

31982L0318

19.5.1982

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

L 139/9

DIRECTIVA COMISIEI**din 2 aprilie 1982****de adaptare la progresul tehnic a Directivei 76/115/CEE a Consiliului privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la ancorajele centurilor de siguranță la autovehicule**

(82/318/CEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene,

Anexele I, II și III la Directiva 76/115/CEE se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

având în vedere Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora ⁽¹⁾, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 80/1267/CEE ⁽²⁾ și, în special, articolul 11 al celei dintâi,

Articolul 2

(1) Începând cu 1 octombrie 1982, în ceea ce privește autovehiculele din categoria M₁, din motive legate de ancorajele centurilor de siguranță, statele membre:

având în vedere Directiva 76/115/CEE a Consiliului din 18 decembrie 1975 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la ancorajele centurilor de siguranță la autovehicule ⁽³⁾, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 81/575/CEE ⁽⁴⁾ și, în special, articolul 6 al acesteia,

— nu pot să refuze, pentru un tip de autovehicul, acordarea omologării CEE de tip sau eliberarea certificatului prevăzut la articolul 10 alineatul (1) ultima liniuță din Directiva 70/156/CEE ori acordarea omologării naționale;

— nu pot să interzică introducerea în circulație pentru prima dată a vehiculelor

întrucât, în interesul siguranței rutiere, Consiliul, prin Directiva 81/575/CEE, a extins la toate categoriile de autovehicule domeniul de aplicare al Directivei 76/115/CEE, limitat până atunci la categoria M₁ definită în anexa I la Directiva 70/156/CEE; întrucât această extindere a domeniului de aplicare a devenit posibilă datorită progresului tehnic înregistrat între timp; întrucât punerea în aplicare a acestei măsuri presupune, totuși, adaptarea cerințelor și încercărilor prevăzute de această directivă la domeniul de aplicare extins; întrucât, în afară de aceasta, experiența acumulată de la aplicarea directivei a arătat că era necesară o mai bună adaptare a anumitor dispoziții la condițiile de încercare efective;

în cazul în care ancorajele centurilor de siguranță ale acestui tip de vehicul sau ale acestor vehicule sunt conforme specificațiilor prevăzute de Directiva 76/115/CEE, astfel cum a fost modificată prin prezenta directivă.

(2) Începând cu 1 octombrie 1983, pentru vehiculele din categoria M₁, statele membre:

— nu mai pot elibera certificatul prevăzut la articolul 10 alineatul (1) ultima liniuță din Directiva 70/156/CEE pentru un tip de autovehicul ale cărui ancoraje ale centurilor de siguranță nu sunt conforme specificațiilor prevăzute de Directiva 76/115/CEE, astfel cum a fost modificată prin prezenta directivă;

întrucât dispozițiile prezentei directive sunt conforme cu avizul Comitetului pentru adaptarea la progresul tehnic a directivelor privind eliminarea barierelor tehnice din calea comerțului în sectorul autovehiculelor,

— pot refuza acordarea omologării naționale tipurilor de autovehicule ale căror ancoraje ale centurilor de siguranță nu sunt conforme specificațiilor prevăzute de Directiva 76/115/CEE, astfel cum a fost modificată prin prezenta directivă.

⁽¹⁾ JO L 42, 23.2.1970, p. 1.

⁽²⁾ JO L 375, 31.12.1980, p. 34.

⁽³⁾ JO L 24, 30.1.1976, p. 6.

⁽⁴⁾ JO L 209, 29.7.1981, p. 30.

În cazul anumitor mașini decapotabile sau mașini cu plafon detașabil, omologate în conformitate cu dispozițiile

punctului 4.3.2 din anexa I la Directiva 76/115/CEE în versiunea inițială, data menționată mai sus se înlocuiește cu data de 1 octombrie 1986.

(3) Începând cu 1 octombrie 1984, statele membre pot interzice introducerea în circulație pentru prima dată a vehiculelor din categoria M₁ ale căror ancoraje ale centurilor de siguranță nu sunt conforme specificațiilor prevăzute de Directiva 76/115/CEE, astfel cum a fost modificată prin prezenta directivă.

