

31982L0318

19.5.1982

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

L 139/9

SMERNICA KOMISIE

z 2. apríla 1982,

ktorou sa prispôsobuje technickému pokroku smernica Rady 76/115/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa kotvových úchytiel bezpečnostných pásov motorových vozidiel

(82/318/EHS)

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho hospodárskeho spoločenstva,

so zreteľom na smernicu Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel⁽¹⁾, naposledy zmenenej a doplnenej smernicou 80/1267/EHS⁽²⁾, a najmä na jej článok 11,

so zreteľom na smernicu Rady 76/115/EHS z 18. decembra 1975 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa kotvových úchytiel bezpečnostných pásov motorových vozidiel⁽³⁾, naposledy zmenenej a doplnenej smernicou 81/575/EHS⁽⁴⁾, a najmä na jej článok 6,

keďže v záujme bezpečnosti cestnej premávky Rada smernicou 81/575/EHS rozšírila rozsah platnosti smernice 76/115/EHS, ktorá dosiaľ bola obmedzená na vozidlá kategórie M₁, ako je definované v prílohe I k smernici 70/156/EHS, aby pokryla všetky triedy motorových vozidiel; keďže toto rozšírenie rozsahu platnosti bolo umožnené technickým pokrokom, ktorý bol medzitým dosiahnutý; keďže vykonávanie tohto opatrenia však vyžaduje zladenie požiadaviek a testov, špecifikovaných v smernici s rozšíreným rozsahom platnosti; keďže skúsenosti získané pri uplatňovaní smernice odhalili potrebu, aby niektoré ustanovenia boli uvedené viac do súladu so skutočnými podmienkami testovania;

keďže ustanovenia tejto smernice sú v súlade so stanoviskom Výboru na prispôbenie smerníc odstraňujúcich technické bariéry obchodu v sektore motorových vozidiel technickému pokroku,

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 42, 23.2.1970, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 375, 31.12.1980, s. 34.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 24, 30.1.1976, s. 6.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 209, 29.7.1981, s. 30.

Článok 1

Prílohy I, II a III k smernici 76/115/EHS sú týmto zmenené a doplnené v súlade s prílohou k tejto smernici.

Článok 2

1. S účinnosťou od 1. októbra 1982 žiadny členský štát nesmie u automobilov kategórie M₁ z dôvodov týkajúcich sa kotvových úchytiel bezpečnostných pásov:

— odmietnuť udeliť EHS typové schválenie, vydať osvedčenie uvedené v poslednej zarážke článku 10 ods. 1 smernice 70/156/EHS alebo udeliť národné typové schválenie pre typ motorového vozidla alebo

— zakázať uviesť vozidlá do prevádzky,

ak kotvové úchytky bezpečnostných pásov v tomto type vozidla alebo v týchto vozidlách vyhovujú požiadavkám smernice 76/115/EHS, zmenenej a doplnenej touto smernicou.

2. S účinnosťou od 1. októbra 1983 vzhľadom na motorové vozidlá kategórie M₁ členské štáty:

— nesmú naďalej vydávať osvedčenie uvedené v poslednej zarážke článku 10 ods. 1 smernice 70/156/EHS pre typ motorového vozidla, v ktorom kotvové úchytky bezpečnostných pásov nevyhovujú požiadavkám smernice 76/115/EHS, zmenenej a doplnenej touto smernicou,

— môžu odmietnuť udeliť národné typové schválenie typom motorového vozidla, v ktorom kotvové úchytky bezpečnostných pásov nevyhovujú požiadavkám smernice 76/115/EHS, zmenenej a doplnenej touto smernicou.

V prípade určitých vozidiel so sklápacou alebo so snímateľnou strechou, schválených podľa bodu 4.3.2 prílohy I k smernici 76/115/EHS v jej pôvodnom znení, vyššie uvedený dátum sa nahradí 1. októbrom 1986.

