



# Öryggisbelti í hópbifreiðum

## Nefndarálit



Apríl 2001

## Efnisyfirlit

1.0	INNGANGUR	3
2.0	STARF NEFNDARINNAR	3
3.0	NIÐURSTÖÐUR NEFNDARINNAR	4
4.0	MARKMIÐ OG LEIÐIR	5
4.1	SÉRISLENSKAR AÐSTÆÐUR	5
4.2	ÞRÓUN LAGASETNINGAR UM ÖRYGGISBELTI Í HÓPBIFREIÐUM	6
4.3	ALDURSSAMSETNING HÓPBIFREIÐA	7
4.4	KOSTNAÐUR	7
5.0	TILLÖGUR AÐ LAGABREYTINGUM	8
5.1	UMFERÐARLÖG NR. 50/1987	8
5.1.1	TILLAGA AÐ ORÐALAGI 71. GR. UMFERÐARLAGA	8
5.1.2	TILLAGA AÐ ORÐALAGI 59. GR. UMFERÐARLAGA	9
5.1.3	TILLAGA AÐ BREYTTU INNTAKI 117. GR. UMFERÐARLAGA	9
5.2	REGLUR UM NOTKUN OG UNÐANÞÁGU FRÁ NOTKUN ÖRYGGISBELTA	10
5.3	EFTIRLIT Á MARKAÐI MEÐ ÖRYGGIS- OG VERNDARBÚNAÐI Í ÖKUTÆKJUM	11
5.4	REGLUGERÐ UM GERÐ OG BÚNAÐ ÖKUTÆKJA NR. 915/2000	11
5.4.1	TILLÖGUR AÐ BREYTINGUM Á GREIN 24.10	11
5.4.2	TILLÖGUR AÐ BREYTINGUM Á GREIN 24.12	12
5.5	AÐLÖGUNARFRESTUR	13
5.6	TILKYNNING UM SETNINGU TÆKNILEGRAR REGLU	13
5.7	SÉRSTAÐA ÖRYGGISBÚNAÐAR FYRIR BÖRN Í ÖKUTÆKJUM	14
6.0	EFTIRLIT MEÐ ÖRYGGISBELTUM Í HÓPBIFREIÐUM OG ÍSETNINGU ÞEIRRA	14
6.1	ÖRYGGISBELTI Á MARKAÐI	14
6.2	SKOÐUN Á ÍSETTUM ÖRYGGISBELTUM OG FESTINGUM ÞEIRRA	14
6.3	ÚTGJÖLD VEGNA SKOÐUNAR ÍSETTRA ÖRYGGISBELTA	15
6.4	SAMRÆMING LEYFISSKOÐUNAR HÓPBÍLA OG ALMENNAR SKOÐUNAR	15
7.0	UN-ECE, EFNAHAGSRÁÐ EVRÓPU	15
7.1	AÐILD ÍSLANDS AÐ UN-ECE	16
8.0	REKSTRARSKILYRÐI GREINARINNAR	16
	VIÐAUKI 1	18
	GÖGN SEM LÖGÐ HAFU VERIÐ TIL GRUNDVALLAR STARFI NEFNDARINNAR	18
	VIÐAUKI 2	20
	FYLGISKJÓL	20
	FYLGISKJAL I	21
	FYLGISKJAL II	25
	FYLGISKJAL III	26
	FYLGISKJAL IV	27
	FYLGISKJAL V	28
	FYLGISKJAL VI	37

## 1.0 Inngangur

Á undanförunum árum hafa orðið alvarleg umferðarslys hér á landi þar sem farþegar í hópþifreiðum hafa slasast og í nokkrum tilfellum látist<sup>1</sup>. Rannsóknarnefnd umferðarslysa sendi skýrslu til dóms- og kirkumálaráðuneytisins dags. 14.11.00 þar sem þessi mál eru rædd. Í skýrslunni er lagt til að sett verði á laggirnar nefnd sérfræðinga sem geri úttekt á langferðabifreiðum í notkun og öryggisbúnaði, sérstaklega öryggisbeltum með það í huga hvort ekki sé unnt að koma fyrir slíkum búnaði í öllum langferðabifreiðum. Einnig eru í skýrslunni nefndir aðrir öryggisþættir sem athuga þurfi, s.s. sætafestingar og að mótaðar verði tillögur um hvaða lágmarksöryggiskröfur sé rétt að gera í þeim efnum.

Dóms- og kirkjumálaráðherra, frú Sólveig Pétursdóttir ákvað að verða við tilmælum rannsóknarnefndar umferðarslysa og með skipunarbréfi dags. 1. nóv. 2000 voru eftirtaldir aðilar skipaðir í nefnd sem ætlað er að gera úttekt á öryggisbúnaði langferðabifreiða og könnun á lögleiðingu öryggisbelta í slíkum ökutækjum:

Ragnhildur Hjaltadóttir, skrifstofustjóri samgönguráðuneytinu  
Lárus Sveinsson, fulltrúi hjá Skráningarstofunni hf.  
Benedikt Guðmundsson, formaður Félags hópferðaleyfishafa  
Óli H. Þórðarson, framkvæmdastjóri Umferðarráðs  
Þorleifur Þór Jónsson, hagfræðingur, Samtökum ferðaþjónustunnar  
Birna Hreiðarsdóttir, deildarstjóri Löggildingarstofu, sem jafnframt var formaður nefndarinnar og ritaði skýrsluna.

Fyrsti fundur nefndarinnar var haldinn þ. 19. des. 2000. Alls hafa verið haldnir 9 fundir í nefndinni, jafnframt því að viðamikil gagnasöfnun hefur farið fram og samskipti milli funda. Bergur Helgason, Aðalskoðun, og Jón Hjalti Ásmundsson, Frumherja, komu á fund nefndarinnar en þeir eiga sæti í tækninefnd skoðunarstöðva. Einnig kom á fund nefndarinnar Jóhannes Ellertsson, forstjóri Vestfjarðaleiðar en hann hefur tjáð sig í fjölmiðlum um lögleiðingu öryggisbelta í hópþifreiðum.

## 2.0 Starf nefndarinnar

Í starfi nefndarinnar hefur aðaláhersla verið lögð á að athuga möguleika á því að lögleiða öryggisbelti í þeim hópþifreiðum sem ekki hafa slíkan búnað. Í því sambandi hefur verið kannað hvernig ganga megi frá festingum slíkra öryggisbelta, þannig að þau uppfylli ítrustu öryggiskröfur. Jafnframt hafa reglur um öryggisbeltanotkun verið teknar til athugunar. Í samræmi við skipunarbréf nefndarinnar hefur einnig verið hugað að öðrum öryggisþáttum, sem einkum varða hópþifreiðir og ekki verða greindir frá því meginmarkmiði með skipun nefndarinnar að koma með tillögur sem lúta að auknu öryggi í hópþifreiðaakstri.

Margt af því sem lagt er til í skýrslunni á eðli máls samkvæmt við um annan öryggis- og verndarþúnað ökutækja, þó svo að það sé ekki í öllum tilfellum sérstaklega tekið fram.

---

<sup>1</sup> Sjá töflu bls. 5

### 3.0 Niðurstöður nefndarinnar

Nefndin hefur nú lokið störfum. Náðst hefur samstaða um öll þau efnisatriði sem til umræðu hafa verið á fundum hennar. Á grundvelli þess sem fram kemur í skýrslu þessari eru helstu niðurstöður nefndarinnar sem hér segir:

- Meginniðurstaða nefndarinnar er að leggja til að gerðar verði breytingar á reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 915/2000 til að tryggja að lagaskylda verði að hafa öryggisbelti í öllum hóp bifreiðum hér á landi sem ætlaðar eru til sérleyfis- og hópferðaaksturs. Veittur verði frestur til 1. jan. 2004 til að koma þessum málum í rétt horf. Ekki er þó gerð krafa um að hóp bifreiðir sem skráðar voru fyrir 30. janúar 1998 séu búnar rúlluöryggisbeltum. Gerð verði sú krafa að nýskráðar notaðar hóp bifreiðir sem fluttar eru til landsins eftir að ofangreind ákvæði í reglugerð um gerð og búnað ökutækja taka gildi séu búnar öryggisbeltum áður en þær eru skráðar hér á landi. Að öðru leyti gildi sömu reglur um notaðar hóp bifreiðir sem fluttar eru til landsins.
- Gerðar verði breytingar á 71. grein núverandi umferðarlaga nr. 50/1987 með því markmiði að gera reglur um skyldubundna notkun öryggisbelta skilvirkari. Jafnframt verði reglur nr. 204/1993 um undanþágu frá notkun öryggisbelta felldar niður, en í þeirra stað komi reglur eða eftir atvikum reglugerð, sem fjallar nánar um notkun og undanþágu frá notkun öryggisbelta í ökutækjum.
- Lagt er til að 59. gr. umferðarlaga verði endurskoðuð þannig að öryggis- og verndarbúnaður falli undir þann búnað sem skylda er að hafi í góðu ástandi.
- Ákvæði umferðarlaga um kennslu í umferðarlögum, 117. gr., verði breytt þannig að tryggt verði að fræðslan nái til notkunar öryggisbelta í ökutækjum, ekki síst hóp bifreiðum. Reglugerð um umferðarfræðslu nr. 534/1989 verði endurskoðuð í því skyni að efla umferðarfræðslu á grunn- og leikskólastigi. Efld verði samvinna dómsmála- og menntamálaráðuneytis á sviði umferðarfræðslu.
- Sett verði í umferðarlög ákvæði um framkvæmd eftirlits á markaði með búnaði ökutækja til að aðgreina eftirlits- og stjórnvaldspátt með þessum vöruflokki.
- Settur verði á stofn starfshópur sem hafi það hlutverk að gera úttektir á frágangi og festingum ísettra öryggisbelta. Í starfi nefndarinnar verði tekið mið af þeim prófunum á festingum öryggisbelta sem fram koma í fskj. VI við skýrslu þessa. Starf þessa starfshóps verði að mestu leyti kostað úr ríkissjóði.
- Samræmdar verði reglur sem fram koma í skoðunarhandbók vegna leyfisskoðunar hóp bíla og skoðunarhandbókar vegna almennrar skoðunar hóp bifreiða með það að markmiði að gera reglur um skoðanir vegna fólksflutningaleyfa skilvirkari en nú er.
- Könnuð verði starfsemi Efnahagsráðs Evrópu, UN-ECE, með það að markmiði að meta hvort æskilegt sé að Ísland gerist aðili að ráðinu. Jafnframt verði gerð athugun á tengslum tilskipana ESB og reglna UN-ECE.

## 4.0 Markmið og leiðir

Á fundum nefndarinnar hefur komið fram einhugur meðal nefndarmanna um að það sé nauðsynlegt öryggisatriði að allar hópbfreiðir hér á landi séu búnar öryggisbeltum. Jafnframt hefur verið á það bent að ástand þessara mála fari stöðugt batnandi en eigendur hópbfreiða hafa í mörgum tilfellum gengist fyrir því að sett hafa verið öryggisbelti í hópbfreiðir sem ekki höfðu slíkan búnað upphaflega án þess að um lagaskyldu væri að ræða. Engu að síður er það álit nefndarinnar að sé tillit tekið til umfangs slysa þar sem hópbfreiðir eiga hlut að máli í mörgum tilfellum og kostnaði samfélagsins af umferðarslysum þá beri að setja ákvæði um slíkt í löggjöf til að tryggja almennt öryggi farþega í hópbfreiðum. Í meðfylgjandi töflu eru upplýsingar um slys sem hópbfreiðir hafa átt aðild að á árunum 1990 til og með 1999<sup>2</sup>.

Upplýsingar um slys sem hópbfreiðir hafa átt aðild að							
	Ökumenn	Farþegar	Látur	Mikil meiðsl	Lítill meiðsl	Slasaðir og látur	Fjöldi slysa
1990	0	3	0	1	2	3	2
1991	1	12	0	2	11	13	3
1992	2	4	0	0	6	6	5
1993	0	2	0	0	2	2	1
1994	3	37	0	12	28	40	7
1995*	2	57	2	24	33	59	3
1996	2	17	0	2	17	19	12
1997	0	3	0	1	2	3	3
1998	4	16	1	6	13	20	11
1999	3	6	0	1	8	9	7
Alls:	17	157	3	49	122	174	54
<b>Aths.:</b>							
* Í maí 1995 ók hópbfreið með skólabörn út af Suðurfjarðarvegi. Í því slysi slösuðust 15 farþegar auk ökumanns. Í október 1995 ók hópbfreið út af Hringveginum við Hrutafjörð. Í því slysi létust 2 og 40 slösuðust. Í tveimur hópbfreiðaslysum árið 1995 létust því 2 og 56 slösuðust.							

### 4.1 Séríslenskar aðstæður

Við mat á nauðsyn þess að lögleiða notkun öryggisbelta í hópbfreiðum hefur nokkuð verið litið til aðstæðna í vegamálum hér á landi og þess hvort þær renni frekar stöðum undir það álit nefndarinnar að lögleiða beri notkun öryggisbelta í hópbfreiðum.

Á vegum OECD, efnahags- og samvinnustofnunar Evrópu, hefur mikil vinna verið lögð í könnun á umferðar- og samgöngumálum. Í skýrslu sem gefin var út af stofnuninni kemur fram að 60% af banaslysum í aðildarlöndum OECD eiga sér stað á vegum utan þéttbýlis (rural roads)<sup>3</sup>. Ennfremur kemur þar fram að sé miðað við ekna kílómetra eru líkurnar á því að láta lífið í slysum á slíkum vegum mun meiri en á hraðbrautum eða í þéttbýli.

<sup>2</sup> Heimild: Umferðarráð

<sup>3</sup> Fylgiskjal I, skýrsla byggð á bókinni "Safety Strategies for Rural Roads", útgefin af OECD, apríl 1999

Vegna umfangsmikils vegakerfis í strjálbýlu landi eiga þessar aðstæður vel við hér á landi eins og dæmin sanna. Því hlýtur að vera brýnna en ella að hafa öryggisbelti í öllum hópþifreiðum enda er sérstaklega bent á það sem mikilvægt öryggisatriði í ofanefndri skýrslu.

## 4.2 Þróun lagasetningar um öryggisbelti í hópþifreiðum

Á árinu 1989 voru fyrsta sinni sett ákvæði í reglugerð hér á landi þess efnis að hópþifreiðir 3.5 tonn af leyfðri heildarþyngd eða minna skyldu búnar öryggisbeltum. Eins og meðfylgjandi tafla ber með sér hefur þróunin á tíunda áratugnum verið í þá átt að gera öryggisbelti að skyldubundnum búnaði í hópþifreiðum stöðugt víðtækari.

