.».
- Aditar um novo ponto 2.6.1.2.4 com a seguinte redacção:
- «2.6.1.2.4. No caso de um cinto de segurança com dispositivo de pré-carregamento, um dos ensaios dinâmicos deve ser efectuado com o dispositivo a funcionar e o outro com o dispositivo sem funcionar.
- No primeiro caso:
- 2.6.1.2.4.1. durante o ensaio, os deslocamentos mínimos especificados no ponto 2.6.1.3.2 acima podem ser reduzidos a metade;
- 2.6.1.2.4.2. após o ensaio, a força medida, tal como indicado no ponto 2.7.10.1, não deve exceder 100 daN.».
- 2.6.1.3.2. Aditar após a primeira frase do ponto 2.6.1.3.2:
- «No caso de um cinto-arnês, o deslocamento mínimo especificado para a bacia pode ser reduzido a metade.» (O restante texto não sofre alteração).
- Após a primeira frase do ponto 2.7.6.1, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 82/319/CEE, aditar uma nova frase com a seguinte redacção:
- «No caso de cintos-arnês, a fivela deve ser ligada ao aparelho de ensaio pelas precintas que estão agarradas à fivela e o pino ou os dois pinos localizados de modo aproximadamente simétrico em relação ao centro geométrico da fivela.» (O restante texto não sofre alteração).
- O ponto 2.7.6.2 é alterado do seguinte modo:

- «2.7.6.2. As peças de fixação e quaisquer dispositivos de regulação do cinto em altura serão ensaiados do modo indicado . . . quando a precinta estiver totalmente desenrolada do tambor.»
- 2.7.7.2.2. A segunda frase do ponto 2.7.7.2.2 passa a ter a seguinte redacção:
«A aparelhagem deve ser construída de modo a assegurar que seja atingida a aceleração requerida antes de serem retirados do retractor mais de 5 milímetros da precinta e que essa retirada se efectue a uma taxa média de aumento de aceleração de pelo menos 25 g/s e não mais de 150 g/s.»
- 2.7.8.1. Ao final do ponto 2.7.8.1 aditar novas frases com a seguinte redacção:
«Neste caso, quando o ensaio dinâmico tiver sido efectuado para um modelo de veículo, não precisa de ser repetido para outros modelos de veículos nos quais cada ponto de fixação esteja a menos de 50 milímetros de distância do ponto de fixação correspondente do cinto ensaiado. Em alternativa, os fabricantes podem determinar posições hipotéticas de fixação para ensaio, de modo a englobar o número máximo de pontos de fixação reais.
Se o cinto estiver equipado com um dispositivo de regulação do cinto em altura, tal como definido no ponto 1.8.6 anterior, a posição do dispositivo e os meios de o fixar serão os mesmos que os da construção do veículo.»
Na versão em língua inglesa, corrigir do seguinte modo a quinta linha do ponto 2.7.8.1 existente:
«. . . or with the data supplied by the manufacturer . . .»
Ao início do ponto 2.7.8.1.1 aditar duas frases com a seguinte redacção:
«No caso de um cinto de segurança ou sistema de retenção equipado com dispositivos de pré-carregamento apoiados em componentes que não façam parte do próprio conjunto do cinto, o conjunto do cinto será montado com as peças necessárias adicionais do veículo no carrinho de ensaio, segundo o prescrito nos pontos 2.7.8.1.2 a 2.7.8.1.6.
Em alternativa, no caso desses dispositivos não poderem ser ensaiados no carrinho de ensaio, o fabricante pode demonstrar que o dispositivo dá cumprimento às exigências da directiva através de um ensaio de embate frontal convencional a 50 km/h, feito em conformidade com o procedimento ISO 3560 (1975/11/01 — Veículos rodoviários — método de ensaio de colisão frontal contra barreira fixa).»
- 2.7.9.2. A segunda frase do ponto 2.7.9.2, alterado pela Directiva 82/319CEE, passa a ter a seguinte redacção:
«Aplicar-se-á uma carga à fivela por tracção directa através das precintas a ela ligadas, de modo que as precintas fiquem sujeitas à força de $60/n$ daN; "n" é o número de precintas ligadas à fivela quando esta estiver na posição fechada, sendo o seu valor mínimo considerado igual a 2.»
Aditar um novo ponto 2.7.10 com a seguinte redacção:
- «2.7.10. *Ensaio adicional em cintos de segurança com dispositivos de pré-carregamento*
- 2.7.10.1. A força de pré-carregamento será medida em menos de quatro segundos após o impacto, tão perto quanto possível do ponto de contacto com o manequim no comprimento livre da precinta entre o manequim e o dispositivo de pré-carregamento ou a guia de deslizamento, se for caso disso, tendo o manequim sido repostado no seu lugar original, se necessário.
- 2.7.10.2. *Condicionamento*
O dispositivo de pré-carregamento pode ser separado do cinto de segurança a ensaiar e mantido durante 24 horas à temperatura de $60^{\circ} \pm 5^{\circ}$ C. A temperatura será então elevada para $100^{\circ} \pm 5^{\circ}$ C durante duas horas, Em seguida, será mantido durante 24 horas à temperatura de $-30^{\circ} \pm 5^{\circ}$ C.
Após ter sido retirado do condicionamento, deixa-se aquecer o dispositivo até à temperatura ambiente.
Se tiver sido separado, será montado novamente no cinto de segurança.»
O antigo ponto 2.7.10 passa a ser o ponto 2.7.11.
O ponto 2.8 passa a ter a seguinte redacção:
- «2.8. *Conformidade da produção*
- 2.8.1. Qualquer cinto de segurança ou sistema de retenção homologado nos termos da presente directiva deve ser fabricado de modo a estar em conformidade com o tipo homologado, satisfazendo para isso os requisitos estabelecidos nos pontos 2.3, 2.4, 2.5, 2.6 e 2.7 anteriores.
- 2.8.2. Serão efectuados controlos adequados da produção, a fim de verificar se os requisitos do ponto 2.8.1 foram cumpridos.