Cu toate acestea, această dispoziție nu se aplică anumitor mașini decapotabile sau mașini cu plafon detașabil, omologate în conformitate cu punctul 4.3.2 din anexa I la Directiva 76/115/CEE în versiunea inițială.

Articolul 3

(1) Începând cu 1 octombrie 1982, în ceea ce privește autovehiculele din categoria M₁, din motive legate de ancorajele centurilor de siguranță, statele membre:

— nu pot să refuze, pentru un tip de autovehicul, acordarea omologării CEE de tip sau eliberarea certificatului prevăzut la articolul 10 alineatul (1) ultima liniuță din Directiva 70/156/CEE ori acordarea omologării naționale;

— nu pot să interzică introducerea în circulație pentru prima dată a vehiculelor

în cazul în care ancorajele centurilor de siguranță ale acestui tip de vehicul sau ale acestor vehicule sunt conforme cu specificațiile prevăzute de Directiva 76/115/CEE, astfel cum a fost modificată prin prezenta directivă.

(2) Prin derogare de la alineatul (1) de mai sus, din motive legate de ancorajele centurilor de siguranță, statele membre:

— nu pot să refuze, până la 30 septembrie 1986, pentru un tip de autovehicul, acordarea omologării CEE de tip sau eliberarea certificatului prevăzut la articolul 10 alineatul (1) ultima liniuță din Directiva 70/156/CEE ori acordarea omologării naționale pentru un tip de autovehicul din categoriile N₂ și N₃;

— nu pot să interzică, până la 30 septembrie 1987, introducerea în circulație pentru prima dată a vehiculelor din aceste categorii

în cazul în care acest tip de vehicul sau aceste vehicule nu sunt echipate cu ancoraje pentru centurile de siguranță.

Articolul 4

Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 30 septembrie 1982. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Articolul 5

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 2 aprilie 1982.

Pentru Comisie

Karl-Heinz NARJES

Membru al Comisiei

ANEXĂ

Modificări ale anexelor la Directiva 76/115/CEE

ANEXA I – DEFINIȚII, CEREREA DE OMOLOGARE CEE DE TIP, OMOLOGAREA CEE DE TIP, SPECIFICAȚII, ÎNCERCĂRI, CONFORMITATEA PRODUCȚIEI, INSTRUCȚIUNI

La punctul 1.9, în versiunea în limba engleză se elimină expresia „(tip-up)”.

Punctul 2.2.1. se modifică după cum urmează:

- „2.2.1. desene de ansamblu ale structurii vehiculului la o scară corespunzătoare, indicând amplasarea ancorajelor și ancorajele efective (dacă este cazul) și desene detaliate ale ancorajelor și ale structurii de care se atașează.”

Punctul 4.1.1. se modifică după cum urmează:

- „4.1.1. Punctul H este un punct de referință definit la punctul 1.1 din anexa III la Directiva 77/649/CEE, stabilit conform procedurii indicate în această directivă.
- 4.1.1.1. Punctul H' este punctul de referință corespunzător punctului H de la punctul 4.1.1 și care se stabilește pentru toate pozițiile normale de utilizare a scaunului.
- 4.1.1.2. Punctul R este punctul de referință al scaunului definit la punctul 1.2 din anexa III la Directiva 77/649/CEE.”

Punctul 4.1.2. se modifică după cum urmează:

- „4.1.2. Linia de referință este dreapta definită la punctul 3.4 din anexa III la Directiva 77/649/CEE.”

Punctul 4.1.4. se modifică după cum urmează:

- „4.1.4. Punctul C este un punct situat vertical la 450 mm deasupra punctului R. Cu toate acestea, în cazul în care distanța S definită la punctul 4.1.6 este egală sau mai mare de 280 mm și în cazul în care formula opțională $BR = 280 \text{ mm} + 0,8 S$, de la punctul 4.4.4.3, este aleasă de constructor, distanța verticală între C și R trebuie să fie de 500 mm.”