<b>Reglugerðir um gerð og búnað ökutækja</b>	<b>Efni</b>	<b>Gildistaka fyrir hópþifreiðir sem skráðar eru eftir:</b>
Nr 655/1989	<i>Bifreið með leyfðri heildarþyngd 3500 kg eða minna skal búin þriggjafestu rúlluöryggisbeltum fyrir ökumann og farþega bæði í fram- og aftursætum. Ef þriggjafestu rúllubeltum verður ekki við komið skal nota þriggjafestu belti án rúllu. Verði þeim ekki heldur við komið skal nota tveggjafestu öryggisbelti. Ekki er krafist öryggisbelta í hliðarsætum og sætum sem snúa aftur. Bifreiðaskoðun getur veitt undanþágu frá því að veltisæti sé búin öryggisbelti.</i>	1. júlí 1990
Nr. 70/1998	<i>Rúlluöryggisbelti í sætum hópþifreiða í flokki IB og IIB</i>	30. janúar 1998
Nr. 70/1998	<i>Þriggjafestu öryggisbelti í framsæti og sæti sem liggja að hlið hópþifreiðarr IB (minni en 3.5 tonn). Önnur sæti með tveggjafestu beltum. Ekki gerð krafa um öryggisbelti í fellisæti. Afturhluti sætisbaks framan við sæti með tveggjafestu öryggisbelti skal vera úr höggmildandi efni.</i>	1. október 1999
Nr. 70/1998	<i>Sæti hópþifreiðar IB yfir 3.5 tonn og hópþifreiðar IIB sem ekki veita nægjanlega vörn með höggmildandi afturhluta sætisbaks eða slíkum fleti framan við farþega skulu búin a.m.k. þriggjafestu öryggisbeltum. Önnur sæti skulu búin a.m.k. tveggjafestu öryggisbeltum. Ekki er krafist öryggisbeltis fyrir farþega í fellisæti.</i>	1. október 2001

Hópþifreiðir í flokki IB<sup>4</sup>, 3.5 tonn eða minna að heildarþyngd og skráðar fyrir 1. júlí 1990 og hópþifreiðir í flokki IB og IIB<sup>5</sup>, meira en 3.5 tonn að heildarþyngd og skráðar fyrir 30. janúar 1998 hafa til þessa ekki þurft lögum samkvæmt að vera búnar öryggisbeltum.

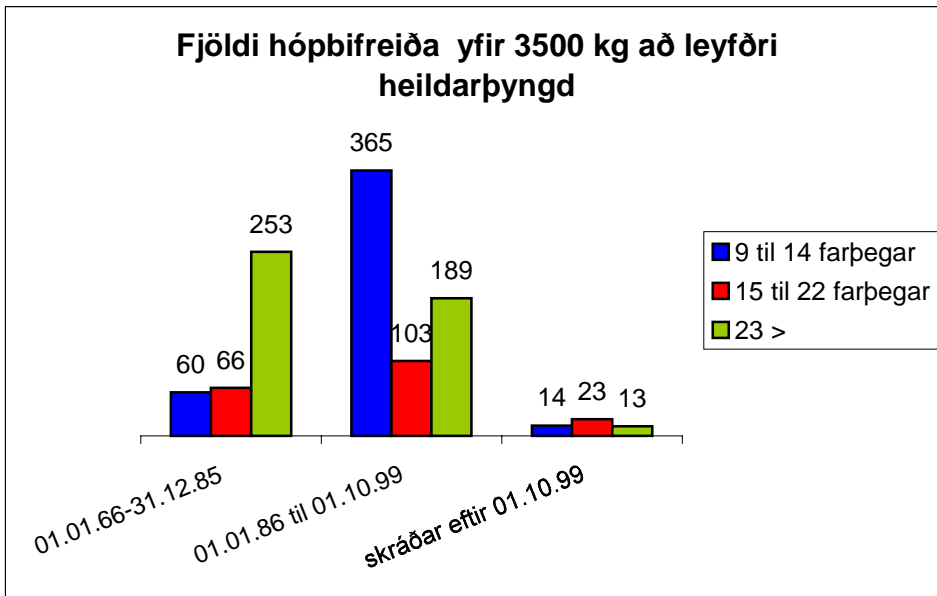
<sup>4</sup> Hópþifreið með leyfða heildarþyngd 5.000 kg eða minna, ætluð til að flytja fólk í sætum.

<sup>5</sup> Hópþifreið með leyfða heildarþyngd meira en 5.000 kg, ætluð til að flytja fólk í sætum. Hópþifreiðir í flokki IA og IIA eru ætlaðar til að flytja fólk í sætum og stæðum.

### 4.3 Aldurssamsetning hópþreifreiða

Við athugun á fjölda og aldurssamsetningu hópþreifreiða kemur í ljós að skráðar hópþreifreiðir minna en 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd eru samtals 410. Af þeim eru 50 skráðar á tímabilinu 01.01.1966 til 01.07.1990 en eftir 01.07.1990, þ.e. þegar ákvæði hafði verið sett í reglugerð um gerð og búnað þreifreiða þess efnis að hópþreifreiðir  $\leq 3.500$  kg. að leyfðri heildarþyngd skyldu vera búnar öryggisbeltum, hafa 360 hópþreifreiðir í þeim flokki verið skráðar hér á landi<sup>6</sup>.

Meðfylgjandi tafla sýnir fjölda og stærðarsamsetningu hópþreifreiða  $> 3.500$  kg að leyfðri heildarþyngd. Alls eru 1.086 hópþreifreiðir skráðar hér á landi í þeim flokki. Ekki eru upplýsingar tiltækar um fjölda hópþreifreiða með og án öryggisbelta.



### 4.4 Kostnaður

Samkvæmt upplýsingum sem nefndin hefur aflað sér er kostnaður við að setja öryggisbelti í hópþreifreið u.þ.b. kr. 7.200.- á sæti. Meðalsætafjöldi hópferðabifreiða yfir 3.500 kg. að þyngd eru 25 sæti og því má ætla að kostnaður við að setja öryggisbelti í slík ökutæki nemi u.þ.b. kr. 180.000. Þessi upphæð er miðuð við að beltisfestingarnar séu skrúfaðar beint niður en í ákveðnum tilfellum getur kostnaðurinn reynst meiri, svo sem ef sjóða þarf niður festingar.

Til nokkurs er að vinna fyrir eigendur/umráðamenn hópþreifreiða að leggja í slíkan kostnað því hafa ber í huga að eftirspurn er eftir hópþreifreiðum með öryggisbeltum eykst sífellt og því má gera ráð fyrir almennt betri nýtingu slíkra ökutækja.

<sup>6</sup> Heimild: Skráningarstofan

## 5.0 Tillögur að lagabreytingum

Ljóst er að gera verður breytingar á núverandi löggjöf ef ákveðið verður að hrinda í framkvæmd tillögum nefndarinnar um lögleiðingu öryggisbelta í hóp bifreiðum.

Talsverð umræða á sér nú stað í Evrópu um öryggisbeltanotkun og hefur víða verið leitað fanga við að afla upplýsinga um þessi mál. Einna helst hefur verið litið til reglna Evrópusambandsins á þessu sviði, svo og UN-ECE, Evrópska efnahagsráðsins á vegum Sameinuðu þjóðanna (sjá 7.0 hér á eftir), en einnig hefur löggjöf nágrannaþjóða okkar verið grandskoðuð.

### 5.1 Umferðarlög nr. 50/1987

Starfshópur sem dómsmálaráðherra skipaði á síðasta ári til þess að gera tillögur um breytingar á umferðarlögum og reglugerðum á sviði umferðarmála hefur nýlega skilað ráðherra tillögum sínum. Brynt er að þær tillögur sem lagðar eru til í nefndaráliti þessu um breytingar á umferðarlögum og reglugerðum, sem lúta m.a. lögleiðingu öryggisbelta í hóp bifreiðum, verði teknar með í frumvarp og reglugerðasmíð sem vinna er væntanlega hafin við í ráðuneytinu í þessu sambandi.

Við mótnun tillagna nefndarinnar er m.a. stuðst við breytingar á dönsku umferðarlögum sem gengu í gildi 1. jan. 2001 (l. nr. 726/2000) og varða m.a. öryggisbeltanotkun.

#### 5.1.1 Tillaga að orðalagi 71. gr. umferðarlaga

1. Hver sá sem notar sæti ökutækis sem búið er öryggisbelti skal nota beltið þegar ökutækið er á ferð.

*Skýring: Í umferðarlögunum er hugtakið ökutæki skilgreint sem tæki á hjólum, beltum, völtum, meiðum eða öðru sem ætlað er til aksturs og eigi rennur á spori. Þar sem það verður sífellt algengara að ýmis ökutæki séu búið öryggisbeltum er lagt til að notkunarskyldan nái til þeirra ökutækja sem eru búið öryggisbeltum og þar með gerð víðtækari. Bent skal á að í reglugerð um gerð og búnað ökutækja er fjallað um öryggisbelti bifhjóla (gr. 24.20).*

2. Börn yngri en 3 ára skulu í stað öryggisbeltis eða ásamt með öryggisbelti nota barnabílstól eða annan viðurkenndan öryggis- og verndarbúnað sem hæfir hæð þeirra og þyngd. Heimilt er að nota í stað barnabílstóls öryggispúða ásamt með öryggisbelti fyrir börn 3ja til 7 ára.

*Skýring: Á grundvelli tilskipunar 91/671/EBE skulu aðildarlönd innleiða reglur um skyldubundna notkun öryggisbúnaðar í ökutækjum fyrir börn á aldrinum 0-3ja ára. Greinin er að öðru leyti byggð á dönsku lögunum.*

3. Ökumaður skal sjá um að farþegi í ökutæki yngri en 15 ára noti öryggisbelti og verndarbúnað í samræmi við 1. og 2. mgr.



*Skýring: Þar sem sakhæfisaldur er miðaður við 15 ára aldur er eðlilegt að ökumaður beri almennt ábyrgð á að farþegi yngri en 15 ára noti öryggisbelti og annan verndarbúnað í ökutæki.*

*Með tilliti til sérstöðu hópbifreiða telur nefndin eðlilegt að miða við að aðgerðir sem ökumaður hópbifreiðar grípur til í þeim tilgangi að tryggja notkun öryggisbelta samsvari því að ökumaður hafi “séð um” að allir farþega, þ.m.t. börn yngri en 15 ár, noti öryggisbelti, sbr. 4. mgr. hér á eftir, svo og kafli 5.2. Þar með myndi falla niður sektarákvæði sbr. reglugerð nr. 280/1998, (sbr. reglugerð nr. 664/1998) um sektir og önnur viðurlög vegna brota á umferðarlögum og reglum settum samkvæmt þeim gagnvart ökumanni hópbifreiðar, ef hægt er að sýna fram á, að ráðstafanir sem gerðar hafi verið til að vekja athygli farþega (á hvaða aldri sem er) á skyldu til að nota öryggisbelti, hafi verið í samræmi við lög og reglur. Þetta ætti sérstaklega við um stærri gerðir hópbifreiða þar sem yfirsýn ökumanns er minni en ella.*

4. Dómsmálaráðherra getur sett reglur/reglugerð um notkun og undanþágu frá notkun öryggisbelta og annars verndarbúnaðar í ökutækjum.

*Skýring: Ekki verður hjá því komist að hafa ýmis sérákvæði í lögum um notkun og undanþágu frá notkun öryggisbelta og annars verndarbúnaðar í ökutækjum. Nú er staðan sú að í 3. mgr. 71. gr. umferðarlaga er getið undanþágu frá notkun öryggisbelta við sérstakar aðstæður en að mestum hluta fjallað um þetta í reglum um undanþágu frá notkun öryggisbelta nr. 204/1993.*

*Lagt er til að þær reglur verði felldar úr gildi og í stað þeirra verði settar reglur eða eftir atvikum reglugerð þar sem fram komi tæmandi talning á atriðum sem varða öryggisbeltanotkun í ökutækjum að undanskildum 1. 2. og 3. mgr. hér að ofan. Sjá nánar kafla 5.2.*

### **5.1.2 Tillaga að orðalagi 59. gr. umferðarlaga**

Afar mikilvægt er að öryggisbelti séu hverju sinni í lagi og virki eins og til er ætlast. Í 3. mgr. 59. gr. umferðarlaga er fjallað um ástand ökutækja. Þar eru tilgreindir ýmsir öryggisþættir sem eiga að vera í lagi, en ekki komið inn á að öryggis- og verndarbúnaður eigi að vera í lagi, en þar undir falla m.a. öryggisbelti. Nefndin leggur til að greininni verði breytt og hún hljóði þannig:

Ökumaður skal gæta þess, að ökutæki sé í góðu ástandi. Sérstaklega skal þess gætt, að **öryggis- og verndarbúnaður**, hemlar, merkjatakí og stýris- og ljósabúnaður séu í lögmæltu ástandi og virki örugglega. Sama á við um eftirvagn og tengitæki, svo og tengingu þeirra og tengibúnað.

Í reglugerð nr. 280/1998 um sektargreiðslur vegna umferðarlagabrota með síðari breytingum eru í g. lið tilgreindar sektargreiðslur í þeim tilvikum að öryggisbúnaði er áfátt. Því þyrfti ekki að breyta þeirri reglugerð hvað varðar öryggisbelti og ástand þeirra.

### **5.1.3 Tillaga að breyttu inntaki 117. gr. umferðarlaga**

Í greinargerð með frumvarpi að breytingum á dönsku umferðarlögunum er lögð áhersla á mikilvægi fræðslu og áróðurs til barna á grunnskólaaldri um nauðsyn þess að nota öryggisbelti, m.a. að hverju skuli sérstaklega gætt í því efni þegar ferðast er með

hópbifreiðum. Hér er um nokkuð annað sjónarhorn að ræða en fram kemur í 117. gr. umferðarlaga, en þar segir að kennsla í umferðarreglum skuli fara fram í grunnskólum. Menntamálaráðherra setur, að fenginni umsögn Umferðarráðs, reglugerð um tilhögun kennslunnar og prófkröfur. Reglugerð um umferðarfræðslu nr. 534/1989 var sett af menntamálaráðherra með stoð í 117. grein umferðarlaga, en talsvert virðist skorta á að ákvæðum hennar sé framfylgt. Tímabært hlýtur að teljast að taka reglugerðina til endurskoðunar í takt við nýjar áherslur í umferðaröryggismálum.