- 2.8.3. O detentor da homologação deve, em especial:
- 2.8.3.1. assegurar a existência de procedimentos de controlo efectivo da qualidade dos produtos;
 - 2.8.3.2. ter acesso ao equipamento de controlo necessário para verificar a conformidade de cada tipo homologado;
 - 2.8.3.3. garantir que os dados referentes aos resultados de ensaios sejam registados e que os documentos anexados permaneçam à disposição por um período a determinar de acordo com o serviço administrativo;
 - 2.8.3.4. examinar os resultados de cada tipo de ensaio, a fim de verificar e assegurar a estabilidade das características do cinto de segurança ou sistema de retenção, atendendo às variações de uma produção industrial;
 - 2.8.3.5. assegurar que, para cada tipo de cinto de segurança ou sistema de retenção, sejam efectuados, pelo menos, os ensaios prescritos no anexo XVI;
 - 2.8.3.6. assegurar que quaisquer amostras ou peças de ensaio que indiquem não conformidade com o tipo de ensaio considerado dêem lugar a outra amostragem ou a outro ensaio.
- Devem ser tomadas todas as medidas necessárias para restabelecer a conformidade da respectiva produção.
- 2.8.4. A autoridade competente que tenha concedido a homologação pode, em qualquer altura, verificar os métodos de controlo da conformidade aplicáveis a cada unidade de produção.
- 2.8.4.1. Em qualquer inspecção, serão apresentados ao inspector a documentação relativa aos ensaios e os registos de avaliação da produção.
 - 2.8.4.2. O inspector pode retirar amostras aleatoriamente, as quais serão submetidas a ensaio no laboratório do fabricante. O número mínimo de amostras pode ser determinado em função dos resultados da verificação efectuada pelo fabricante.
 - 2.8.4.3. Quando o grau de qualidade não se revelar satisfatório ou quando se revelar necessário para verificar a validade dos ensaios efectuados, em aplicação do ponto 2.8.4.2, o inspector seleccionará amostras para enviar ao serviço que procedeu aos ensaios de homologação.
 - 2.8.4.4. A autoridade competente pode efectuar qualquer ensaio prescrito na presente directiva.
 - 2.8.4.5. A frequência normal de inspecções autorizada pela autoridade competente será de duas inspecções por ano. Caso se registem resultados negativos durante uma dessas inspecções, a autoridade competente assegurará que sejam tomadas todas as medidas necessárias para restabelecer a conformidade da produção tão rapidamente quanto possível.»