4.1.5. Expresia „punctul H” se înlocuiește cu expresia „punctul H’”.

Punctul 4.1.6.2.1 se modifică după cum urmează:

- „4.1.6.2.1. planul P în raport cu conducătorul auto este planul paralel planului median longitudinal al vehiculului și care trece vertical prin centrul volanului când acesta este în poziție centrală, în cazul în care este reglabil.”

4.1.6.2.3. Ultimul rând se modifică după cum urmează:

- „ $A \geq 300 \text{ mm}$, în cazul în care bancheta este prevăzută pentru mai mult de doi pasageri.”

La sfârșitul punctului 4.3.4. se adaugă următoarea teză:

- „În acest caz, sunt suficiente două ancoraje inferioare.”

Punctul 4.4.2.3. se elimină

4.4.3. În versiunea olandeză, la punctul 4.4.3 se adaugă cuvântul „effectief”.

Punctul 4.4.3.1 se modifică după cum urmează:

- „4.4.3.1. Unghiurile α_1 și α_2 trebuie să fie între 30° și 80° în toate pozițiile normale de utilizare a scaunului. În cazul în care, în ceea ce privește scaunele din față ale vehiculelor din categoria M_1 , cel puțin unul dintre unghiurile α_1 și α_2 este constant în toate pozițiile normale de utilizare, valoarea acestuia trebuie să fie de $60^\circ \pm 10^\circ$.”

Punctul 4.4.3.2 se modifică după cum urmează:

- „4.4.3.2. În cazul banchetelor din vehiculele din alte categorii decât M_1 , a scaunelor din spate și a scaunelor reglabile în conformitate cu punctul 1.12, care au un unghi de înclinare mai mic de 20° (a se vedea figura 1 din anexa III), unghiurile α_1 și α_2 pot fi mai mici decât valoarea minimă prevăzută la punctul 4.4.3.1, cu condiția să nu fie mai mici de 20° în oricare poziție normală de utilizare.”

Punctul 4.4.4.1 se modifică după cum urmează:

- „4.4.4.1. Atunci când se utilizează un dispozitiv de ghidare al curelei sau un dispozitiv similar care afectează poziția ancorajului efectiv superior, aceasta se stabilește în mod normal presupunând că linia centrală longitudinală a curelei trece prin punctul J_1 definit prin următoarele trei segmente, pornind de la punctul R:

RZ segment al liniei de referință care, măsurat de la punctul R în sus, are o lungime de 530 mm;

ZX segment perpendicular pe planul median longitudinal al vehiculului care, măsurat de la punctul Z spre latura ancorajului, are o lungime de 120 mm,

XJ_1 segment perpendicular pe planul definit de segmentele RZ și ZX care, măsurat de la punctul X spre înainte, are o lungime de 60 mm.

Punctul J_2 se determină de la punctul J_1 prin simetrie cu planul vertical longitudinal care trece prin linia de referință definită la punctul 4.1.2, de la manechinul poziționat până la locul luat în considerare.”

Punctul 4.4.4.2 se modifică după cum urmează:

- „4.4.4.2. Ancorajul efectiv superior trebuie să fie sub planul FN, care este perpendicular pe planul median longitudinal al scaunului și formează un unghi de 65° cu linia de referință. Unghiul poate fi redus la 60° în cazul scaunelor din spate. Planul FN se poziționează astfel încât să intersecteze linia de referință într-un punct D, astfel încât $DR = 315 \text{ mm} + 1,8 S$. Cu toate acestea, în cazul în care $S \leq 200 \text{ mm}$, $DR = 675 \text{ mm}$.”

Punctul 4.4.4.3 se modifică după cum urmează:

- „4.4.4.3. Ancorajul efectiv superior trebuie să fie situat în spatele planului FK, care este perpendicular pe planul median longitudinal al scaunului și care intersectează linia de referință în punctul B într-un unghi de 120° , astfel încât $BR = 260 \text{ mm} + S$. În cazul în care $S \geq 280 \text{ mm}$, este la latitudinea constructorului să utilizeze $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$.”

4.4.4.5. „H” se înlocuiește cu „R”.