Án þess að tekin sé afstaða til orðalags 117. greinar umferðarlaga leggur nefndin til að inntak ákvæðisins verði breytt þannig að tryggt verði að markviss fræðsla um notkun öryggisbelta í ökutækjum verði tekin upp í grunnskólum landsins og á leikskólastigi ásamt öðru fræðsluefni um umferðarmál. Í því skyni er mikilvægt að samvinna dómsmálaráðuneytis og menntamálaráðuneytis verði eflað á þessu sviði.

## 5.2 Reglur um notkun og undanþágu frá notkun öryggisbelta

Eins og rætt er um í kafla 5.1.1 hér að ofan er lagt til að reglur um notkun og undanþágu frá notkun öryggisbelta og annars verndarbúnaðar verði komið fyrir í sérstökum reglum eða eftir atvikum reglugerð. Þar með féllu reglur um undanþágu frá notkun öryggisbelta nr. 204/1993 úr gildi.

Með vísan í lið 4 í kafla 5.1.1 hér að framan er æskilegt að eftirfarandi atriði að komi þar fram:

- a. Ráðstafanir sem gerðar skulu til að tryggja eins og kostur er að allir farþegar í hópbifreiðum noti öryggis- og verndarbúnað.
- b. Undanþágur frá skyldu til að nota öryggis- og verndarbúnað við sérstakan akstur (3. mgr. 71. gr. núgildandi laga).
- c. Undanþágu frá skyldu til að nota öryggis- og verndarbúnað fyrir tiltekna einstaklinga (4. mgr. 71. gr. núgildandi laga).
- d. Notkun öryggisbúnaðar fyrir börn yngri en 3ja ára<sup>7</sup>.
- e. Notkun öryggis- og verndarbúnaðar í öðrum ökutækjum en hópbifreiðum.

*Skýringar: Mikið hefur verið rætt og ritað um það hver beri ábyrgð á notkun öryggisbelta í hópbifreiðum. Samkvæmt umferðarlögum er farþegum skylt að nota öryggisbelti ef þau eru til staðar í bifreið. En þar sem nokkur eðlismunur er á því að ferðast í hópbifreiðum annars vegar og fólksbifreiðum hins vegar verður ekki hjá því komist að setja sérreglur um öryggisbeltanotkun í hópbifreiðum. Til að auka öryggi farþega hlýtur að vera eðlilegt að farþegum í hópbifreiðum sé gert ljóst að það er skylt að nota öryggisbelti á svipaðan hátt og farþegum í flugvélum er kynnt sú skylda. Koma þarf eins og kostur er í veg fyrir ráp á meðan hópbifreið er á ferð og ætti slík áminning að vera hluti af aðgerðum, skv. a lið hér að ofan.*

*Að öðru leyti koma þessar aðgerðir til greina til að tryggja að farþegar hópbifreiða noti öryggisbelti:*

- I. Með merkingum á áberandi stað fyrir alla farþega

---

<sup>7</sup> Sjá kafla 5.7 varðandi tillögu um sérstaka reglugerð fyrir öryggisbúnað barna í ökutækjum og notkun þeirra

- II. Að farþegum sé greint frá skyldunni af ökumanni eða aðstoðarmanni (bílfreyju/bílfjóni) í upphafi ferðar.
- III. Með myndbandi sem sýnt er í upphafi ferðar.

Framkvæmd liðar I. ætti að vera á ábyrgð eiganda/umráðamanns hópþífreiðar, en liður II og III á ábyrgð ökumanns (eða aðstoðarmanns hans). Að mati nefndarinnar ætti liður I að vera fortakslaus skylda, en liðir II og III valkvæðir, þ.e. hvort öðrum hvorum eða báðum er beitt samhliða aðgerðum samkvæmt lið I.

Nokkuð önnur lögmál kunna að gilda um skólaakstur og þyrfti að fara fram sérstök athugun á fyrirkomulagi þessara mála að því er varðar reglubundinn flutning barna í hópþífreiðum í tengslum við endurskoðun á lögum um skipulag á fólksflutningum með hópferðabílfreiðum nr. 13/1999<sup>8</sup>.

Í 4. gr. reglugerðar um gerð og búnað ökutækja er fjallað um áletranir og merki í ökutækjum og væri þá nánari útfærsla á 1. lið færð undir lið 04.12 reglugerðarinnar um áletranir og merkingar í hópþífreiðum.

### 5.3 Eftirlit á markaði með öryggis- og verndarbúnaði í ökutækjum

Í IV. og V. kafla laga um öryggi vöru og opinbera markaðsgæslu nr. 134/1995 er fjallað um málsmeðferð og réttarfarsúrræði eftirlitsstjórnvalda vegna vöru á markaði sem ekki uppfyllir settar kröfur. Samkvæmt lögnum er gert ráð fyrir að eftirlitsstjórnvald hafi umsjón og eftirlit með öryggi vöru á markaði. Að mati nefndarinnar er mikilvægt að slíkri tilhögun verði komið á varðandi öryggis- og verndarbúnað ökutækja og verði umsýslan þannig skilin frá ráðuneytinu og falin undirstofnun. Með þeim hætti er unnt að tryggja málskotsrétt þeirra sem sæta ber íþyngjandi ákvörðunum, svo sem sölubönnum, til dómsmálaráðuneytisins þannig að úrskurðarvald æðra stjórnarsýslustigs sé tryggt. Um skipan slíkra mála þarf að geta í umferðarlögum.

### 5.4 Reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 915/2000

Ákvæði 24. gr. reglugerðar um gerð og búnað ökutækja fjalla um öryggisbúnað þeirra. Athygli vekur að einungis hugtakið öryggispúði er skilgreint, en í lögum/reglugerðum nágrannaþjóða okkar er undantekningalaust teknar upp skilgreiningar á öryggisbeltum og öðrum búnaði sem þeim tengjast. Er þar byggt á skilgreiningum sem fram koma í UN-ECE reglum nr. 16, sem reyndar eru teknar upp í tilskipun 77/541/EBE um öryggisbelti og aðhaldsbúnað í vélknúnum ökutækjum, svo og tilskipun 76/115/EBE með síðari breytingum sem varða öryggisbelti og festingar þeirra.

#### 5.4.1 Tillögur að breytingum á grein 24.10

Í grein 24.10 er fjallað um kröfur sem gerðar eru til öryggisbelta og tengds búnaðar í ökutækjum. Til að gera greinina markvissari er lagt til eftirfarandi orðalag:

- (1) Öryggisbelti og tengdur búnaður skal vera gerðarviðurkenndur og merktur í samræmi við tilskipun 77/541/EBE, sbr. tilskipun 97/36/EBE eða ECE-reglur nr.

<sup>8</sup> Þskj. 1011- 634. mál, frumvarp til laga um fólksflutninga, vöruflutninga og efnisflutninga á landi.

16. Öryggisbelti í nýjum ökutækjum sem framleidd í samræmi við bandarísku staðlana FMVSS<sup>9</sup> 209 teljast ennfremur uppfylla kröfur reglugerðarinnar.

*Skýringar: Í núverandi reglugerð teljast öryggisbelti sem framleidd eru í samræmi við staðlana FMVSS 209 uppfylla settar kröfur. Í dönsku reglunum gildir þetta einungis um öryggisbelti sem eru í nýjum ökutækjum en ekki öryggisbelti sem sett eru síðar. Þar sem erfitt er að koma því við að hafa samevrópskar reglur um öryggisbelti sem koma með nýjum ökutækjum er gert ráð fyrir þeirri undantekningu að nægilegt sé að slík öryggisbelti uppfylli kröfur samkvæmt bandarískum stöðlum. Ísett öryggisbelti þurfa hins vegar að uppfylla samevrópskar kröfur. Hins vegar þyrfti að athuga hvort bandarísk öryggisbelti uppfylli kröfur skv. ECE-reglum nr. 16, þar sem Bandaríkin eru aðilar að samningi Sameinuðu þjóðanna um búnað ökutækja. Sé svo ætti ekkert að vera því til fyrirstöðu að markaðssetja þau löglega hér á landi.*

- (2) Öryggisbelti skal vera tryggilega fest við styrkta hluta bifreiðar. Festur fyrir öryggisbelti teljast vera fullnægjandi ef ákvæði EBE-tilskipunar nr. 76/115 með síðari breytingum eða ECE-reglur nr. 14 eru uppfylltar.

*Skýringar: Þar sem til staðar eru ECE-reglur um festingar öryggisbelta, þ.e. reglur nr. 14, er eðlilegt að gæta samræmis við 1. lið hér að framan og vitna einnig til þeirra reglna.*

- (3) Öryggisbúnaður barna í ökutækjum skal vera viðurkenndur og merktur í samræmi við tilskipun 77/541/EBE (sbr. tilskipun 2000/3/EBE) eða ECE-reglur nr. 44.

*Skýring: Með ákvörðun ráðherraráðs ESB nr. 97/836/EBE um að undirgangast samning Sameinuðu þjóðanna um búnað ökutækja og þar með gagnkvæmar viðurkenningar á prófunum og vottunum á búnaði ökutækja var sambandið jafnframt skuldbundið til að gangast undir ECE-reglur nr. 44 um aðhaldsbúnað fyrir börn í ökutækjum. Til að ganga skrefið til enda var viðauka við tilskipun 77/541/EBE breytt þannig að ECE-reglur nr. 44 voru teknar þar upp eins og tilgreint er í tilskipun 2000/3/EBE.*

*Í hæsta máta er óeðlilegt að greinin nái eingöngu til barnabílstóla, eins og núverandi reglugerð hljóðar um, þar sem ECE-reglur nr. 44 ná til öryggisbúnaðar barna í ökutækjum almennt, en ekki eingöngu barnabílstóla. Því er lagt til að orðalagi greinarinnar verði breytt þannig að greinin nái yfir öryggisbúnað barna í ökutækjum.*

#### **5.4.2 Tillögur að breytingum á grein 24.12**

Í grein 24.12 er fjallað um öryggisbelti í hóp bifreiðum. Lagt er til að eftirfarandi ákvæðum verði bætt við þessa grein:

- (5) Í hóp bifreiðum sem búnar eru öryggisbeltum skal á áberandi stað við hvern neyðarglugga með öryggisgleri, sbr. lið 11.12 (4) c vera þar til gerður búnaður til að skera öryggisbelti í sundur. Búnaðurinn skal festur og innsiglaður.

<sup>9</sup> Federal Motor Vehicle Safety Standards. Bandaríska umferðarstofnunin (NHTSA) hefur heimild til að gefa út slíka staðla.

*Skýring: Reynslan hefur sýnt að það er ekki einungis nauðsynlegt að hafa öryggisbelti í hópþifreiðum, heldur geta aðstæður verið þannig að eina leiðin til að komast úr öryggisbeltunum við óhapp sé að þar til gerður búnaður sé handhægur. Því er lagt til að búnaður til að skera í sundur öryggisbelti verði skyldubúnaður í hópþifreiðum sem búnar eru öryggisbeltum. Sömu reglur ættu að gilda um slíkan búnað og hamra sem áskilið er að hafa í hópþifreiðum, sbr. 24.12, 4. lið.*

- (6) Liður 5 í núverandi reglugerð.
- (7) Hópþifreið IB ≤ 3500 kg að leyfðri heildarþyngd og skráð fyrir 1. júlí 1990 og hópþifreið IB og IIB > 3500 kg að leyfðri heildarþyngd og skráð fyrir 30. janúar 1998 skal búin öryggisbeltum í öllum sætum nema veltisætum.

*Skýring: Með þessu ákvæði verður tryggt að allar hópþifreiðir í notkun hér á landi verði búnar öryggisbeltum að þeim fresti liðnum sem nefndin leggur til.*

- (8) Gildistökuákvæði, sjá 5.5 hér að neðan.

## 5.5 Aðlögunarfrestur

Lagt er til að ný setning bætist við grein 24.12, lið (8), gildistaka. Málsgreinin hljóði því á þessa leið:

- (8) Ákvæði liðar 24.12 (1), 2. mgr. gilda um hópþifreið sem skráð er fyrsta sinni eftir 1. október 2001<sup>10</sup>. Ákvæði greinar 24.12 (7) gilda um hópþifreiðir sem ekki eru búnar öryggisbeltum en skulu hafa slíkan búnað eigi síðar en 1. janúar 2004.

Hópþifreiðir sem skráðar eru hér á landi eftir gildistöku reglugerðar þessarar skulu búnar öryggisbeltum í samræmi við gildandi reglur við skráningu hér á landi.

*Skýringar: Eins og fram hefur komið telur nefndin að ekki orki tvímælis að stefna beri að því að öryggisbelti verði í öllum hópþifreiðum hér á landi. Vegna umfangs verksins og nokkurs kostnaðar telur nefndin engu að síður eðlilegt að veita rúman tímafrest til að koma þessu til framkvæmda. Að mati nefndarinnar er hæfilegt að þessi frestur verði fram til 1. janúar árið 2004. Nefndin telur eðlilegt að sá tímafrestur sem fram kemur í tillögum nefndarinnar eigi ekki við um notaðar hópþifreiðir, sem fluttar eru til landsins. Þannig verði gerð sú krafa að forsenda fyrir nýskráningu notaðra hópþifreiða sem fluttar eru til landsins sé að þær séu búnar öryggisbeltum áður en þær eru skráðar hér á landi. Reglur um þær tegundir öryggisbelta sem krafa er gerð um ættu að vera þær sömu, hvort sem hópþifreið er skrá hér á landi fyrsta sinni eða erlendis.*

## 5.6 Tilkynning um setningu tæknilegrar reglu

Í 3. gr. laga um skipti á upplýsingum um tæknilegar reglur um vörur og fjarþjónustu nr. 57/2000 segir að þess skuli gætt þegar settar eru tæknilegar reglur um vöruviðskipti að ekki skapist ónauðsynlegar hindranir í milliríkjavíðskiptum. Verði tillögur nefndarinnar um lögleiðingu öryggisbelta í öllum hópþifreiðum teknar til greina, er að mati nefndarinnar eðlilegt að setja reglugerðardrög þess efnis í tilkynningaferli á Evrópska

<sup>10</sup> Orðalag í nógildandi reglugerð um gerð og búnað ökutækja

efnahagssvæðinu, sbr. framangreind lög. Þar með yrði komið í veg fyrir að réttmæti slíkrar reglugerðarsetningar verði dregið í efa síðar meir.