Os pontos 3.1 a 3.1.5 são substituídos pelos seguintes novos pontos:

- «3.1. Equipamentos dos veículos ⁽¹⁾
- 3.1.1. Qualquer veículo referido no artigo 9º, das categorias M e N (com excepção dos veículos que incluem lugares especialmente destinados a passageiros de pé nas categorias M₂ acima de 3,5 toneladas e M₃), deve ser equipado com cintos de segurança ou sistemas de retenção que satisfaçam os requisitos da presente directiva.
 - 3.1.2. Os tipos de cintos de segurança ou sistemas de retenção para cada lugar em que seja exigida a instalação devem ser os especificados no anexo XV [com os quais não podem ser utilizados nem retractores sem bloqueamento (1.8.1) nem retractores de desbloqueamento manual (1.8.2)]. Para todos os lugares em que sejam especificados cintos subabdominais do tipo B no anexo XV, são admitidos cintos subabdominais do tipo Br3, excepto no caso de se retraírem, em utilização, de tal modo que o conforto, após o fecho normal, se reduza de forma significativa.
 - 3.1.3. Além disso, para os lugares laterais, que não sejam da frente, dos veículos da categoria M₁, indicados no anexo XV e marcados com o símbolo \emptyset , é admitida a instalação de um cinto subabdominal do tipo B, Br3 ou Br4m, 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.
 - 3.1.4. Se não forem exigidos cintos de segurança, qualquer tipo de cinto de segurança ou de sistema de retenção em conformidade com a presente directiva pode ser fornecido à escolha do fabricante. Podem ser fornecidos cintos do tipo A dos tipos admitidos no anexo XV como alternativa a cintos subabdominais para os lugares em que estes últimos são especificados no anexo XV.

- 3.1.5. Nos cintos de três pontos munidos de retractores, pelo menos um retractor deve actuar sobre a precinta diagonal.
- 3.1.6. Excepto para veículos da categoria M₁, pode ser admitido um retractor de bloqueamento de emergência do tipo 4N (1.8.5) em vez de um retractor do tipo 4 (1.8.4) se se tiver demonstrado aos serviços responsáveis pelos ensaios que a montagem de um retractor do tipo 4 não seja prática.
- 3.1.7. Para os lugares lateral da frente e central da frente indicados no anexo XV e marcados com o símbolo *, os cintos subabdominais do tipo especificado nesse anexo serão considerados adequados se o pára-brisas estiver localizado fora da zona de referência definida no anexo II da Directiva 74/60/CEE.

No que diz respeito a cintos de segurança, o pára-brisas é considerado como parte da zona de referência se 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.

- 3.1.8. Para todos os lugares indicados no anexo XV marcados com o símbolo *, devem ser instalados cintos subabdominais dos tipos especificados no anexo XV se existir um "lugar exposto" conforme definido no ponto 3.1.9.

- 3.1.9. 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 descontinuidades, 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 cm².

- (¹) Para além dos requisitos do ponto 3.1, os Estados-membros podem, ao abrigo das respectivas legislações nacionais, aceitar para determinados modelos de veículos outros tipos de cintos de segurança ou sistemas de retenção abrangidos pela presente directiva.».

Após o ponto 3.2.2.3, aditar um novo ponto 3.2.2.4 com a seguinte redacção:

- «3.2.2.4. Que a concepção e a instalação de cada cinto de segurança previsto para cada lugar sejam tais que o cinto esteja imediatamente disponível para ser utilizado. Além disso, se o banco todo ou a almofada do banco e/ou as costas do banco puderem ser dobrados para permitir o acesso à parte de trás do veículo ou para transportar mercadorias ou bagagem, os cintos de segurança previstos para esses bancos devem ser acessíveis ou poder ser facilmente recuperados de debaixo ou de trás do banco por uma pessoa, depois de os bancos serem dobrados e voltarem à posição normal, de acordo com instruções no manual do utilizador do veículo, sem que essa pessoa tenha de ter uma formação ou uma prática especiais.».

- 3.3.2. No ponto 3.3.2, a quarta frase passa a ter a seguinte redacção:

«No caso de cintos de segurança ou de sistemas de retenção para lugares laterais da frente, excepto se forem cintos-arnês, a fivela deve igualmente poder ser bloqueada da mesma maneira.».

No ponto 3.3.2, a última frase passa a ter a seguinte redacção:

«Deve verificar-se que, se a fivela estiver em contacto com o utente, a superfície de contacto satisfaz os requisitos do ponto 2.4.2.1 do presente anexo.».