Punctul 4.4.4.6 se modifică după cum urmează:

- „4.4.4.6. Ancorajul efectiv superior trebuie să fie situat deasupra unui plan orizontal care trece prin punctul C definit la punctul 4.1.4”

Punctul 4.4.4.7 se modifică după cum urmează:

- „4.4.4.7. În afară de ancorajul efectiv superior specificat la punctul 4.3.1, pot fi prevăzute și alte ancoraje efective superioare în cazul în care este îndeplinită una din următoarele condiții:

- 4.4.4.7.1. ancorajele suplimentare îndeplinesc cerințele prevăzute la punctele 4.4.4.1-4.4.4.6;

- 4.4.4.7.2. ancorajele suplimentare pot fi utilizate fără ajutorul instrumentelor, sunt conforme cu cerințele prevăzute la punctele 4.4.4.5 și 4.4.4.6 și sunt situate într-una din zonele stabilite prin deplasarea verticală a zonei descrise în anexa III, figura 1, cu 80 mm în sus sau în jos;
- 4.4.4.7.3. ancorajul sau ancorajele sunt destinate centurilor cu bretele, sunt conform conforme cu cerințele prevăzute la punctul 4.4.4.6, sunt amplasate în spatele planului transversal care trece prin linia de referință și sunt situate:
- 4.4.4.7.3.1. în cazul unui singur ancoraj, în interiorul ariei comune a două diedre, descrise de verticalele care trec prin punctele J_1 și J_2 , definite la punctul 4.4.4.1 și ale căror secțiuni orizontale sunt reprezentate de figura 2 din anexa III;
- 4.4.4.7.3.2. în cazul a două ancoraje, în interiorul oricăruia dintre diedrele definite mai sus, cu condiția ca fiecare ancoraj să nu fie situat la o distanță mai mare de 50 mm față de poziția simetrică a celui alt ancoraj în raport cu planul P, definit la punctul 4.1.6, al locului luat în considerare.”

4.5.1. În versiunea în limba olandeză „(7,16 duim)” se înlocuiește cu „(7/16)”.

După punctul 4.5.1 se adaugă noile puncte 4.5.2 și 4.5.3, formulate după cum urmează:

- „4.5.2. Atunci când vehiculul este echipat de către constructorul acestuia cu centuri de siguranță fixate în toate ancorajele prescrise pentru scaunul în cauză, nu este necesar ca ancorajele să respecte cerințele prevăzute la punctul 4.5.1, în cazul în care sunt conforme cu celelalte dispoziții ale prezentei directive. Nici cerințele prevăzute la punctul 4.5.1 nu se aplică ancorajelor suplimentare prevăzute la punctul 4.4.4.7.3.
- 4.5.3. Centura de siguranță trebuie să poată fi detașată de ancoraj fără a cauza deteriorarea acestuia.”

Punctul 5.1.2. se modifică după cum urmează:

- „5.1.2. Scaunele trebuie montate și amplasate în poziția de conducere sau de utilizare desemnată de serviciul tehnic însărcinat cu încercările de omologare ca fiind cea mai defavorabilă din punct de vedere al rezistenței. Poziția scaunelor trebuie indicată în procesul-verbal. În cazul în care spătarul scaunului este reglabil, acesta trebuie blocat în conformitate cu specificațiile constructorului sau, în absența unor astfel de specificații, trebuie blocat în așa fel încât să formeze un unghi efectiv cât mai apropiat posibil de 25° pentru vehiculele din categoriile M_1 și N_1 și de 15° pentru vehiculele din toate celelalte categorii.”

5.3.2. Se înlocuiește „10 + 5 grade” cu „10 ± 5 grade”.

5.3.3. În versiunea în limba olandeză, „kort” se înlocuiește cu „snel”.

La punctul 5.3.5.1 se adaugă următorul text:

„În cazul în care în afara ancorajelor prescrise la punctul 4.3 sunt prevăzute ancoraje suplimentare, acestea trebuie supuse încercării specificate la punctul 5.4.5, în cursul căreia sarcinile le sunt transmise prin intermediul unui dispozitiv care reproduce geometria tipului de centură de siguranță destinat atașării la aceste ancoraje.”