## 5.7 Sérstaða öryggisbúnaðar fyrir börn í ökutækjum

Á það hefur verið bent á fundum nefndarinnar að öryggis- og verndarbúnaður fyrir börn í ökutækjum þurfi ekki að vera órjúfanlegur hluti af öryggisbúnaði ökutækis, m.a. þar sem hægt er að taka slíkan búnað úr ökutæki án þess að það hafi áhrif á öryggi þess. Þar af leiðandi vaknar sú spurning hvort ákvæði um slíkan öryggis- og verndarbúnað eigi frekar heima annars staðar en í reglugerð um gerð og búnað ökutækja. Leggur nefndin til að þetta verði athugað við næstu endurskoðun ofangreindrar reglugerðar.

## 6.0 Eftirlit með öryggisbeltum í hópbifreiðum og ísetningu þeirra

Eftirlit með öryggisbeltum og búnaði þeim tengdum greinist í tvo þætti. Annars vegar þarf að vera virkt eftirlit með því að öryggisbelti og skyldur búnaður sem settur er á markað hér á landi uppfylli þær kröfur sem gerðar eru samkvæmt landslögum sbr. kafla 5.4 hér að framan, og hins vegar þarf eftirlit að beinast að því að tryggja að ísett öryggisbelti séu fest á réttan hátt og veiti það öryggi sem til er ætlast.

### 6.1 Öryggisbelti á markaði

Í fylgiskjali II koma fram þær merkingar sem eiga að vera á öryggisbeltum til að staðfesta að þau uppfylli settar kröfur. Til að auðvelda innflytjendum að sjá til þess að einungis viðurkennd öryggisbelti séu á markaði leggur nefndin til að gefinn verði út bæklingur með upplýsingum þar að lútandi sem dreift verði til innflytjenda/söluaðila hér á landi.

Í fylgiskjali III er dæmi um viðurkenningarmarki á öryggisbelti, en nauðsynlegt er að til staðar sé í kerfinu þekking á því hvernig á að lesa í þessar merkingar. Í viðauka 9 við ECE-reglur 16 koma fram þær kröfur sem gerðar eru til innihalds leiðbeininga sem fylgja öryggisbeltum, sjá fylgiskjal IV. Þar segir m.a. að leiðbeiningar skuli vera á því tungumáli þar sem öryggisbeltin eru sett á markað. Að öðru leyti vísast til kafla 5.3 hér á undan með eftirlit á markaði með öryggisbeltum.

### 6.2 Skoðun á ísettum öryggisbeltum og festingum þeirra

Nefndinni barst bréf dags. 16.02.01, undirritað af Jóni Hjalta Ásmundssyni og Bergi Helgasyni f.h. tækninefndar skoðunarstöðva. Þar er lagt til að hópur sérfræðinga verði skipaður sem skoði og samþykki útfærslu á ísettum öryggisbeltum og festingum þeirra í sérhverri hópbifreið að lokinni ísetningu. Er þetta talinn álitlegri kostur en að fela skoðunarstöðvum verkefnið þar sem erfitt getur reynst að setja í skoðunarhandbók almenn atriði um slíka skoðun vegna þess hversu margbreytileg ökutækin eru. Á fundi nefndarinnar með Bergi Helgasyni og Jóni Hjalta Ásmundssyni kom fram að í meginatriðum væri um að ræða tveir flokkar hópbifreiða hvað varðar fyrirkomulag sæta, þó svo að yfirbygging hópbifreiða sé af mismunandi gerðum.

Þessar tillögur eru í samræmi við hugmyndir sem fram hafa komið á fundum nefndarinnar, en leggja ber áherslu á að slík nefnd vinni eftir samræmdu skjalfestu verklagi sem þróað verði í starfi nefndarinnar.

Við athugun á þeim kröfum sem nauðsynlegt er að styðjast við hefur einkum verið litið til þeirra krafna sem fram koma í tilskipun nr. 76/115/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi festingar öryggisbelta í vélknúnum ökutækjum með viðbótum 82/318/EBE, 90/629/EBE og 96/38/EBE, en þessar tilskipanir hafa verið leiddar í íslensk lög með reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 915/2000. Í fylgiskjali VI er að finna þau ákvæði téðra tilskipana sem nefndin telur nauðsynlegt að hafa til hliðsjónar við skoðun á ísettum öryggisbeltum og festingum þeirra.

### 6.3 Útgjöld vegna skoðunar ísettra öryggisbelta

Sú tillaga nefndarinnar að lögleiða öryggisbelti í hóp bifreiðum í notkun hefur í för með sér aukinn kostnað fyrir eigendur/umráðamenn þýðir þeirra ökutækja, sem höfðu ekki slíkan búnað þegar viðkomandi hóp bifreiðir voru skráðar á sínum tíma.

Af þessum sökum telur nefndin sanngjarn, með tilliti til aðstæðna, að starf starfshóps þess sem lagt er til að sett verði á fót til að skoða öryggi ísettra öryggisbelta verði að mestu kostað úr ríkissjóði.

Þjóðhagslegt mikilvægi þess að allar hóp bifreiðir séu búnar öryggisbeltum hlýtur að veða hér talsvert þungt í mati á æskilegri kostnaðarskiptingu vegna skoðunar á ísettum öryggisbeltum og festingum þeirra.

### 6.4 Samræming leyfisskoðunar hóp bíla og almennrar skoðunar

Í skoðunarhandbók um leyfisskoðun hóp bíla, sbr. fylgiskjal V sem Vegagerðin gefur út segir að handbókin sé notuð við skoðun á hóp bifreiðum vegna umsóknar um hópferða-eða sérleyfi, eða viðhalds á því. Vitnað er í 12. gr. laga um skipulag á fólksflutningum með hóp bifreiðum nr. 13/1999 en þar segir einungis að nota megi hóp bifreið sem uppfyllir gæða- og tæknikröfur Vegagerðarinnar meðan leyfið gildir, þ.e.a.s. í 5 ár. Í skoðunarhandbókinni er hins vegar talað um að skoðun vegna hópferðaleyfis sé framkvæmd árlega. Hér gætir nokkurs misræmis, mikilvægt er að hafa reglurnar skýrar til að tryggja skilvirkni kerfisins.

Að mati nefndarinnar er nauðsynlegt að endurskoða skoðunarhandbók fyrir almenna skoðun jafnhliða endurskoðun á skoðunarhandbók vegna leyfisskoðunar hóp bíla og samræma framkvæmd skoðana sem gerðar eru á hóp bifreiðum. Æskilegt hlýtur að teljast að sérkafla sé í skoðunarhandbók sem taki til almennrar skoðunar hóp bifreiða. Mat nefndarinnar er að eðlilegt sé að hóp bifreið sé skoðuð í tengslum við útgáfu hópferðaleyfis en þess á milli ætti að nægja árleg skoðun á skoðunarstöð.

## 7.0 UN-ECE, Efnahagsráð Evrópu

Efnahagsráð Evrópu<sup>11</sup> er ein af stofnunum Sameinuðu þjóðanna, en hlutverk hennar er að styrkja efnahagssamvinnu og samstarf milli Evrópuríkja innbyrðis og við aðrar þjóðir með því markmiði að stuðla að samræmingu reglna á viðskiptasviðinu. Á vegum ráðsins starfa margar undirnefndir. Þar á meðal hefur vinnuhópur 29 starfað frá árinu 1953 og skapað

<sup>11</sup> UN-ECE, Economic Commission for Europe

sér viðurkenningu sem vettvangur fyrir samræmingu reglna um gerð og búnað ökutækja<sup>12</sup>. Með samningi sem gekk í gildi 25. ágúst 2000<sup>13</sup> hefur alþjóðasamráðvettvangur fyrir samræmingu reglna um ökutæki tekið við starfi vinnuhóps 29. Samningurinn skapar lagaumgjörð um þróun alþjóðlegra reglna um gerð og búnað ökutækja. Miklar væntingar eru gerðar til samningsins um að hann muni leiða til aukins öryggis, umhverfisverndar og orkusparnaðar ökutækja um leið og framleiðslukostnaður þeirra muni minnka.

Með ákvörðun ráðherraráðs Evópusambandsins nr. 97/836/EB gerðist ESB aðili að samningi um aðlögun að tækniforskriftum fyrir ökutæki og gagnkvæmum viðurkenningum á prófunum og vottunum í samræmi við samning Sameinuðu þjóðanna frá 1958 um þróun á alþjóðareglum um ökutæki með síðari breytingum. Því er í sjálfu sér eðlilegt að aðildarlönd sambandsins vísi beint í reglur UN-ECE. Öðru máli kann hins vegar að gegna um lönd sem ekki eru aðilar að samningnum.

## 7.1 Aðild Íslands að UN-ECE

Eins og fram hefur komið hér að framan er óspart vitnað til UN-ECE reglna í reglugerð um gerð og búnað ökutækja og efni þeirra gert að lagaskyldu hér á landi. Þetta er umhugsunarefni í ljósi þess að þó svo að Ísland sé aðili að Sameinuðu þjóðunum þá hafa stjórnvöld ekki skrifað undir Samninginn frá 1958 og eru því ekki bundin af ECE-reglum. Þetta hefur m.a. í för með sér að önnur lönd sem undirgengist hafa samninginn myndu ekki taka gildar gerðarviðurkenningar frá Íslandi á grundvelli ECE-reglna. Þar sem ekki er um neina framleiðslu að ráði að ræða á Íslandi á búnaði í bifreiðar, a.m.k. ekki til útflutnings, skiptir þetta e.t.v ekki miklu máli. Engu að síður leggur nefndin til að athugun verði gerð á möguleikum á því að Ísland undirgangist samninginn frá 1958.

## 8.0 Rekstrarskilyrði greinarinnar

Á fundum nefndarinnar hafa rekstrarskilyrði fyrirtækja í hóp bifreiðarekstri verið nokkuð til umræðu. Nefndarmenn eru sammála um að það sé þjóðhagslega mikilvægt að skapa greininni sem hagstæðust rekstrarskilyrði. Ferðamannastraumur til landsins hefur aukist mikið á undanförunum árum og má gera ráð fyrir að sú aukning haldi að einhverju leyti áfram. Með markvissu átaki til eflingar öryggis í sérleyfis- og hóp bifreiðaakstri, þ.m.t. með lögleiðingu öryggisbelta er ekki fjarri lagi að ætla að efla megi tiltrú almennings á þessum ferðamáta og gera það eftirsóknarverðara að ferðast með sérleyfis- og hóp bifreiðum.

Annað atriði sem leggja ber áherslu á að mati nefndarinnar er rekstrarumhverfi hóp bifreiða. Þó svo að það sé ekki beint í verkahring nefndarinnar að koma með tillögur í þessum efnum, telur nefndin engu að síður mikilvægt að bæta starfs- og rekstrarskilyrði greinarinnar. Hér koma einnig til álita umhverfisverndarsjónarmið, en með nýrri bílaflota má gera ráð fyrir minni mengun.

<sup>12</sup> Working Party on the Construction of Vehicles

<sup>13</sup> The Agreement for the Development of Global Regulations for Vehicles



Reykjavík, 3. apríl 2001

---

Birna Hreiðarsdóttir, formaður

---

Ragnildur Hjaltadóttir

---

Benedikt Guðmundsson

---

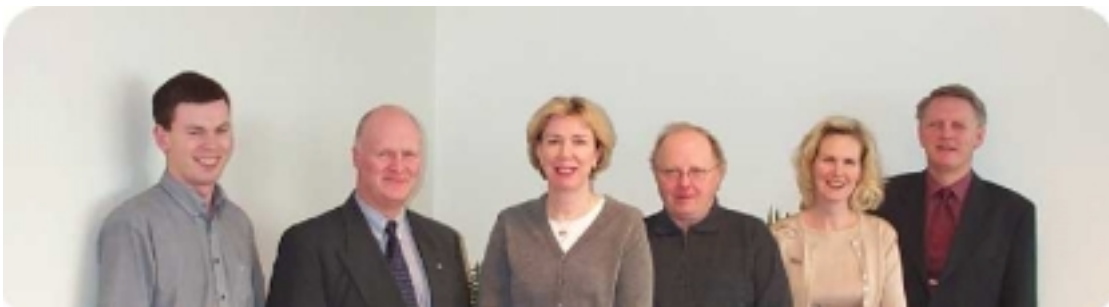
Lárus Sveinsson

---

Óli H. Þórðarson

---

Þorleifur Þór Jónsson



*f.v. Benedikt, Þorleifur, Birna, Lárus, Ragnildur og Óli*

## Viðauki I

Gögn sem lögð hafa verið til grundvallar starfi nefndarinnar

### A Innlend löggjöf

Umferðarlög nr. 50/1987 ([www.stjr.is](http://www.stjr.is)) dómsmálaráðuneyti<sup>14</sup>

Reglugerð nr. 915/2000 um gerð og búnað ökutækja ([www.skraningarstofan.is](http://www.skraningarstofan.is))

Reglugerð nr. 378/1998 um skoðun ökutækja (sama slóð)

Reglur nr. 204/1993 um undanþágu frá notkun öryggisbeltis

Lög nr. 13/1999 um skipulag á fólksflutningum með hópferðabifreiðum ([www.stjr.is](http://www.stjr.is)) samgönguráðuneyti

Reglugerð nr. 389/1999 um skipulag á fólksflutningum með hópferðabifreiðum

Reglugerð nr. 631/1994 um starfsemi endurskoðunarverkstæða með B-faggildingu

Lög nr. 134/1995 um öryggi vöru og opinbera markaðsgæslu ([www.ls.is](http://www.ls.is))

Reglugerð nr. 534/1989 um umferðarfræðslu ([www.stjr.is](http://www.stjr.is)) menntamálaráðuneyti

### B Erlend löggjöf

Dönsku umferðarlögin ([www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk))

Breytingar á dönsku umferðarlögunum nr. 726/2000 (sama slóð)

Detailforskrifter for køretøjer nr. 11290/2000 (sama slóð)

Dönsk reglugerð um E- og e- viðurkenningar á gerð og búnaði bifreiða nr. 74/1999

---

<sup>14</sup> Heildarlagasafn er á vef Alþingis, [www.althingi.is](http://www.althingi.is)

VVFS 1999:178 sænska reglugerðin um gerð og búnað ökutækja, kafli 6.4  
([www.vv.se](http://www.vv.se))

UN-ECE reglur nr. 16, öryggisbelti í ökutækjum  
([www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm](http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm))

UN-ECE reglur nr. 14, festingar öryggisbelta (sama slóð)

UN-ECE reglur nr. 44, um búnað fyrir börn í bílum (sama slóð)

## **C Tilskipanir Evrópusambandsins**

Tilskipun 70/156/EBE um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra

Tilskipun 77/541/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi öryggisbelti og aðhaldsbúnað í vélknúnum ökutækjum

Tilskipun 90/629/EBE um festingar öryggisbelta

Tilskipun 91/671/EBE um skyldubundna notkun öryggisbelta í bifreiðum undir 3.5 tonnum

Tilskipun 96/27/EB um verndun ökumanns og farþega í ökutækjum við högg frá hlið og breytingu á tilskipun 70/156/EBE

Tilskipun 96/36/EB um öryggisbelti og verndarbúnað í vélknúnum ökutækjum

Tilskipun 96/37/EB um innri stjórnubúnað vélknúinna ökutækja (styrkleiki sæta og öryggi, þ.m.t. festingar)

Tilskipun 2000/3/EB um öryggisbelti og festingar í ökutækjum

---

Þessar tilskipanir er hægt að nálgast á vefsetri utanríkisráðuneytisins:  
[www.utanrikisraduneytid.is](http://www.utanrikisraduneytid.is) ▶ EES ▶ EES samningurinn ▶ efnisyfirlit – viðaukar við samninginn – II. viðauki, vélknúin ökutæki.