O anexo II é alterado como segue

Aditar ao ponto 1:

«. . . /dispositivo de regulação em altura da laçada superior (¹).».

No anexo II, aditar o seguinte modelo de ficha após o modelo de ficha de homologação:

«Apêndice 1

MODELO DE FICHA

INSTALAÇÃO DE CINTOS DE SEGURANÇA E SISTEMAS DE RETENÇÃO

(Formato máximo A4)

Denominação da autoridade administrativa que emite a comunicação

Comunicação respeitante à avaliação da instalação de cintos de segurança ou sistemas de retenção num veículo, de acordo com o ponto 3 do anexo I da Directiva 77/541/CEE, alterada pelas Directivas 81/576/CEE, 82/319/CEE e 90/628/CEE

A presente comunicação é um resumo das características principais da instalação e indica se a autoridade administrativa a considerou satisfatória, não satisfatória ou tendo deixado de ser satisfatória.

Número de referência da comunicação

1. Marca de fabrico ou comercial do veículo a motor
2. Modelo e categoria do veículo
3. Nome e morada do fabricante
4. Se for caso disso, nome e morada do seu mandatário
5. Descrição dos cintos de segurança ou dos sistemas de retenção. Esta descrição deve incluir o seguinte:
 - 5.1. Cintos de segurança
 - Marca
 - Número de homologação de base
 - Posição no veículo
 - 5.2. Fixações dos cintos
 - Número de homologação de base
 - 5.3. Bancos e suas fixações
 - Número de homologação de base
6. Veículo apresentado a avaliação em
7. Serviço técnico encarregado da inspecção
8. Data do relatório emitido por este serviço
9. Número do relatório emitido por este serviço
10. A instalação é considerada como sendo satisfatória/não satisfatória/tendo deixado de ser satisfatório (*), nos termos dos pontos 3.1 a 3.3.4 do anexo I.
11. Local
12. Data
13. Os seguintes documentos, relativos à presente comunicação, podem ser obtidos a pedido especial: relatórios de homologação, fotografias e/ou esquemas para as peças enumeradas em 5.1, 5.2 e 5.3.
14. Assinatura

(*) Riscar o que não interessa.».

O anexo III é alterado como segue

Aditar ao ponto 1.1.1:

«9 para Espanha
21 para Portugal
EL para a Grécia.».

Aditar um novo ponto 1.1.3.2.3 com a seguinte redacção:

«1.1.3.2.3. A letra "p", quando se tratar de um cinto de segurança com um dispositivo de pré-carregamento.».