3. S účinnosťou od 1. októbra 1984 členské štáty môžu zakázať uvedenie do prevádzky vozidiel kategórie M_1 , u ktorých kotvové úchytky bezpečnostných pásov nevyhovujú požiadavkám smernice 76/115/EHS, zmenenej a doplnenej touto smernicou.

Toto ustanovenie neplatí pre niektoré kabriolety alebo automobily so snímateľnou strechou, schválené v súlade s bodom 4.3.2 prílohy I k smernici 76/115/EHS v jej pôvodnom znení.

Článok 3

1. S účinnosťou od 1. októbra 1982 žiadny členský štát nesmie z dôvodov týkajúcich sa kotvových úchytiel bezpečnostných pásov vozidiel kategórií iných ako M_1 :

— odmietnuť udeliť EHS typové schválenie, vydať osvedčenie uvedené v poslednej zarážke článku 10 ods. 1 smernice 70/156/EHS alebo udeliť národné typové schválenie pre typ motorového vozidla, alebo

— zakázať uviesť vozidlá do prevádzky,

ak kotvové úchytky bezpečnostných pásov tohto typu vozidla alebo týchto vozidiel, vyhovujú požiadavkám smernice 76/115/EHS, zmenenej a doplnenej touto smernicou.

2. Bez toho, že by to bolo v rozpore s odsekom 1 vyššie, žiadny členský štát nesmie z dôvodov týkajúcich sa kotvových úchytiel bezpečnostných pásov:

— do 30. septembra 1986 odmietnuť udeliť EHS typové schválenie, vydať osvedčenie uvedené v poslednej zarážke článku 10 ods. 1 smernice 70/156/EHS alebo udeliť národné typové schválenie pre typ motorového vozidla kategórií N_2 a N_3 ,

— do 30. septembra 1987 zakázať uviesť do prevádzky vozidlá týchto kategórií,

ak tento typ vozidla alebo týchto vozidiel nie sú vybavené kotvovými úchytkami bezpečnostných pásov.

Článok 4

Členské štáty najneskôr do 30. septembra 1982 uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia, potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Okamžite o tom budú informovať Komisiu.

Článok 5

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Bruseli 2. apríla 1982

Za Komisiu
Karl Heinz NARJES
člen Komisie

PRÍLOHA

Úpravy príloh k smernici 76/115/EHS

PRÍLOHA I – DEFINÍCIE, ŽIADOSTI O EHS TYPOVÉ SCHVÁLENIE, EHS TYPOVÉ SCHVÁLENIE, ŠPECIFIKÁCIE, TESTY, ZHODA VÝROBY, POKYNY

Bod 1.9. Výraz „(tip-up)“ sa z anglickej verzie vypúšťa.

Bod 2.2.1 sa mení a dopĺňa takto:

- „2.2.1. výkresy celkového usporiadania nosnej konštrukcie vozidla vo vhodnom merítku, znázorňujúce umiestnenie kotvových úchytkov pásov, efektívne kotvové úchytky pásov (kde je to možné uviesť) a detailné výkresy kotvových úchytkov pásov a nosnej konštrukcie, ku ktorej sú upevnené.“

Bod 4.1.1 sa mení a dopĺňa takto:

- „4.1.1. H je referenčný bod ako je definovaný v bode 1.1 prílohy III k smernici 77/649/EHS, ktorý musí byť stanovený v súlade s postupom popísaným v tejto smernici.

- 4.1.1.1. Bod H' je referenčný bod zodpovedajúci bodu H podľa definície bodu 4.1.1 a stanoví sa pre všetky normálne polohy, v ktorých je sedadlo používané.