La punctele 5.4.1.2, 5.4.1.3, 5.4.2.1 și 5.4.2.2. se adaugă următorul text:

„În cazul vehiculelor din alte categorii decât M_1 și N_1 , sarcina de încercare este de 675 daN ± 20 daN.”

La punctul 5.4.3 se adaugă următorul text:

„În cazul vehiculelor din alte categorii decât M_1 și N_1 , sarcina de încercare este de 1 110 daN ± 20 daN.”

La punctul 5.4.4.2 se adaugă următorul text:

„În cazul vehiculelor din alte categorii decât M_1 și N_1 , această sarcină este egală cu de 10 ori greutatea scaunului complet.”

După punctul 5.4.4.2, se adaugă un nou punct 5.4.5, cu următorul text:

„5.4.5. *Încercări în configurația unei centuri de siguranță de tip special*

5.4.5.1. Se aplică o sarcină de încercare de $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$ unui dispozitiv de tracțiune (a se vedea anexa IV, figura 2) atașat la ancorajele unui astfel de tip de centură de siguranță prin intermediul unui dispozitiv care reproduce geometria curelei sau a curelelor situate în partea superioară a bustului.

5.4.5.2. În același timp, se aplică o forță de tracțiune de $1\,350 \pm 20\text{ daN}$ unui dispozitiv de tracțiune (a se vedea anexa IV, figura 3), atașat celor două ancoraje inferioare.

5.4.5.3. În cazul vehiculelor din alte categorii decât M_1 și N_1 , sarcina de încercare este de $675\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$.”

Punctul 5.5.2 se modifică după cum urmează:

„5.5.2. În cazul vehiculelor echipate cu dispozitive de deplasare și de blocare care le permit ocupanților tuturor scaunelor să părăsească vehiculul, aceste dispozitive trebuie să poată fi acționate manual după încetarea forței de tracțiune.”

ANEXA II – ANEXĂ LA CERTIFICATUL DE OMOLOGARE CEE PENTRU UN TIP DE VEHICUL ÎN CEEA CE PRIVEȘTE ANCORAJELE CENTURILOR DE SIGURANȚĂ

Nota de subsol (¹): Textul notelor explicative se înlocuiește cu următorul text:

„A» pentru centurile în trei puncte;

«B» pentru centură subabdominală;

«S» pentru tipurile speciale de centuri: în acest caz, se precizează natura acestor tipuri la «Observații»;

«Ar», «Br» sau «Sr» pentru centurile dotate cu retractoare;

«Are», «Bre» sau «Sre» pentru centurile dotate cu retractoare și cu dispozitive de absorbție a energiei în cel puțin un ancoraj.”

Anexa III se modifică după cum urmează:

ANEXA III

Figura 1

Zonele de amplasare a ancorajelor efective

DH = 315 + 1,8 S
BH = 260 + S

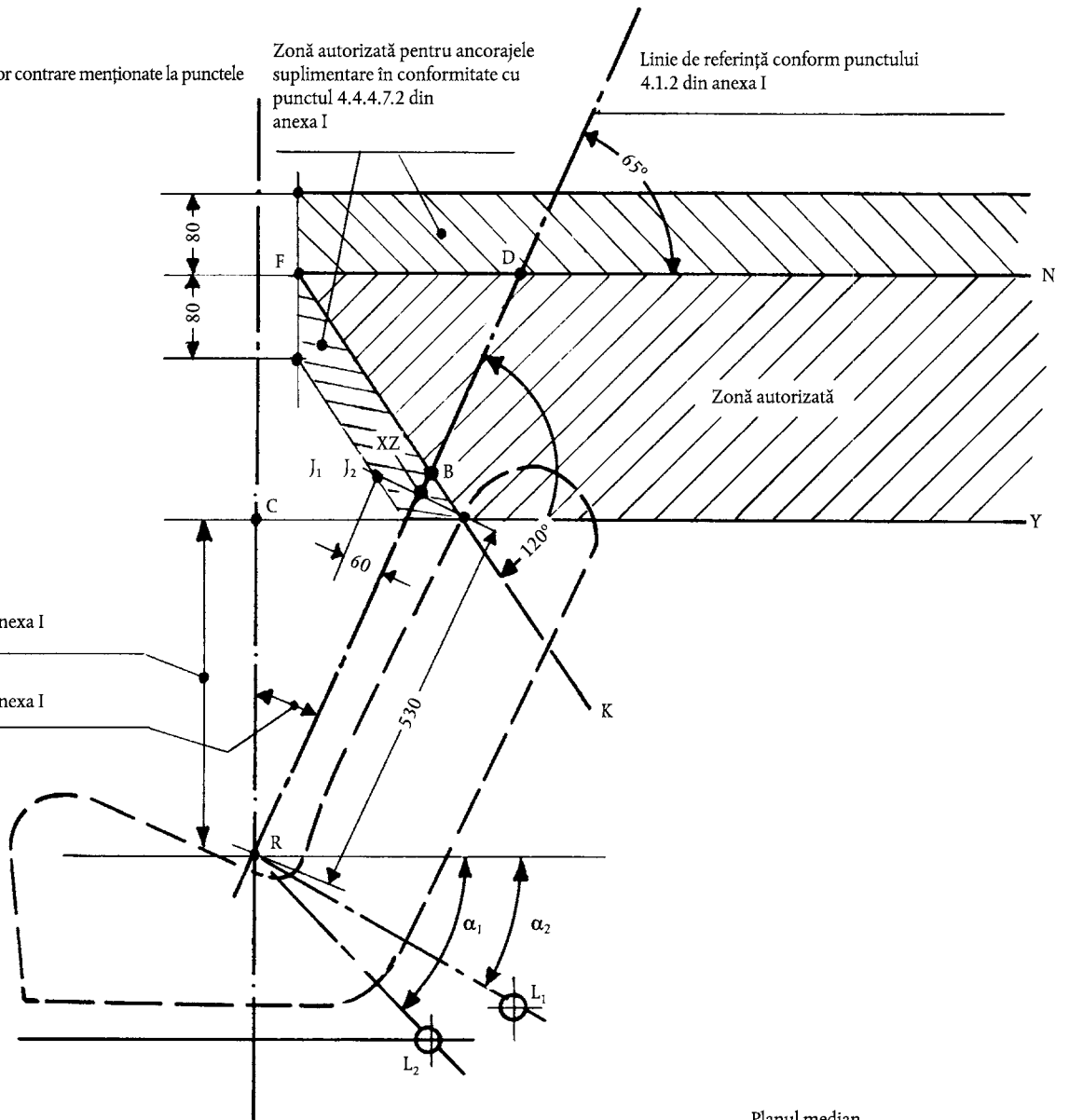
Cu excepția prevederilor contrare menționate la punctele 4.4.4.2, 4.4.4.3 și 4.4.4.6 din anexa I

Zonă autorizată pentru ancorajele suplimentare în conformitate cu punctul 4.4.4.7.2 din anexa I