O anexo VII é alterado como segue

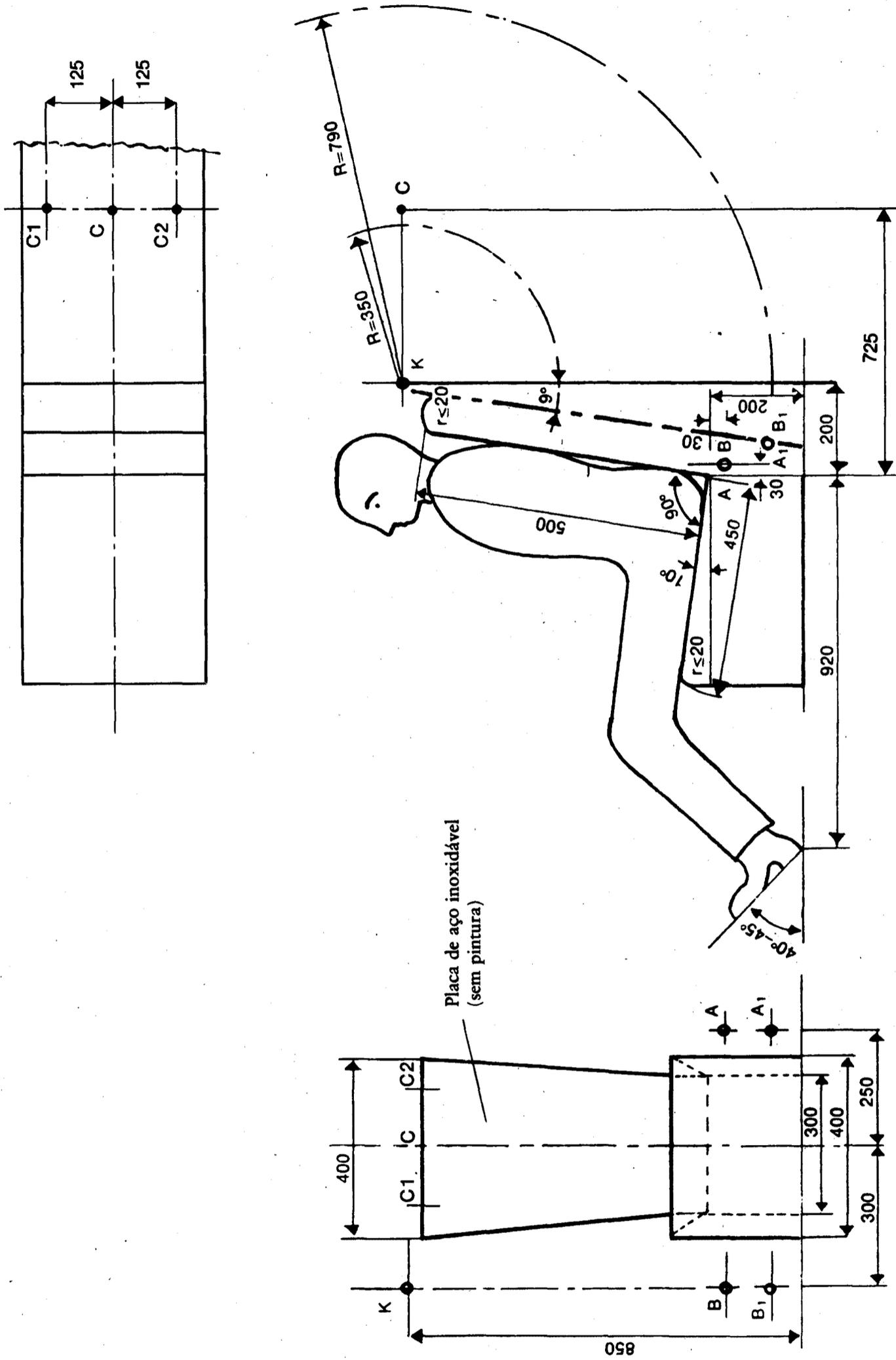
Aditar ao primeiro parágrafo do ponto uma nova frase com a seguinte redacção:

«A tolerância da posição dos pontos de fixação é tal que cada ponto de fixação deve estar situado no máximo a 50 milímetros dos pontos correspondentes A, B e K indicados na figura 1, ou A₁, B₁ e K, conforme o caso.».

Aditar um novo ponto 3.1 com a seguinte redacção:

«3.1. Caso um cinto esteja equipado com um dispositivo de regulação do cinto em altura, tal como definido no ponto 1.8.6 da presente directiva, o dispositivo deve ser fixado a uma estrutura rígida ou a uma parte do veículo em que está normalmente montado, a qual será fixada com segurança ao carrinho de ensaio.».

A figura 1 é substituída pela seguinte figura:



Placa de aço inoxidável
(sem pintura)

Dimensões em milímetros/
/tolerâncias ± 5 milímetros

Figura 1
CARRINHO, BANCO, FIXAÇÕES

O anexo X é alterado como segue

Alterar a redacção da alínea g) do ponto 2, acrescentando no final:

«... ou, no caso de um cinto equipado com um dispositivo de pré-carregamento, quando este tiver sido actuado.».

Após o Anexo XIV, inserir os dois novos anexos XV e XVI a seguir

«ANEXO XV

INSTALAÇÃO DE CINTOS DE SEGURANÇA MOSTRANDO OS TIPOS DE CINTOS E DE RETRACTORES

Categorias de veículos	Lugares laterais			Lugares centrais	
	Frente		Que não sejam da frente	Da frente	Que não sejam da frente
	Condutor	Passageiro			
M ₁	Ar4m	Ar4m	∅ A Ar4m	* B ou A Br3 Ar4m Br4m Ar4m	B Br3 Br4m
M ₂ ≤ 3,5 t	Ar4m Ar4Nm	Ar4m Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm	* B ou A Br3 Ar4m Br4m Ar4Nm 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 ou A Br3 Ar4m Br4m Ar4Nm Br4Nm Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm
N ₂	B Br3 Br4m Br4Nm	* B ou A Br3 Ar4m Br4m Ar4Nm Br4Nm Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm	* B ou A Br3 Ar4m Br4m Ar4Nm Br4Nm Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm
N ₃	B Br3 Br4m Br4Nm	* B ou A Br3 Ar4m Br4m Ar4Nm Br4Nm Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm	* B ou A Br3 Ar4m Br4m Ar4Nm Br4Nm Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm

Notas

*: refere-se ao ponto 3.1.7 do anexo I.