- 4.1.1.2. Bod R je referenčný bod sedadla definovaný v bode 1.2 prílohy III k smernici 77/649/EHS.“

Bod 4.1.2 sa mení a dopĺňa takto:

- „4.1.2. Referenčná čiara je priamka, ako je definovaná v bode 3.4 prílohy III k smernici 77/649/EHS.“

Bod 4.1.4 sa mení a dopĺňa takto:

- „4.1.4. Bod C je bod situovaný 450 mm vertikálne nad bodom R. Avšak ak nie je vzdialenosť S, definovaná v bode 4.1.6, menšia než 280 mm a ak je výrobcom zvolená alternatívna rovnica $BR = 280 \text{ mm} + 0,8 S$, špecifikovaná v bode 4.4.4.3, je vertikálna vzdialenosť medzi C a R 500 mm.“

Bod 4.1.5. Výraz „bod H“ je nahradený výrazom „bod H“.

Bod 4.1.6.2.1 sa mení a dopĺňa takto:

- „4.1.6.2.1. rovina P pre sedadlo vodiča je vertikálna rovina rovnobežná so strednou pozdĺžnou rovinou vozidla, ktorá prechádza stredom volant v rovine venca volant, keď je volant, ak je nastaviteľný, v svojej strednej polohe.“

Bod 4.1.6.2.3. Posledný riadok znie:

- „ $A \geq 300 \text{ mm}$, ak lavicové sedadlo bolo konštruované na sedenie viac než dvoch cestujúcich.“

Bod 4.3.4. Pripojí sa nasledovné:

- „V tomto prípade postačujú dva dolné kotvové úchytky.“

Bod 4.4.2.3 sa vypúšťa.

Bod 4.4.3. V holandskom znení sa dopĺňa slovo „effectief“.

Bod 4.4.3.1 sa mení a dopĺňa takto:

- „4.4.3.1. Uhly α_1 a α_2 musia byť medzi 30° a 80° u všetkých normálnych polôh používania sedadla. Kde v prípade predných sedadiel motorových vozidiel kategórie M_1 aspoň jeden z uhlov α_1 a α_2 je konštantný pri všetkých normálnych polohách používania, jeho hodnota má byť $60^\circ \pm 10^\circ$.“

Bod 4.4.3.2 sa mení a dopĺňa takto:

- „4.4.3.2. V prípade lavicových sedadiel vozidiel kategórií iných než M_1 , zadných sedadiel a nastaviteľných sedadiel s nastavovacím zariadením, ako je popísané v bode 1.12, s uhlom operadla menším než 20° (pozri prílohu III, obrázok 1), môžu byť uhly α_1 a α_2 pod minimálnou hodnotou stanovenou v bode 4.4.3.1 za predpokladu, že nie sú menšie než 20° pri akejkoľvek normálnej polohe používania.“

Bod 4.4.4.1 sa mení a dopĺňa takto:

- „4.4.4.1. Ak sa použije vedenie popruhu alebo podobné zariadenie, ktoré ovplyvňuje polohu hornej efektívnej kotvovej úchytky, stanoví sa táto poloha obvyklým spôsobom pri uvažovaní polohy kotvovej úchytky, keď pozdĺžna stredná čiara popruhu prechádza bodom J_1 , definovaným postupne od bodu R tromi nasledujúcimi úsekmi:

RZ, ktorý je úsekom referenčnej čiary meraným od bodu R smerom hore v dĺžke 530 mm,

ZX, ktorý je úsekom kolmým k pozdĺžnej strednej rovine vozidla, meraným od bodu Z v smere kotvovej úchytky, v dĺžke 120 mm,

XJ₁, ktorý je úsekom kolmým k rovine definovanej úsekmi RZ a ZX, meraným od bodu X smerom dopredu v dĺžke 60 mm.