## **D Aðrar slóðir**

[www.nhtsa.dot.gov](http://www.nhtsa.dot.gov): Bandaríska umferðarstofnunin (NHTSA)

[www.rosipa.gov.uk](http://www.rosipa.gov.uk): Breska Slysavarnastofnunin (The Royal Society for the Prevention of Accidents)

[www.oecd.org](http://www.oecd.org): Efnahags- og samvinnustofnun Evrópu (transport)

## Viðauki 2 fylgiskjöl

RTR  
**SAFETY STRATEGIES FOR RURAL ROADS**  
**EXECUTIVE SUMMARY**

**The rural road safety problem is serious**

Each year, more than 75 000 people are killed on rural roads in OECD Member countries. This represents more than 60% of all road fatalities in OECD countries. The socio-economic costs of the resulting fatalities are on the order of USD 135 billion per year. It is likely that personal injuries in rural road crashes are equally staggering in their number and costs. Unfortunately, data for documenting the rural road safety problem from this perspective is unreliable and inconsistent among the OECD countries.

The risk of being killed on rural roads per kilometre driven is generally higher than on urban roads and four to six times higher than on motorways. Rural road accidents are generally more severe than accidents on urban roads due to differences in operating speeds, road geometry, functionality, enforcement levels and other factors. This accounts for the relative share of rural road fatalities in total road crash fatalities which has increased from less than 55% in 1980 to more than 60% in 1996. Because OECD countries have generally experienced a reduction in the total number of road crash fatalities in the same period, it is clear that motorway and urban road safety improvements have been more successful or have been given higher priority than those on rural roads.

The conclusions from these data are inescapable: the rural road safety problem is very serious and all road safety indicators (size, risk, development over time) clearly require priority attention by decision makers and the road safety community. From all appearances, the rural road safety problem has been neglected over the years in comparison to the higher level attention that has been given to the safety problems on motorways and urban/residential roads and streets. This is evidenced by the general lack of explicit safety policies or targets for rural roads in most OECD countries. Given this state of affairs, the rural road safety problem deserves a higher priority in future road safety policies, without, of course, hindering the efforts directed at reducing crashes in urban areas. The OECD therefore created an Expert Group composed of representatives from 13 countries to examine the problems and propose strategies for improving the situation.

**Characteristics of the rural road safety problem**

Rural roads are defined in this report as roads outside urban areas that are not motorways or unpaved roads. The wide variety of principles and implementation practices used in road classification schemes obscures a correct representation of the size and nature of the road safety problem and makes it difficult to compare rural road safety across countries. In spite of this, it is apparent that as much as 80% of all accidents on rural roads falls into three categories: single vehicle accidents -- especially running off the road, head-on collisions and collisions at intersections.

Single vehicle accidents constitute 35% or more of all fatal rural road accidents. This type of accident is the most prevalent because all three elements of the family of hazard factors -- driver behaviour, vehicle, and road (infrastructure) environment -- contribute to these accidents and increase their severity. Head-on collisions make up nearly 25% of all fatal accidents on rural roads. Driver behaviour and the road environment are the principal factors in these accidents. Collisions at intersections account for about 20% of all fatal rural road accidents. Again, driver behaviour and road infrastructure are the key contributing factors to these types of accidents.

Rural road accidents are scattered over the entire rural road network. Under these circumstances, a pressing challenge for safety professionals is to understand their causes and the contributing factors. A main conclusion from this analysis is that the rural road system itself has inherent characteristics that significantly contribute to the high number of accidents and the high risks.

Inappropriate and excessive speeds are a key factor in rural road accidents because the actual speeds on rural roads are relatively high under circumstances where these high speeds cannot be safely maintained. For example, because of their historical origins, rural roads generally have inconsistent design characteristics over their total length as well as problems in individual design elements. This requires constant speed adaptation to account for regularly changing situations and circumstances, thus increasing the opportunities for human errors and leading to higher risks for accidents. The report therefore concludes that reducing inappropriate and excessive speed together with safe road and roadside design are the key elements to improve rural road safety. Aside from this, fatigue and alcohol/drug use are also key factors in rural safety. Equally importantly, speed variation caused by the presence of buses, heavy trucks, agricultural vehicles, mopeds and bicyclists generates higher accident risks than on other types of roads.

### **A strategy to improve rural road safety**

Rural road safety is completely different than motorway or urban road safety and thus requires a separate management approach. Such an approach is almost non-existent in OECD countries. Knowledge about safe rural road design is developing rapidly, although it is still incomplete. A systematic research approach with generally accepted research methodologies and tools would markedly increase the speed of knowledge development as well as the reliability and usefulness of the results. Specific attention to safety as a basic design element in university-level road engineering courses would also help speed knowledge dissemination. It is therefore recommended that every OECD Member country should develop a rural road safety improvement strategy. It is also recommended that each country should develop short-, short-/medium- and long-term programmes based on a sound analysis of the problems. Such plans must pay special attention to raising awareness of rural road safety both within the general public and within the organisations of all key actors -- i.e. government, peer groups and others. In the short-term programme, it is advisable to develop and implement a speed management programme in which speed-limit setting and speed enforcement (combined with publicity campaigns) are key components. Also, a trauma management system could be installed in the short term. In the short- and medium-term programmes, traditional infrastructure measures have to be chosen that emphasize investment in the quality of the rural road infrastructure. It is recommended that low-cost, effective and efficient infrastructural measures are selected that preferably fit into existing road maintenance programmes. Targeted "black spot" programmes have proved highly effective in this regard. Long-term programmes should include Intelligent Transport Systems (ITS) applications among other measures.

### **Safety measures**

Various safety measures, including many that are low cost, can improve rural road safety and these are suggested throughout the report. Although a structural network-wide approach is required and recommended in the report, there is a clear understanding that individual low-cost measures can contribute substantially to the safety of the rural road network. For example, individual safety measures that address infrastructure offer the most plentiful opportunities for safety enhancement on rural roads.

The report strongly recommends that safety should receive explicit attention at every level of the process, from the decision to build or rebuild a road to the planning and design stages,

through construction and during operation and maintenance. The basis of safe road design is a consistent, hierarchical road network, in which each road category has a particular function to fulfil. Rural roads should therefore be assigned a specific function rather than trying to cater to a varying mix of functions. Also, the design of the road should be consistent with the function and in accordance with the lowest functional use of the road. Several other measures, ranging from straightening horizontal curves to appropriate application of pavement markings and roadside markers, are suggested.

The report stresses the importance of “forgiving” roadside concepts and roadside improvements in general because they can significantly reduce the severity of accidents. There is very high potential for improving overall safety by treating or removing roadside obstacles. Obstacle free zones of between four and ten metres are desirable if the road geometry and right-of-way will allow it. Finally, knowledge transfer and training in the area of roadside safety is a key action area that can contribute to better and more timely treatment of roadside hazards.

Because physically separating opposing traffic is a rather drastic and often impractical approach, the provision of conflict-free overtaking opportunities combined with effective measures to prevent overtaking elsewhere can have many advantages. In addition, for the prevention of certain types of accident, including run-off-the-road, a combination of increasing lane width and shoulder width is an effective approach. In considering intersection collisions, the report concludes that roundabouts are generally the safest solution. However, because roundabouts are a relatively expensive alternative, the decision to install roundabout intersections must be based on a thorough analysis of the cost-effectiveness of this solution in comparison to others. Channelisation as a remedial measure at existing ordinary intersections can be profitable, as can road lighting at intersections to reduce the number of night-time collisions.

In addressing the issue of speed variance on rural roads, separating slow and fast traffic will contribute to the overall safety of rural roads and a number of ways to accomplish separation are suggested in the report. As a final comment on infrastructure, safety impact assessments and safety audits should be undertaken, as appropriate, when planning, designing, (re)building or maintaining roads with the aim to prevent accidents rather than respond to those that have already happened.

Police enforcement is especially important given the contribution of inappropriate and excessive speed to rural road crashes. Effective enforcement can serve as a general deterrent factor that can bring about long-term behaviour changes in drivers if it is coupled with appropriate penalty regimes and publicity. However, due to the great length of the rural road network, enforcement by conventional means has very limited potential. Publicity campaigns associated with targeted enforcement can increase the enforcement effects and contribute to a change in driving norms. In a similar vein, the report concludes that repeated enforcement creates longer halo effects compared to “blitz” campaigns. By introducing a random enforcement element, enforcement effectiveness can also be increased and longer halo effects produced. As well, automated enforcement technologies that target the causes of the principal rural road that will be ready for deployment within the next three years and that could make contributions in reducing the principal accident types on rural roads. Paramount among these, given the major role of speed in rural road accidents, are speed control technologies such as speed advisory systems and adaptive cruise control.

Other near-term, low cost measures include systems for driver monitoring, intersection approach warning and guide lights. Applications such as smart seat belts, air bags and vehicle data recorders will be broadly available and can lessen the rural road safety problem. Decisions to apply higher cost measures in rural road situations must be made on case-by-case

basis. Identifying an accident location is one of the key problems in responding to rural road crashes.

The report cites several options that can improve the situation, including: improving road and kilometre/mile identification schemes; expanding the use of GPS; and exploring possibilities for automated accident detection. Available technologies such as cellular telephones are viewed as an extremely positive advance as they can shorten arrival time and improve the overall information available about an accident situation. Publicity campaigns in conjunction with more widespread first aid training can also help to improve trauma treatment at the scene of a rural road accident. The report recommends and describes common guidelines and standard procedures that local hospitals could adopt to improve trauma treatment. In the case of multiple traumas or severe injuries that are likely to surpass the capabilities of the local hospital, the police or others on the scene should be aware of procedures for notifying and obtaining assistance from trauma specialists.

### **Research needs**

There is currently insufficient information available on rural road safety problems to adequately support appropriate policy and investment decisions. This is important because improving rural road safety will require unified methods for collecting and reporting accident data, identifying exposure measures and intervention levels, monitoring and evaluating countermeasures and estimating cost effectiveness and benefit-cost ratios of these countermeasures. With these unified methods in place it is possible to build a sound basis for rational rural road safety policies. Therefore, more systematic evaluation of the effectiveness of countermeasures is necessary based on valid and reliable data. In this regard, benchmarking of rural road strategies may help to improve effectiveness. Finally, further research into rural road safety strategies and several individual rural road safety measures is required to rapidly advance safety improvements on rural roads.



**Tafla sem sýnir lágmarkskröfur vegna öryggisbelta og aðhaldsbúnaðar í ökutækjum<sup>15</sup>**

Ökutækja flokkur	Sæti sem vísa fram				Sæti sem Vísa aftur
	Hliðarsæti		Miðsæti		
	Framsæti	Önnur sæti en framsæti	Framsæti	Önnur sæti en framsæti	
M2 ≤ 3.5 tonn	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm
M2 > 3.5 tonn og M3	Br3 <sup>1)</sup> , Br4m <sup>1)</sup> , Br4Nm <sup>1)</sup> eða Ar4m, Ar4Nm	Br3 <sup>1)</sup> , Br4m <sup>1)</sup> , Br4Nm <sup>1)</sup> eða Ar4Nm	Br3 <sup>1)</sup> , Br4m <sup>1)</sup> , Br4Nm <sup>1)</sup> eða Ar4m, Ar4Nm	Br3 <sup>1)</sup> , Br4m <sup>1)</sup> , Br4Nm <sup>1)</sup> eða Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm

<sup>1)</sup> Aðeins er heimilt að hafa tveggjafestu öryggisbelti þar sem sæti framanvið er búið höggmildandi efni.

Orðskýringar:

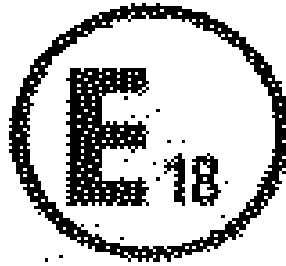
- A: Þriggjafestu öryggisbelti (þverbelti og skábelti)
- B: Tveggjafestu öryggisbelti (þverbelti)
- r: Inndráttarbúnaður
- m: Inndráttarbúnaður með neyðarlæsingu og margföldu næmi
- 3: Inndráttarbúnaður með sjálfvirkri læsingu
- 4: Inndráttarbúnaðru með neyðarlæsingu
- N: Hærri viðbragðsskil

Öryggisbelti skulu bera viðurkenningarmerki sem byrja á tölunum 03 og 04.

<sup>15</sup> Byggt á viðauka XV við tilskipun nr. 96/36/EBE

## **Dæmi um viðurkenningarmerki á öryggisbeltum**

**Aer4m**



**042439**

**Air bag**

Öryggisbelti sem ber þetta gerðarviðurkenningarmerki er þriggja punkta belt (A) með orkugleypnieiginleika (energy absorber) (e), sem uppfyllir kröfur samkvæmt grein 6.4.1.3.3 reglna nr. 16, multiple-sensitivity (m) gerð 4 (r4) retractor, gerðarviðurkenning var veitt í Danmörk (E18) með viðurkenningarnúmerinu 042439.

Fyrstu 2 stafirnir gefa til kynna að búið var að innleiða breytingaröðina 04 við reglurnar þegar gerðarviðurkenningin var veitt. Þetta öryggisbelti verður að vera sett í ökutæki með öryggispúða í viðkomandi sæti.