#: refere-se aos pontos 3.1.8 e 3.1.9 do anexo I.

∅: refere-se ao ponto 3.1.3 do anexo I.».

«Anexo XVI

CONTROLO DA CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

1. **ENSAIOS**

Exige-se que os cintos de segurança demonstrem cumprir os requisitos em que se baseiam os seguintes ensaios:
- 1.1. **Verificação do limiar de bloqueamento e durabilidade dos retractor de bloqueamento de emergência**

Em conformidade com as disposições do ponto 2.7.7.2, no sentido mais desfavorável, conforme adequado, após ter passado os ensaios de durabilidade especificados nos pontos 2.7.2, 2.7.7.1 e 2.7.7.3, tal como exigido no ponto 2.4.5.2.5.
- 1.2. **Verificação da durabilidade dos retractor de bloqueamento automático**

Em conformidade com as disposições do ponto 2.7.7.1, complementada pelos ensaios referidos nos pontos 2.7.2 e 2.7.7.3, tal como exigido no ponto 2.4.5.1.3.
- 1.3. **Ensaio de resistência das precintas após condicionamento**

Em conformidade com o procedimento descrito no ponto 2.7.5, após condicionamento, de acordo com os requisitos constantes dos pontos 2.7.3.1 a 2.7.3.5.
- 1.3.1. **Ensaio de resistência das precintas após condicionamento por abrasão**

Em conformidade com o procedimento descrito no ponto 2.7.5, após condicionamento, de acordo com os requisitos constantes do ponto 2.7.3.6.
- 1.4. **Ensaio de microdeslizamento**

Em conformidade com o procedimento descrito no ponto 2.7.4.
- 1.5. **Ensaio das partes rígidas**

Em conformidade com o procedimento descrito no ponto 2.7.6.
- 1.6. **Verificação dos requisitos de comportamento do cinto de segurança ou do sistema de retenção quando sujeito ao ensaio dinâmico**
- 1.6.1. *Ensaio com condicionamento*
- 1.6.1.1. Cintos ou sistemas de retenção equipados com um retractor de bloqueamento de emergência: em conformidade com as disposições constantes dos pontos 2.7.8 e 2.7.9, utilizando um cinto que tenha sido anteriormente submetido a 45 000 ciclos do ensaio de resistência do retractor prescrito no ponto 2.7.7.1 e aos ensaios indicados nos pontos 2.4.2.3, 2.7.2 e 2.7.7.3.
- 1.6.1.2. Cintos ou sistemas de retenção equipados com um retractor de bloqueamento automático: em conformidade com as disposições constantes dos pontos 2.7.8 e 2.7.9, utilizando um cinto que tenha sido anteriormente submetido a 10 000 ciclos do ensaio de resistência do retractor prescrito no ponto 2.7.7.1 e aos ensaios indicados nos pontos 2.4.2.3, 2.7.2 e 2.7.7.3.
- 1.6.1.3. *Cintos estáticos*: em conformidade com as disposições constantes dos pontos 2.7.8 e 2.7.9, num cinto de segurança que tenha sido anteriormente submetido ao ensaio indicado nos pontos 2.4.2.3 e 2.7.2.
- 1.6.2. *Ensaio sem qualquer condicionamento*

Em conformidade com as disposições constantes dos pontos 2.7.8 e 2.7.9.
2. **FREQUÊNCIA DOS ENSAIOS E RESULTADOS**
- 2.1. A frequência dos ensaios relativos aos requisitos dos pontos 1.1 a 1.5 será estabelecida numa base controlada estatisticamente e aleatória em conformidade com um dos procedimentos regulares de garantia de qualidade.
- 2.1.1. Além disso, no caso de retractor de bloqueamento de emergência, serão verificados todos os conjuntos:
- 2.1.1.1. quer em conformidade com as disposições constantes dos pontos 2.7.7.2.1 e 2.7.7.2.2., no sentido mais desfavorável, tal como especificado no ponto 2.7.7.1.2. Os resultados do ensaio devem satisfazer os requisitos dos pontos 2.4.5.2.1.1 e 2.4.5.2.3;