Bod J_2 je daný symetriou s bodom J_1 k pozdĺžnej vertikálnej rovine prechádzajúcej referenčnou čiarou popísanou v bode 4.1.2 figuríny umiestnenej na uvažovanom sedadle.“

Bod 4.4.4.2 sa mení a dopĺňa takto:

- „4.4.4.2. Horná efektívna kotvová úchytká musí byť pod rovinou FN, ktorá ide kolmo k pozdĺžnej strednej rovine sedadla a tvorí s referenčnou čiarou uhol 65° . Uhol môže byť znížený na 60° v prípade zadných sedadiel. Rovina FN musí byť umiestnená tak, aby pretínala referenčnú čiaru v bode D tak, že $DR = 315 \text{ mm} + 1,8 S$. Avšak ak je $S \leq 200 \text{ mm}$, je $DR = 675 \text{ mm}$.“

Bod 4.4.4.3 sa mení a dopĺňa takto:

- „4.4.4.3. Efektívna horná kotvová úchytká musí byť za rovinou FK prebiehajúcou kolmo k pozdĺžnej strednej rovine sedadla a pretínajúcou referenčnú čiaru v bode B v uhle 120° tak, aby $BR = 260 \text{ mm} + S$. Pre hodnoty $S \geq 280 \text{ mm}$ môže výrobca použiť $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$, podľa uváženia.“

Bod 4.4.4.5. „H“ je nahradené „R“.

Bod 4.4.4.6 sa mení a dopĺňa takto:

- „4.4.4.6. Horná efektívna kotvová úchytká musí byť situovaná nad horizontálnou rovinou prechádzajúcou bodom C, definovaným v bode 4.1.4.“

Bod 4.4.4.7 sa mení a dopĺňa takto:

- „4.4.4.7. Navyiac k hornej kotvovej úchytky špecifikovanej v bode 4.3.1 môžu byť zabezpečené iné horné efektívne kotvové úchytky za predpokladu, že je splnená jedna z nasledovných podmienok:

- 4.4.4.7.1. Doplnkové kotvové úchytky spĺňajú požiadavky stanovené v bodoch 4.4.4.1 až 4.4.4.6.

- 4.4.4.7.2. Doplnkové kotvové úchytky môžu byť použité bez pomoci nástrojov, spĺňajú požiadavky uvedené v bodoch 4.4.4.5 a 4.4.4.6 a sú umiestnené v jednej z oblastí stanovených vyšrafovanou plochou, popísaných v prílohe III, obrázku 1, zvisle 80 mm nad a pod vo vertikálnom smere.
- 4.4.4.7.3. Kotvová(-é) úchytká(-y) je (sú) určená(-é) pre postrojový pás, vyhovuje(-ú) požiadavkám bodu 4.4.4.6, leží(-ia) za priečnou rovinou prechádzajúcou referenčnou čiarou a je (sú) umiestnená(-é):
- 4.4.4.7.3.1. v prípade jedinej kotvovej úchytky vo vnútri oblasti spoločnej dvojici dvojploch definovaných vertikálami prechádzajúcimi bodmi J_1 a J_2 popísanými v bode 4.4.4.1 a ktorých horizontálne rezy sú definované na obrázku 2 v prílohe III;
- 4.4.4.7.3.2. v prípade dvoch kotvových úchytiiek vo vnútri ktorejkoľvek vhodnej z vyššie definovaných dvojploch za predpokladu, že každá kotvová úchytká nie je viac než 50 mm vzdialená od symetricky umiestneného zrkadlového obrazu polohy druhej kotvovej úchytky okolo roviny P, definovanej v bode 4.1.6 u uvažovaného sedadla.“

V bode 4.5.1. sa v holandskom znení výraz „(7,16 duim)“ nahrádza výrazom „(7/16)“.