Eftirtalin númer hafa verið gefin út af UN-ECE nefndinni til aðildarlanda en númerunum er ætlað að gefa til kynna hvar viðkomandi öryggisbelti eru framleidd:

1. Þýskaland – 2. Frakkland - 3. Ítalía - 4. Holland - 5. Svíþjóð - 6. Belgía -
9. Spánn - 11. Bretland - 12. Austurríki - 13. Lúxemborg - 17. Finnland
18. Danmörk - 21. Portúgal - 23. Grikkland - IRL Írland

### Leiðbeiningar með öryggisbeltum<sup>16</sup>

Hverju öryggisbelti skulu fylgja leiðbeiningar um eftirfarandi atriði á tungumáli eða tungumálum aðildarríkisins þar sem selja á beltið:

1. Leiðbeiningar um uppsetningu (óþarfar ef framleiðandi ökutækis hefur þegar sett öryggisbelti í það) þar sem fram kemur fyrir hvaða gerð ökutækis beltasamstæðan hentar og rétt aðferð við tengingu samstæðunnar við ökutækið, ásamt viðvörðun um slit á ólunum vegna núnings.
2. Notkunarleiðbeiningar (en þær geta verið í handbók fyrir notanda ökutækisins ef framleiðandi ökutækis hefur þegar sett öryggisbelti í það) sem nauðsynlegar eru til að tryggja að notanda nýtist beltið eins vel og hægt er.

Í þessum leiðbeiningum skal eftirfarandi koma fram:

- ▶ Mikilvægi þess að nota alltaf beltið
- ▶ Rétt aðferð við notkun beltisins, einkum:
  - staðsetning lássylgju
  - nauðsyn þess að belti sé þétt við notandann
  - rétt staðsetning ólanna og nauðsyn þess að ekki snúist upp á þær
  - að hvert belti sé einungis fyrir einn farþega og að ekki skuli setja belti utan um barn sem situr í kjöltu farþega
- ▶ Aðferð við að læsa og opna lássylgju
- ▶ Aðferð við að stilla beltið
- ▶ Aðferð við að nota inndráttarbúnað sem kann að vera hluti af samstæðunni og aðferð við að ganga úr skugga um að hann sé læstur
- ▶ Aðferðir sem mælt er með við að hreinsa beltið og setja það saman aftur eftir hreinsun, þar sem við á
- ▶ Nauðsyn þess að endurnýja öryggisbeltið eftir alvarlegan árekstur eða ef fram koma merki um að það sé að losna eða hafi verið skorið
- ▶ Að ekki er heimilt að breyta beltinu á neinn hátt þar eð slíkar breytingar kunna að leiða til þess að beltið virki ekki. Einkum skulu vera til leiðbeiningar um rétta samsetningu ef beltið er þannig hannað að unnt er að taka það í sundur
- ▶ Að beltið er ætlað fyrir notkun fullorðinna farþega
- ▶ Inndráttur beltisins þegar það er ekki í notkun

---

<sup>16</sup> Viðauki X við tilskipun 77/541/EBE

## Formáli

### Almennt

Handbókin er gefin út af Vegagerðinni, til notkunar á faggiltum skoðunarstofum sem hafa starfsleyfi dómsmálaráðuneytisins til skoðunar á ökutækjum.

Handbók þessi er notuð við skoðun á hópbifreiðum vegna umsóknar um hópferða- eða sérleyfi, eða viðhalds á því, og nær yfir gæða- og tækniröfur sem gerðar eru til viðkomandi ökutækja, sbr. 12. gr. laga nr. 13/1999. Handbókin tekur til skoðunar á hópbílum sem eingöngu eru til farþegaflutninga í sætum og er þeim skipt í tvo flokka:

**Flokkur I:** Hópbifreið að leyfðri heildarþyngd 5000 kg eða minna, og allar hópbifreiðir fyrir 16 farþega eða færri óháð þyngd.

**Flokkur II:** Hópbifreið að leyfðri heildarþyngd yfir 5000 kg (sjá þó flokk I).

### Dæmingar

Taldar eru upp þær kröfur sem gerðar eru til hópbifreiðar. Sett eru fram skilyrði og aðferðir til að kanna hvort þau eru uppfyllt. Atriðum er svo skipt upp með tilliti til ástands í tvo flokka, 1 og 2, sem kallast dæmingar.

Við skoðun á aukabúnaði skal sá búnaður, sem í bílnum er, skráður á skoðunarvottorð.

### Niðurstöður skoðunar

Ef ekki hefur verið sett út á neitt atriði verður niðurstaðan **Án athugasemda**. Ef dæmt hefur verið á atriði sem hljóta dæminguna 1 verður niðurstaðan **Lagfæring tafarlaust** en án endurkomu. Ef dæmt hefur verið á atriði sem hljóta dæminguna 2 verður niðurstaðan **Lagfæring tafarlaust með endurkomu**. Ef bifreið hefur ekki hlotið dæminguna 2 mun ástand ökutækisins ekki koma í veg fyrir veitingu hópferða- eða sérleyfis.

### Meðferð skoðunarvottorðs

Nota skal skoðunarvottorð sem Vegagerðin býr til og dreifir til skoðunarstofanna.

Reitir efst á vottorði skulu fylltir út, þ.e. upplýsingar um ökutækið, skoðunaraðila og dagsetningu. Dæmt skal eftir því sem við á og merkt í viðkomandi reiti. Við skoðun á aukabúnaði er merkt í reiti fyrir framan viðkomandi aukabúnað ef hann er í bifreiðinni. Að lokum er merkt við rétta niðurstöðu ofarlega á vottorðinu, auk þess sem skoðunarmaður og umráðamaður skrifa undir vottorðið.

Umráðamaður fær frumrit skoðunarvottorðsins, 1. afrit er sent til Vegagerðarinnar (Vegagerðin, Bt. Umferðarefirlit, Borgartúni 7, 105 Reykjavík) og skoðunarstofan heldur eftir 2. afriti.

### Meðferð skoðunarmiða

Vegagerðin býr til sérstaka skoðunarmiða vegna leyfisskoðana og dreifir þeim til skoðunarstofanna. Á þeim koma fram síðustu tveir stafir í því ári sem færa ber ökutækið til næstu leyfisskoðunar.

Hafi niðurstaða skoðunar verið önnur en **Lagfæring tafarlaust með endurkomu** er límdur skoðunarmiði næsta árs í neðra hægra horn framrúðu (og eldri miði fjarlægður sé hann til staðar). Miðanum skal komið fyrir undir hópferða-/sérleyfismiðanum (sé hann til staðar).

---

*Skoðunarregla*

---

Hópbifreiðir með hópferða- eða sérleyfi skulu skoðaðir árlega og eigi síðar en við skyldubundna aðalskoðun.

---

*Innheimta gjalda*

---

Við sérhverja leyfisskoðun ber skoðunarstofum að innheimta gjald, kr. 1000, sem rennur til Vegagerðarinnar til að standa undir eftirliti og leyfisveitingum. Skráningarstofan hf. hefur tekið að sér að innheimta gjaldið fyrir hönd Vegagerðarinnar og sendir mánaðarlega reikning fyrir gjaldinu.

---

*Skráning leyfisskoðana í ökutækjaskrá*

---

Leyfisskoðanir sem fá niðurstöðuna **Án athugasemda** eða **Lagfæring tafarlaust** eru skráðar í ökutækjaskrá í athugasemdasvæði á skráningarskírteini með svohljóðandi texta "Næsta hópferðaskoðun dd.mm.aa", þar sem dagsetningin er skoðunardagurinn að viðbættu ári. Nýtt skráningarskírteini er ekki gefið út vegna þessarar skráningar.

Skoðunarstofur tilkynna Skráningarstofunni hf. um slíkar skoðanir með því að senda afrit sitt á faxi í númer 580 2001.

## Skilgreining dæminga

### Almenn atriði

---

#### **A01 Skyldubundin aðalskoðun**

Skilyrði: Skoðun í gildi

Aðferð: Skoðunarmiði og síðasti stafur skráningarnúmers (eða fastnúmers ef ökutækið er með einkanúmer) ákvarða hvort aðalskoðun er í gildi. Tölustafurinn, að viðbættum tölunni 2, segir til um síðasta skoðunarmánuð.

Dæming: 2 - Reglubundin skylduskoðun ekki í gildi.

### Hreyfill

---

#### **A10 Hlutfall milli þyngdar og vélarafls**

Skilyrði: Lágmark 10.

Aðferð: Vélaraflið uppgæfið af framleiðanda í kW deilt með leyfilegri heildarþyngd í tonnum (eða gjaldþyngd ef hún er lægri). Vélaraflið sést í skráningarskírteininu í hestöflum ( $\text{kW} = 0,7457 \times \text{hestöfl}$ ). Leyfilega heildarþyngdin sést í skráningarskírteininu en gjaldþyngdin í álestrarskrá (eða á akstursbók).

Dæming: 2 - Hlutfall milli þyngdar og hreyfils undir 10.

**Y02 Þekjandi hlutir - útlit**

- Skilyrði: Lakkhúð skal vera heil og án ryðskemmda. Þó má hún vera lítillega skemmd, s.s. steinkast, smá rispur eða smávægilegt ryð. Yfirbygging skal vera hrein.
- Aðferð: Ryðskemmdir: Samanlögð stærð ryðflata á öllum bílnum má ekki vera meiri en 1 dm<sup>2</sup>. Steinkast, smá rispur: Skemmdir á lakkhúð sem eru 20-50 mm á lengd. Hreinindi: Varanlegir fitu- og olíublettir eru ekki leyfðir.
- Dæming: 1 - Útlit ófullnægjandi á einum stað.  
2 - Útlit ófullnægjandi á tveimur eða fleiri stöðum.

**Y08 Felgur - útlit**

- Skilyrði: Lakkhúð skal vera heil og án tæringar- eða ryðskemmda, smá rispur eru þó leyfðar. Þær skulu vera hreinar. Á ekki við ef hjólkoppar hylja felguna.
- Aðferð: Ryðskemmdir: Nær samfelldar ryðrendur meðfram brúnum og röndum eru ekki leyfðar. Smá rispur: Skemmdir á lakkhúð sem eru 20-50 mm á lengd. Hreinindi: Varanlegir fitu- og olíublettir eru ekki leyfðir.
- Dæming: 1 - Útlit ófullnægjandi á einni felgu.  
2 - Útlit ófullnægjandi á tveimur eða fleiri felgum.

**Y11 Hjólkoppar**

- Skilyrði: Hjólkoppar, ef þeir eru, skulu vera á báðum hjólum ássins. Ef hjólkoppur er á hjóli afturásamstæðu skulu þeir vera á öllum hjólum samstæðunnar. Þeir eiga allir að vera eins.
- Aðferð: ---
- Dæming: 1 - Ósamstæðir.  
2 - Vantar (ef einhverjir eru).

**Y12 Hjólkoppar - útlit**

- Skilyrði: Lakkhúð skal vera heil og án ryðskemmda, má þó vera smávægilega rispuð. Beyglur skulu vera í lágmarki. Þeir skulu vera hreinir.
- Aðferð: Ryðskemmdir: Samanlögð stærð ryðflata á sérhverjum hjólkoppi má ekki vera meiri en 0,2 dm<sup>2</sup>. Rispur: Skemmdir á lakkhúð sem eru 20-50 mm á lengd. Beyglur: Á sérhverjum koppi mega að hámarki 3 beyglur sem eru mest 30 mm í þvermál hver. Hreinindi: Varanlegir fitu- og olíublettir eru ekki leyfðir.
- Dæming: 1 - Útlit ófullnægjandi.

**Y15 Framrúða**

- Skilyrði: Öskemmd í sjónsviði ökumanns. Smávægilegar rispur, sprungur eða steinbrot eru leyfð utan sjónsviðs ökumanns.
- Aðferð: Skemmdir vegna høggs, sprungur eða rispur eru ekki leyfðar í sjónsviði ökumanns, þ.e. 800±100 mm hæð frá setu ökumanns og 200±50 mm til hvorrar handar frá miðlínu ökumannssætis. Utan þess mega vera mest 2 sprungur eða rispur, hvor eigi lengri en 100 mm, og mest 3 steinbrot, hvert eigi stærra að þvermáli en 50 mm.
- Dæming: 1 - Tvær eða færri sprungur/rispur, og/eða þrjú eða færri steinbrot, utan sjónsviðs ökumanns (og engar skemmdir innan sjónsviðsins).  
2 - Skemmdir innan sjónsviðs ökumanns, og/eða fleiri en tvær sprungur/rispur og/eða fleiri en þrjú steinbrot utan sjónsviðsins.

**Y16 Hliðarrúður**

- Skilyrði: Öskemmdar með öllu. Í hópílum í flokki II skal vera tvöfalt gler í hliðarrúðum sem snúa að farþegum. Sami litur skal vera á öllum hliðarrúðum.
- Aðferð: Skemmdir vegna høggs, sprungur eða rispur eru ekki leyfðar. Móða milli glerja er ekki leyfð. Lituð plastfilma er í lagi ef hún er órifin, glampalaus og í góðu standi að öðru leyti.
- Dæming: 1 - Skemmd eða mislitun á einum stað.  
2 - Skemmd eða mislitun á fleiri stöðum.

**G05 Farmgeymsla - útfærsla**

Skilyrði: Máluð eða klædd. Ekki mega vera hvöss horn, kantar eða brúnir sem skemma farangur.

Aðferð: ---

Dæming: 1 - Klæðningu/málningu vantar/ófullnægjandi.

**G06 Farmgeymsla - hreinlæti**

Skilyrði: Hrein.

Aðferð: Ryk og skítur, taumar o.þ.h. eiga ekki að sjást.

Dæming: 1 - Hreinlæti ábótavant á einum stað.

2 - Hreinlæti ábótavant á tveimur eða fleiri stöðum.

**G07 Farmgeymsla - þéttleiki**

Skilyrði: Ryk og vatnsþétt.

Aðferð: Föls og samskeyti kringum hurðir og lúgur o.þ.h. skoðað m.t.t. ryktauma og óhreininda að innan. Athuga hvort sést inn með þéttingum. Skoðað hvernig hurð/hleri pressar í þéttikanta. Ástand þéttikanta athugað, t.d. rifur o.þ.h.

Dæming: 1 - Þéttleiki ónógur á einum stað.

2 - Þéttleiki ónógur á tveimur eða fleiri stöðum.



### **I02 Sæti - gerð**

- Skilyrði: Seta og bak verða að vera heilklædd og bólstruð með a.m.k. 40 mm þykkum svampi (eða efni með svipaða eiginleika). Séu sætin formuð, má þykkt minnst vera 2 mm.
- Aðferð: Þykkt er mæld hvar sem er á setu eða baki með nálmæli.
- Dæming: 1 - Gerð ófullnægjandi á einu sæti.  
2 - Gerð ófullnægjandi á tveimur eða fleiri.