- 2.1.1.2. quer em conformidade com as disposições constantes do ponto 2.7.7.2.3, no sentido mais desfavorável. No entanto, a velocidade de inclinação pode ser superior à velocidade prescrita, desde que isso não afecte os resultados do ensaio. Os resultados do ensaio devem satisfazer os requisitos do ponto 2.4.5.2.1.4.
- 2.2. No caso de verificação do cumprimento do ensaio dinâmico, em conformidade com o ponto 1.6 do presente anexo, tal deve ser realizado com uma frequência mínima de:
- 2.2.1. *Ensaio com condicionamento*
- 2.2.1.1. No caso de cintos equipados com um retractor de bloqueamento de emergência, serão submetidos ao ensaio prescrito no ponto 1.6.1.1 do presente anexo, por cada espécie de mecanismo de bloqueamento ⁽¹⁾:
- um em cada 100 000 cintos produzidos, com uma frequência mínima de um cinto em cada duas semanas, se a produção diária for superior a 1 000 cintos.
 - um em cada 10 000 cintos produzidos, com uma frequência mínima de um cinto uma cada ano, se a produção diária for inferior ou igual a 1 000 cintos;
- 2.2.1.2. No caso de cintos equipados com um retractor de bloqueamento automático e de cintos estáticos, serão submetidos aos ensaios prescritos, respectivamente, nos pontos 1.6.1.2 ou 1.6.1.3 do presente anexo:
- um em cada 100 000 cintos produzidos, com uma frequência mínima de um cinto em cada duas semanas, se a produção diária for superior a 1 000 cintos,
 - um em cada 10 000 cintos produzidos, com uma frequência mínima de um cinto em cada ano, se a produção diária for inferior ou igual a 1 000 cintos;
- 2.2.2. *Ensaio sem condicionamento*
- 2.2.2.1. No caso de cintos equipados com um retractor de bloqueamento de emergência, será submetido ao ensaio prescrito no ponto 1.6.2 do presente anexo o seguinte número de amostras:
- 2.2.2.1.1. numa produção não inferior a 5 000 cintos por dia, dois por cada 25 000 cintos produzidos com uma frequência mínima de um por dia, por espécie de mecanismo de bloqueamento;
- 2.2.2.1.2. numa produção inferior a 5 000 cintos por dia, um por cada 5 000 cintos produzidos com uma frequência mínima de um por ano, por espécie de mecanismo de bloqueamento.
- 2.2.2.2. No caso de cintos equipados com um retractor de bloqueamento automático e de cintos estáticos, será submetido ao ensaio prescrito no ponto 1.6.2 do presente anexo o seguinte número de amostras:
- 2.2.2.2.1. numa produção não inferior a 5 000 cintos por dia, dois por cada 25 000 cintos produzidos com uma frequência mínima de um por dia, por tipo homologado;
- 2.2.2.2.2. numa produção inferior a 5 000 cintos por dia, um por cada 5 000 cintos produzidos com uma frequência mínima de um por ano, por tipo homologado.
- 2.2.3. *Resultado*
- Os resultados dos ensaios devem satisfazer os requisitos constantes do ponto 2.6.1.3.1.
- A deslocação do manequim para a frente pode ser controlada, no que respeita ao ponto 2.6.1.3.2 do anexo I (ou 2.6.1.4, quando aplicável), durante um ensaio realizado com condicionamento, em conformidade com o ponto 1.6.1 do presente anexo, por meio de um método adaptado simplificado.
- 2.3. Se uma amostra de ensaio não satisfizer um ensaio específico a que tenha sido submetida, será realizado um outro ensaio relativo aos mesmos requisitos em, pelo menos, três outras amostras. No caso de ensaios dinâmicos, se uma dessas amostras não satisfizer o ensaio, o detentor da homologação ou o seu mandatário devidamente habilitado, notificará a autoridade competente que concedeu a homologação, indicando quais as medidas tomadas para restabelecer a conformidade da produção.»

⁽¹⁾ Para efeitos do disposto no presente anexo, entende-se por “espécie de mecanismo de bloqueamento” o conjunto de todos os retractores de bloqueamento de emergência cujos mecanismos diferem apenas no(s) ângulo(s) de avanço do dispositivo sensor relativamente ao sistema de eixos de referência do veículo.