Linie de referință conform punctului 4.1.2 din anexa I

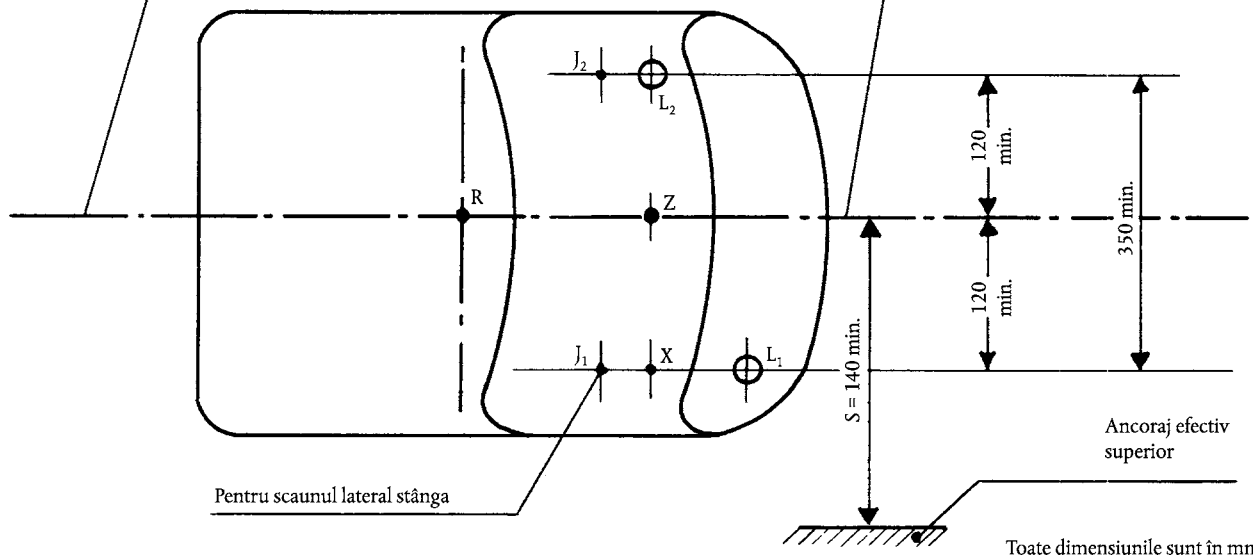
Distanță conform punctului 4.1.4 din anexa I

Unghi conform punctului 5.1.2 din anexa I



Linie de referință conform punctului 4.1.2 din anexa I

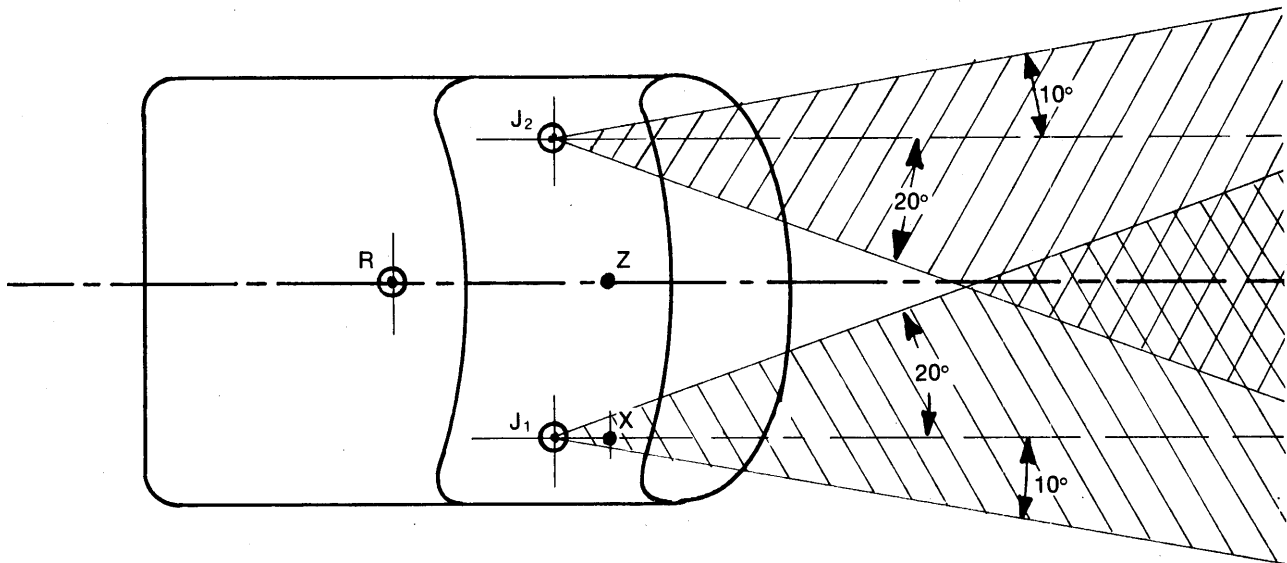
Planul median longitudinal al scaunului



Pentru scaunul lateral stânga

Figura 2

Ancoraje superioare efective conform punctului 4.4.4.7.3 din anexa I



La Anexa IV se adaugă următoarea figură:

Figura 3