Za bod 4.5.1 sa doplnia nasledovné nové body 4.5.2 a 4.5.3:

- „4.5.2. Ak je vozidlo výrobcom vybavené bezpečnostnými pásmi, ktoré sú uchytené ku všetkým predpísaným kotvovým úchytkám pre príslušné sedadlo, tieto kotvové úchytky nemusia spĺňať požiadavku bodu 4.5.1 za predpokladu, že vyhovujú ostatným ustanoveniam smernice. Požiadavka bodu 4.5.1 neplatí pre doplnkové kotvové úchytky, ktoré spĺňajú podmienku bodu 4.4.4.7.3.
- 4.5.3. Musí byť možnosť oddeliť bezpečnostný pás a kotvovú úchytku bez toho, aby bolo spôsobené akékoľvek poškodenie kotvovej úchytky.“

Bod 5.1.2 sa mení a dopĺňa takto:

- „5.1.2. Sedadlá majú byť inštalované a umiestnené do jazdnej polohy alebo polohy pre používanie, vybranej technickou službou vykonávajúcou schvaľovacie testy tak, že poskytuje najnepriaznivejšie podmienky z hľadiska pevnosti systému. Poloha sedadiel má byť uvedená v protokole. Operadlo sedadla, ak je jeho sklon nastaviteľný, má byť zablokované podľa špecifikácie výrobcu alebo, ak nie je taká špecifikácia, v polohe zodpovedajúcej účinnému uhlu operadla čo možno najbližšiemu 25° u vozidiel kategórie M_1 a N_1 a 15° u vozidiel všetkých ostatných kategórií.“

Bod 5.3.2: „ $10^\circ + 5''$ “ sa nahradí „ $10 \pm 5''$ “.

V bode 5.3.3. sa v holandskom znení slovo „kort“ nahrádza slovom „snel“.

Bod 5.3.5.1 je doplnený takto:

„Navyše tam, kde existuje viac kotvových úchytiiek než je predpísané bodom 4.3, podrobia sa tieto kotvové úchytky testu špecifikovanému v bode 5.4.5, pri ktorom zataženia sú prenášané na kotvové úchytky prostredníctvom zariadenia, reprodukovajúceho geometriu typu bezpečnostného pásu určeného k uchyteniu k týmto kotvovým úchytkám.“

Body 5.4.1.2, 5.4.1.3, 5.4.2.1 a 5.4.2.2 sú doplnené takto:

„V prípade vozidiel kategórií iných než M_1 a N_1 má byť testovacie zataženie 675 ± 20 daN.“

Bod 5.4.3. je doplnený takto:

„V prípade vozidiel kategórií iných než M_1 a N_1 má byť testovacie zataženie 1110 ± 20 daN.“

Bod 5.4.4.2. je doplnený takto:

„V prípade vozidiel kategórií iných než M_1 a N_1 musí byť táto sila rovná desaťnásobku hmotnosti kompletného sedadla.“

Za bod 5.4.4.2. sa doplní nasledovný nový bod 5.4.5.:

- „5.4.5. Test s konfiguráciou špeciálneho typu pásu
- 5.4.5.1. Testovacie zaťaženie $1\,350 \pm 20$ daN sa aplikuje na ťažné zariadenie (pozri obrázok 2 prílohy IV), pripojené ku kotvovým úchytкам takých bezpečnostných pásov pomocou zariadenia reprodukovajúceho geometriu horného popruhu alebo popruhov trupu.
- 5.4.5.2. Súčasne sa pôsobí silou $1\,350 \pm 20$ daN na ťažné zariadenie (pozri obrázok 3 prílohy IV) pripojené k dvom dolným kotvovým úchytкам.
- 5.4.5.3. V prípade vozidiel kategórií iných než M_1 a N_1 , je toto testovacie zaťaženie 675 ± 20 daN.“

Bod 5.5.2 sa mení a dopĺňa takto:

- „5.5.2. U vozidiel, v ktorých sú použité také zariadenia, posunovacie a blokovacie zariadenia, umožňujúce cestujúcim všetkých sedadiel opustiť vozidlo, musia byť prevádzkyschopné s ručným ovládaním po zastavení pôsobenia ťažnej sily.“

PRÍLOHA II – PRÍLOHA K OSVEDČENIU O EHS TYPOVOM SCHVÁLENÍ: KOTVOVÉ ÚCHYTKY BEZPEČNOSTNÝCH PÁSOV

Poznámka pod čiarou ⁽¹⁾: Vysvetľujúce poznámky sú nahradené takto:

- „A‘ pre trojbodový pás,
- „B‘ pre brušný pás,
- „S‘ pre špeciálne typy pásov; v tomto prípade sa druh týchto typov sa vysvetlí v „Poznámkach‘,
- „Ar‘, „Br‘ alebo „Sr‘ pre pásy s navíjačom,
- „Are‘, „Bre‘ alebo „Sre‘ pre pásy s navíjačom a zariadením na absorpciu energie aspoň u jednej kotvovej úchytky.“

Príloha III sa mení a dopĺňa takto:

PRÍLOHA III

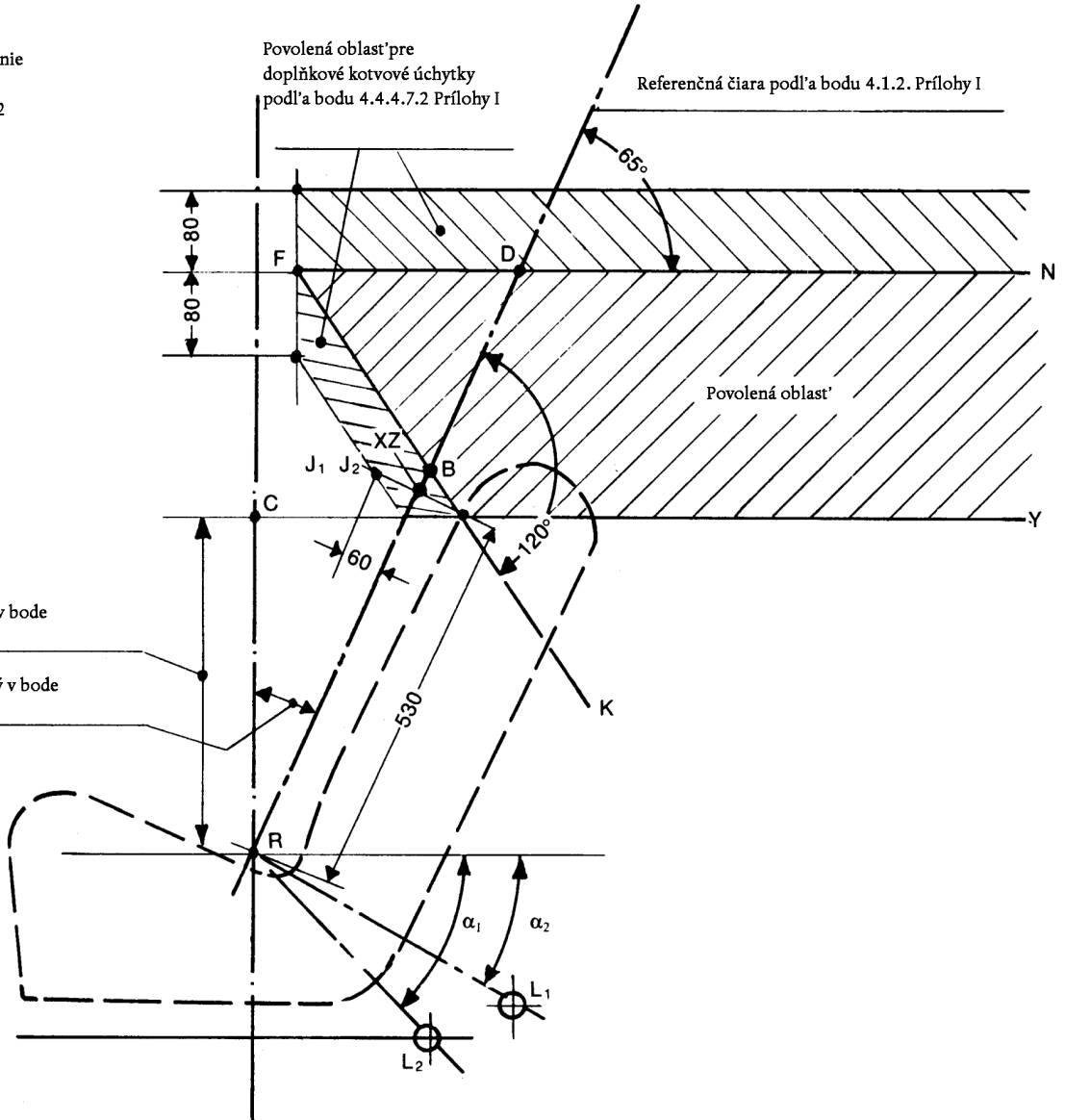
Obrázok 1

Oblasti umiestnenia efektívnych kotvových úchytk

GRD = 315 + 1,8S
 BR = 260 + S, pokiaľ nie
 je špecifikované
 inak v bodoch 4.4.4.2
 a 4.4.4.6 Prílohy I

Povolená oblasť pre
 doplnkové kotvové úchytky
 podľa bodu 4.4.4.7.2 Prílohy I

Referenčná čiara podľa bodu 4.1.2. Prílohy I

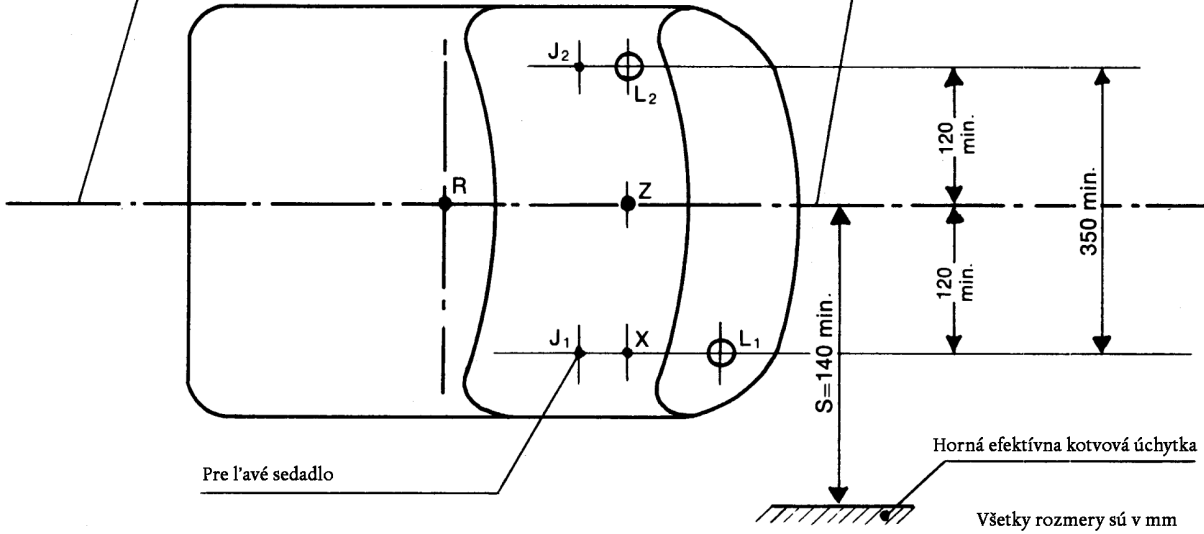


Vzdialenosť špecif v bode
 4.1.4 Prílohy I

Uhol špecifikovaný v bode
 5.1.2 Prílohy I

Referenčná čiara podľa
 bodu 4.1.2. Prílohy I

Stredná pozdĺžna rovina sedadla



Pre ľavé sedadlo

Horná efektívna kotvová úchytka

Všetky rozmery sú v mm