### **I03 Sæti - útlit**

- Skilyrði: Má ekki vera snjád, mislitt vegna upplitarar, trosnað eða rífið.
- Aðferð: Snjád: Hár slitin ofan í flata efnið - í lagi að hár leggist útaf. Rífið: Allar skemmdir sem rífa efnið, s.s. sigarettugöt, eru ekki leyfðar.
- Dæming: 1 - Útlit ófullnægjandi á einu sæti.  
2 - Útlit ófullnægjandi á tveimur eða fleiri.

### **I04 Sæti - stillingar**

- Skilyrði: Stillingar á sætum, ef eru, skulu vera í lagi. Bæði átt við hliðarfærslu og bakhalla.
- Aðferð: Skrölt: Tekið efst í bakið og það hrist fram og aftur meðan sætið er í uppréttri stöðu.
- Dæming: 1 - Stillingar ófullnægjandi á einu sæti.  
2 - Stillingar ófullnægjandi á tveimur eða fleiri.

### **I08 Öskubakkar**

- Skilyrði: Ef eru, þá skulu þeir vera við annað hvort sæti, þó þannig að ekki sé meiri en 600 mm frá sætisbrún þess sætis sem ætlast er til að noti öskubakkann. Þeir eiga að vera hreinir.
- Aðferð: Mælt með málbandi í láréttu plani öskubakkans.
- Dæming: 1 - Vantar, eða staðsetning ófullnægjandi

### **I10 Gólfefni**

- Skilyrði: Teppa mega ekki vera snjád, trosnuð eða rifin. Dúkur verður að vera sléttur og vel límdur, án áferðaskemmda. Má vera lítillaga rispaður. Lausir dreglar skulu vera vel sniðnir, stamir á gólfi og endar mega ekki flettast upp.
- Aðferð: Snjád: Hár slitin ofan í flata efnið - í lagi að hár leggist útaf. Rífið: Allar skemmdir sem rífa efnið, s.s. sigarettugöt, eru ekki leyfðar.
- Dæming: 1 - Óhrein eða skemmd á einum stað.  
2 - Óhrein eða skemmd á tveimur eða fleiri stöðum.

### **I11 Hliðar- og loftklæðning**

- Skilyrði: Má ekki vera snjád, trosnuð eða rifin.
- Aðferð: Snjád: Hár slitin ofan í flata efnið - í lagi að hár leggist útaf. Rífið: Allar skemmdir sem rífa efnið, s.s. sigarettugöt, eru ekki leyfðar.
- Dæming: 1 - Óhrein eða skemmd á einum stað.  
2 - Óhrein eða skemmd á tveimur eða fleiri stöðum.

### **I18 Innljós - almenn lýsing**

- Skilyrði: Gangur sé vel upp lýstur.
- Aðferð: Virkni ljósa könnuð. Öll ljósker skulu lýsa. Lýsing skal vera samfelld þannig að hún sé sem næst jafnmikil á öllum ganginum. Hún má vera á formi gólfljósa sem lýsa nær samfelld upp göngufloðinn.
- Dæming: 1 - Ljósker lýsa ekki eða illa.  
2 - Ljósker vantar.

### **I19 Innljós - inn/útgönguljós**

- Skilyrði: Tröppur sem eru inni í bílnum séu vel upp lýstar þegar dyr eru opnar. Á við hópþíla í flokki II.
- Aðferð: Virkni ljósa könnuð. Öll ljósker skulu lýsa. Öll þrep skulu upplýst með jafnmiklu ljósi.
- Dæming: 1 - Ljósker lýsa ekki eða illa.  
2 - Ljósker vantar.

### ***122 Hljóðnemi***

Skilyrði: Hljóðnemi fyrir fararstjóra (gildir ekki fyrir bíla fyrir 14 farþega eða færri). Snúra skal vera a.m.k. 2 m, og skal ná auðveldlega að sæti leiðsögumanns (ef það er í bílnum).

Aðferð: Virkni skal prófuð með því að tala í hljóðnemann. Talað mál verður að skiljast auðveldlega hvar sem er í bílnum.

Dæming: 2 - Virkni/staðsetning ófullnægjandi eða vantar.

### ***130 Útvarp***

Skilyrði: Skal heyrast í hátalarkerfi fyrir farþega (gildir ekki fyrir bíla með 14 farþega eða færri).

Aðferð: Kveikt á útvarpi. Það verður að vera hægt að ná a.m.k. einni útvarpsstöð.

Dæming: 1 - Virkar illa.

2 - Vantar eða virkar ekki.

### ***131 Hátalarakerfi***

Skilyrði: A.m.k. einn hátalari við aðra hverja sætaröð beggja vegna í farþegarými (gildir ekki fyrir bíla með 14 farþega eða færri).

Aðferð: Hljóðnemi eða útvarp virkjað og sérhver hátalari athugaður.

Dæming: 2 - Virkni ófullnægjandi eða hátalara vantar.

### ***135 Hávaði í farþegarými***

Skilyrði: Hljóðstyrkur í farþegarými við efri brún farþegasæta má ekki fara yfir 77 dB(A).

Aðferð: Bílnum skal ekið á 60 km hraða, hreyfill skal snúast á 3/4 af hámarks snúningshraða og miðstöð og loftræsting á fullum gangi. Mælingar skulu gerðar á gangi við efri brún sæta sem næst hreyfli, framás, afturás og girkössum. Skoðunarmaður skal sitja í farþegasæti þegar mæling er gerð (til að hljóð geti hindrunarlaust borist eftir gangi).

Dæming: 1 - Hávaði í farþegarými fyrir ofan mörk.

### ***141 Farþegarými - þéttleiki***

Skilyrði: Ryk- og vatnspétt.

Aðferð: Föls og samskeyti kringum hurðir, opnanleg fög, topplúgur o.þ.h. skoðað m.t.t. ryktauma og óhreininda. Athuga hvort sést út með þéttingum.

Dæming: 1 - Þéttleiki ónógur á einum stað.

2 - Þéttleiki ónógur á tveimur eða fleiri stöðum.

### ***142 Farþegarými - hreinlæti***

Skilyrði: Hreint.

Aðferð: Bankað í stóla, teppi og athugað hvort ryk gýs upp. Dúkur og klæðningar (yfir vélarhúsi, mælaborð, o.fl.) skal vera án bletta og óhreininda í hornum og fölsnum. Gler og plasthlutir skulu vera hreinir og glansandi.

Dæming: 1 - Hreinlæti ábótavant á einum stað.

2 - Hreinlæti ábótavant á tveimur eða fleiri stöðum.

### ***151 Loftræsing***

Skilyrði: Opnanlegar einingar (gluggar, lúgur, o.þ.h.) og/eða viftur sem blása út og inn. Lágmarksstærð opa (ef eingöngu er um frjálstan loftflutning er að ræða) er 2% af gólfflatarmáli fólksrýmis.

Aðferð: Stærð opa mæld með málbandi.

Dæming: 2 - Loftræsting ófullnægjandi.

### ***152 Upphitun***

Skilyrði: Hámarkshiti á snertiflötum 80°C. Verður að geta haldið bíl að lágmarki 15°C í 20°C frosti.

Aðferð: Snertiflötur: Þar sem hægt er að koma hendi, fingri eða fæti að. Hitagjöf: A.m.k. einn hitagjafi við gólf (blástur, ofn, o.þ.h.) fyrir hverjar þrjár sætaraðir. Hámarkshiti: Kveikt á upphitunarbúnaði og hann látinn ná hæsta hita. Ekki er þörf að prófa vatnshitabúnað (vatnsofna) nema tilefni sé til.

Dæming: 2 - Upphitun ófullnægjandi.

Ef einhver eftirfarandi aukabúnaður er í bílnum, þá skal hann vera í lagi.

**E01 Kæliskápur**

Skilyrði: Verður að kæla niður í hita á bilinu 2°C til 8°C.  
Aðferð: Mælt með hitamæli.

**E02 Ketill**

Skilyrði: Hæfileg aðstaða og búnaður til að hita vatn fyrir heita drykki eða súpur, eða til að hita t.d. pylsur. Vatnshitabúnaðurinn verður að geta hitað vatn án kaffibragðs þannig að almenn kaffivél uppfyllir ekki kröfurnar.

**E03 Kaffivél**

Skilyrði: Vél sérstaklega til þess ætluð að hita ýmis afbrigði af kaffi.  
Aðferð: ---

**E10 Fatahengi**

Skilyrði: Möguleiki á að hengja föt á minnst 1 m langa slá, eða að leggja þau í lokað rými yfir sætum.  
Aðferð: Mæla lengd slárinnar.

**E11 Salerni / Handþvottabúnaður**

Skilyrði: Klósett með vatnsskál eða öðrum hreinsibúnaði, ásamt handlaug með rennandi vatni eða sambærilegum handþvottabúnaði (t.d. vatnspurrkum).  
Aðferð: ---

**E21 Lesljós**

Skilyrði: Öll í lagi.  
Aðferð: Kveikt á ljósum og virkni athuguð.

**E22 Sætisarmar**

Skilyrði: Stillingar á örmum skulu vera í lagi.  
Aðferð: Armar færðir og þeim læst.

**E25 Loftkæling**

Skilyrði: Lágmarksafköst eru 300 kcal/klst á farþega.  
Aðferð: Afköst uppgöfin af framleiðanda skulu notuð og deilt með fjölda farþegasæta.

**E50 Klukka**

Skilyrði: Klukka sem farþegar sjá skal virka og sýna réttan tíma ( $\pm 10$  mínútur).  
Aðferð: Réttur tími fæst með símaklukkunni. Virkni könnuð með samanburði á tímanum við upphaf og lok skoðunar.

**E51 Sími**

Skilyrði: Engin.  
Aðferð: Hringt í klukkuna (155).

**E52 Myndbandstæki**

Skilyrði: Fyrir a.m.k. VHS spólur.  
Aðferð: Einhver myndsnælda spiluð í tækinu um stund.

**E53 Sjónvarp**

Skilyrði: Allir farþegar verða að geta séð á skjáinn. Engar kröfur eru um skjástærð.  
Aðferð: Kveikt á sjónvarpi.

**E54 Segulbandstæki**

Skilyrði: Fyrir venjulegar snældur.  
Aðferð: Einhver snælda spiluð í tækinu um stund.

***E55 Geislaspilari***

Skilyrði: Fyrir a.m.k. venjulega hljóðdíska (120 mm í þvermál).

Aðferð: Einhver geisladiskur spilaður í tækinu um stund.

## Fylgiskjal VI

### Ísett öryggisbelti Drög að skoðunarhandbók I. hluti

Byggt á viðauka I við tilskipun um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi öryggisbelti og aðhaldsbúnað í vélknúnum ökutækjum (77/541/EBE)<sup>17</sup>

#### GILDISSVIÐ, SKILGREININGAR OG KRÖFUR UM UPPSETNINGU

##### GILDISSVIÐ

Þessi tilskipun gildir um öryggisbelti og aðhaldsbúnað sem er hannaður með það fyrir augum að hann verði settur í ökutæki, sem samrýmast skilgreiningunni í 9. gr., ætlaður til notkunar sér, þ.e. sem stakur búnaður, notaður af fullorðnum einstaklingum í sætum sem snúa fram.

##### SKILGREININGAR OG KRÖFUR UM UPPSETNINGU

Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

1. „öryggisbelti“ (eða „sætisbelti“ eða „belti“) er samsetning af ólum með lássylgju, stillingarbúnaði og festingum sem unnt er að festa við vélknúð ökutæki, er hannað til að draga úr hættu þess sem það notar á meiðslum við árekstur eða við að mjög snögglega er dregið úr hraða ökutækis með því að takmarka möguleika á því að notandi beltisins hreyfist úr stað. Þessi búnaður er almennt kallaður „beltasamstæða“ en það er hugtak sem tekur einnig til sérhvers búnaðar sem gleypir orku eða dregur beltíð inn.
  - „þverbelti“ er beltí sem liggur yfir mjaðmir notanda að framan;
  - „skábelti“ er beltí sem liggur á ská yfir brjóstakassa notanda frá mjöðm öðrum megin að öxl hinum megin;
  - „þriggja punkta beltí“ er beltí sem er í raun samsett úr þverbelti og skábelti;“
  - „H-belti“ er beltasamstæða sem samanstendur af þverbelti og ólum fyrir axlir; stillibúnaður að auki, nema um sé að ræða lássylgju fyrir H-belti.“
2. „beltisgerð“ er flokkur belta sem eru eins að því er varðar grunnatriði eins og:
  - stinna hluta (læsingarjárn, festingar, inndráttarbúnaður, o.s.frv.);
  - efni, vefnað, stærð og liti ólanna,
  - stærð beltasamstæðunnar;
3. „ól“ er sveigjanlegur hluti, hannaður til að halda líkamanum og flytja álag frá honum yfir á beltafestingar;
- 4.0 „lássylgja“ er búnaður sem hægt er að losa á skjótan hátt og tryggir að öryggisbeltíð heldur notanda stöðugum. Í lássylgju er stundum stillingabúnaður að auki;
- 5.0 „stillingarbúnaður“ er sá búnaður sem notaður er til að stilla beltíð eða hluta þess í stöðu sem hentar vaxtarlagi þess er situr í sætinu. Stillingarbúnaður getur verið hluti af lássylgju, inndráttarbúnaði eða einhverjum öðrum hlutaStillingarbúnaður getur verið hluti af lássylgju, inndráttarbúnaði eða einhverjum öðrum hluta öryggisbeltisins;
6. „tengingar“ eru sá hluti beltasamstæðu, að meðtöldum nauðsynlegum festibúnaði, sem tengir hana við beltafestingarnar;
7. „orkugleypir“ er búnaður sem gleypir orku óháð ólinni eða með henni og er hluti af beltasamstæðu;
8. „inndráttarbúnaður“ er búnaður sem dregur inn ól öryggisbeltis, alla eða að hluta;
  - „ólæsanlegur inndráttarbúnaður“ (gerð 1) er inndráttarbúnaður þaðan sem ólin er dregin út með litlu ytra álagi í fulla lengd og ekki er hægt að stilla lengd útdregnu ólarinnar;
  - „handvirkur inndráttarbúnaður“ (gerð 2) er inndráttarbúnaður sem notandi opnar með handvirkum búnaði til í rétta lengd og sem læsist á sjálfvirkan hátt þegar hætt er að nota þann búnað;
  - „sjálfvirkur inndráttarbúnaður“ (gerð 3) er inndráttarbúnaður þar sem ólin er dregin út í þá lengd sem óskað er og aðlagast notanda sjálfkrafa þegar lássylgju hefur verið læst. Ekki er unnt að draga ólina meira út nema með ásetningu og framkvæmd notanda;
  - „inndráttarbúnaður með neyðarlæsingu“ er inndráttarbúnaður sem við venjuleg akstursskilyrði heftir ekki hreyfingar notanda öryggisbeltisins. Á beltinu er stillingarbúnaður sem aðlagar lengd beltisólarinnar sjálfkrafa að notandanum og læsing sem læsist þegar:

<sup>17</sup> Um tilvísanir í tilskipunina, sjá nánar óstyttu útgáfu hennar (á við I. og II. hluta)

↔ snögglega dregur úr ferð ökutækis, ólinni er kippt snöggt út úr inndráttarbúnaði eða með öðrum sjálfvirkum hætti (einfalt næmi), eða

↔ sérhverri samsetningu ofangreindra þátta (margfalt næmi);

→ „inndráttarbúnaður með neyðarlæsingu og hærri viðbragðsskilum“ (gerð 4N) er inndráttarbúnaður af þeirri gerð sem skilgreindur er í lið 1.8.4 en með sérstökum eiginleikum fyrir notkun í ökutækjum í flokkum M2,M3,N1,N2 og N3(1);“

→ „hæðarstillibúnaður“ er búnaður sem gerir kleift að stilla hæð efri festingar beltisins eftir kröfum hvers notanda, svo og eftir stöðu sætisins. Líta má á slíkan búnað sem hluta af beltinu eða hluta af festingum beltisins.“

→ „beltafestingar“ eru sá hluti af burðarvirki ökutækis eða sætisgrind eða hver sá hluti annar sem festa á öryggisbelti við;

→ „gerð ökutækis“, að því er varðar öryggisbelti og aðhaldsbúnað, er flokkur vélknúinna ökutækja sem eru eins að því er varðar grunnatriði eins og: stærðir, línur og smíðaeefni ihluta burðarvirkis ökutækisins eða sætisgrind eða hvers þess hluta ökutækisins sem öryggisbelti eða aðhaldsbúnaður er festur við;

→ „aðhaldsbúnaður“ er búnaður sem samanstendur af sæti, festu við burðarvirki ökutækisins með viðeigandi hætti, og öryggisbelti þar sem ein beltafesting hið minnsta er á sætisgrind;

→ „sæti“ er grind sem er ýmist hluti af burðarvirki ökutækis eða ekki, ásamt þeim búnaði sem henni fylgir og er ætluð sem sæti fyrir einn fullorðinn. Hugtakið tekur bæði til staks sætis og þess hluta af bekksæti sem ætlað er fyrir einn mann.

↔ „framsæti fyrir farþega“ eru sérhvert sæti þar sem „fremsti H-punktur“ viðkomandi sætis er á eða fyrir framan lóðrétt þverplan sem liggur í gegnum R-punkt ökumanns.“

→ „sætishópur“ er ýmist bekksæti eða sæti sem eru aðskilin en standa þó hlið við hlið (þ.e. fest þannig að fremri sætisfestingar annars sætisins standast á við fremri eða aftari sætisfestingar hins sætisins eða eru á milli festinga þess) og eru ætluð sem sæti fyrir einn eða fleiri fullorðna;

→ „bekksæti“ er grind ásamt búnaði sem nota á sem sæti fyrir tvo fullorðna menn hið minnsta;

→ „stillibúnaður“ er búnaður sem notaður er til að stilla sætið eða hluta þess í stöðu sem hentar vaxtarlagi þess er situr í sætinu; með þessum búnaði er einkum hægt að:

↔ færa sætið áfram og afturábak,

↔ breyta hæð sætisins,

↔ breyta horni sætisins;

→ „sætisfestingar“ eru búnaður sem sætasamstæðan er fest með við burðarvirki ökutækis að meðtöld-um þeim hlutum ökutækisins sem máli skipta fyrir þessar festingar;

→ „sætisgerð“ er flokkur sæta sem eru eins að því er varðar grunnatriði eins og:

↔ byggingu, lögun, stærðir og efni sem notað er í sætið,

↔ gerð og stærð stillibúnaðar og alls læsingabúnaðar,

↔ gerðir og stærðir beltafestinga við sæti, sætisfestinga og þá hluta burðarvirkis ökutækisins sem máli skipta fyrir beltafestingarnar;

→ „færslubúnaður“ er búnaður er gerir kleift að færa sætið eða breyta horni þess án fastrar millistöðu til að auðvelda aðgang fyrir farþega;

→ „læsingabúnaður“ er allur sá búnaður sem tryggir að sætið og hlutar þess haldist í notkunarstöðu.

→ „innfældur opunarhnappur á lássylgju“: ekki skal vera unnt að opna lássylgjuna með kúlu sem er 40 mm að þvermáli;

→ „utanálíggjandi opunarhnappur á lássylgju“: unnt verður að vera að opna lássylgjuna með kúlu sem er 40 mm að þvermáli.“

→ *Lássylgja*

↔ Lássylgjan skal þannig hönnuð að útilokað sé að nota hana á rangan hátt. Þannig skal til dæmis ekki vera unnt að læsa henni til hálf. Hvar sem líklegt er að vera unnt að læsa henni til hálf. Verklag við að opna skal vera augljóst. „Á þeim hlutum lássylgjunnar sem komist geta í snertingu við notanda skal vera flötur sem er minnst 20 cm 2 og 46 mm breiddur, mældu í plani sem er 2,5 mm frá snertifleti hið mesta. Ef um er að ræða lássylgju fyrir H-belti telst síðasta krafan uppfyllt ef snertiflötur sylgjunnar við notanda er 20 til 40 cm 2.“

↔ Lássylgjan skal vera lokuð, óháð stöðu hennar og jafnvel þegar ekkert álag er á henni. Ekki skal vera unnt að opna hana með minni krafti en 1 daN. Lássylgjan skal þannig hönnuð að auðvelt sé að nota hana og ná til hennar. Hægt verður að vera að a unopna handir álaginu sem tilgreint er í lið 2.7.9.2. Lássylgjan skal opnuð með því að styðja á hnapp eða með öðrum svipuðum búnaði. Yfirborð flatarins sem stutt er á skal vera, í opinni stöðu:

— fyrir lokaðan búnað, 4,5 cm 2 og 15 mm á breidd hið minnsta;

— fyrir opinn búnað, 2,5 cm 2 og 10 mm á breidd hið minnsta.

Þessi flötur skal vera rauður á lit. Enginn annar hluti lássylgju skal vera þannig á lit.

↔ Lássylgjan verður að geta staðist stöðuga notkun og henni skal læst og hún opnuð 500 sinnum áður en hún er prófuð með hreyfiprófun.

↔ Fjaðrabúnaður lássins skal auk þess opnaður og honum lokað 4 500 sinnum við venjulegar notkunarastæður.

↔ Lássylgjan skal virka eðlilega þegar hún er prófuð í samræmi við lið 2.7.6.3

↔ Kraftur sem þarf til að opna lásinn í prófuninni sem lýst er í lið 2.7.9 skal ekki vera meiri en 6 daN.

→ Ólar

Eiginleikar óla skulu vera á þann veg að þrýstingi á líkama notandans sé dreift eins jafnt og kostur er yfir alla breidd ólanna og að þær vindist ekki, jafnvel undir álagi. Þær skulu búnar möguleikum til orkugleypni og orkudreifingar.

↔ Breidd ólar undir álagi sem er 980 daN skal vera 46 mm hið minnsta. Breiddin skal mæld í brotstyrksprófuninni sem kveðið er um í lið 2.7.5 án þess að stöðva prófunarvélin.

↔ *Styrkleiki við stofuhita*

Brotálag, ákvarðað samkvæmt lið 2.7.5, miðað við tvö sýnishorn af ólum sem hafa verið sett í meðferð í samræmi við lið 2.7.3.1 skal ekki vera minna en 1 470 daN. Munurinn milli brotálags sýnishornanna tveggja má ekki fara yfir 10% af því brotálagi sem mælist hærra.

↔ *Styrkleiki við sérstakar aðstæður*

Brotálag tveggja sýnishorna af ólum sem hafa verið sett í meðferð í samræmi við eitt af ákvæðum liðar 2.7.3 (að lið 2.7.3.1 frátöldum) skal ekki vera minna en 75% af meðaltali álags sem ákvarðað er í prófuninni sem um getur í lið 2.5.2 og ekki minna en 1 470 daN. Tækniþjónustunni er heimilt að sleppa úr einhverri eða einhverjum af þessum prófunum ef efnið sem notað er eða fyrirbyggjandi upplýsingar gera viðkomandi prófun eða prófanir þarflausar.

## **Festingar á ísettum öryggisbeltum Drög að skoðunarhandbók II. hluti**

**Byggt á tilskipun ráðsins um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi festingar öryggisbelta í vélknúnum ökutækjum (76/115/EBE) með viðbótum 82/318, 90/629 og 96/38**

### **1. Almenn**

Festingar fyrir öryggisbelti skulu þannig hannaðar, gerðar og staðsettar að:

→ hægt sé að setja upp hentugt öryggisbelti. Beltafestingar fyrir framsætin til hliðanna skulu henta fyrir öryggisbelti með inndráttarbúnaði og vindu þar sem einkum er tekið mið af styrkleika beltafestinganna nema framleiðandi afhendi ökutækið með annars konar öryggisbelti sem á er inndráttarbúnaður. Ef festingarnar henta einungis fyrir tilteknar gerðir öryggisbelta skal tilgreina þessar gerðir á eyðublaðinu sem um getur í lið 3.1 hér að framan;

→ dregið sé, eins og unnt er, úr hættu á að beltíð renni til ef notandi notar það á réttan hátt;

→ dregið sé, eins og unnt er, úr hættu á að beltíð skemmist vegna núnings við beitta og stinna hluta ökutækisins eða sætisgrindar.

→ Nú geta beltafestingar verið í mismunandi stöðu eftir því hvort menn eru að koma inn í ökutækið eða verið er að nota öryggisbelti og gilda þá forskriftir þessarar tilskipunar um þá stöðu sem beltafestingarnar eru í þegar verið er að nota öryggisbeltið.

### **2. Lágmarksfjöldi beltafestinga (sjá 1. viðauka)**

Öll ökutæki í flokkum M og N (að frátöldum þeim ökutækjum í flokki M2 og M3 sem eru hönnuð fyrir akstur í þéttbýli með standandi farþega) skulu hafa festingar fyrir öryggisbelti sem uppfylla kröfurnar í þessari tilskipun.

Tvær neðri festingar eru þó heimilar fyrir ytri sæti – þó ekki framsæti – í ökutækjum í flokki M3 sem um getur í 1. viðbæti og merkt með Ø þar sem gangur er milli sætis og innanverðrar hliðar ökutækisins þar sem farþegar ganga um til að komast í önnur sæti. Rými milli sætis og innanverðrar hliðar telst vera gangur ef fjarlægðin frá hliðinni og lóðréttis lengdarplans sem liggur í gegnum miðjúlín aðferðinni sem mælt er fyrir um í lið 5.3.u viðkomandi sætis – mældu vð R-punkt sætisins og hornrétt á lengdarmiðjuplan ökutækisins – er meira en 500 mm mælt með allar dyr lokaðar.

Fyrir þau framsæti sem um getur í 1. viðbæti og merkt eru með \* skal líta svo á að tvær neðri festingar nægi enda sé framrúðan utan við viðmiðunarsvæði það sem skilgreint er í II.

Á hverju sæti í 1. viðbæti, sem er merkt með táknuinu , skulu vera þrjár festingar, nema eitt af eftirfarandi skilyrðum sé uppfyllt:

→ að beint fyrir framan sé sæti eða aðrir hlutar ökutækisins sem fullnægja ákvæðum liðar 3.5 í

1. viðbæti við III. viðauka við tilskipun 74/408/EBE;

→ að enginn hluti ökutækisins sé á viðmiðunarsvæðinu, eða geti verið þar, þegar ökutækið er á hreyfingu; eða

→ að hlutar ökutækisins sem eru á téðu viðmiðunarsvæði séu í samræmi við kröfur um orku-gleypni sem mælt er fyrir um í 6. viðbæti við III. viðauka tilskipunar 74/408/EBE en í því tilviki er heimilt að hafa tvær festingar.

Ekki er krafist beltafestinga á fellisæti eða sæti sem eru einungis ætluð til notkunar þegar ökutæki er kyrrstætt, né heldur á sæti ökutækja sem falla utan liða 4.3.1 til 4.3.5. Ef beltafestingar eru hins vegar fyrir hendi skulu þær uppfylla kröfur þessarar tilskipunar. Þar sem svo háttar til nægir að hafa tvær neðri festingar.

Á efri hæð tveggja hæða ökutækis skulu kröfur er varða miðlæg framsæti einnig gilda um framsæti út við hliðar.



Að því er varðar sæti sem er hægt að snúa eða færa í aðra stöðu þegar ökutækið er kyrrstætt gilda kröfur liðar 4.3.1 einungis að því er varðar þá stöðu sem miðast við eðlilega notkun við akstur ökutækisins á vegi í samræmi við þessa tilskipun. Setja skal athugasemd um þetta í upplýsinga-skjalið.

### **Framsæti, ökutæki í öðrum flokkum en M1**

Í vélknúnum ökutækjum í öðrum flokkum en M1 skulu hornin 1 og 2 vera á bilinu  $30^\circ$  til  $80^\circ$  í öllum venjulegum stillingum framsætanna. Ef annað hvort hornið 1 eða 2 í ökutæki með hámarks massa allt að 3,5 tonnum er stöðugt við allar venjulegar stillingar skal það horn vera  $60 \pm 10^\circ$ .

→ Aftursæti og sérstök fram- eða aftursæti í ökutækjum í öðrum flokkum ökutækja en M1 þar sem eru: bekkisæti, stillanleg sæti (fram og aftur) með stillibúnaði eins og lýst er í lið 1.12 með minni en  $20^\circ$  halla á sætisbaki (sjá III. viðauka, mynd 1) eða önnur aftursæti, geta hornin 1 og 2 verið á bilinu  $20^\circ$  til  $80^\circ$  í öllum venjulegum stillingum framsætanna. Ef annað hvort hornið 1 eða 2 í ökutæki með hámarks massa allt að 3,5 tonnum er stöðugt við allar venjulegar stillingar á það horn að vera  $60 \pm 10^\circ$ . Að frátöldum framsætum skulu hornin 1 og 2 vera á milli  $45^\circ$  og  $90^\circ$  gráður í sætum ökutækja í flokki M2 og M3 í allri venjulegri notkunarstöðu.

→ Bilið milli tveggja lóðréttra plana samhliða lengdarmiðjuplanu sætisins, þar sem hvort fer í gegnum sína af tveimur virkum beltafestingum L1 og L2 sama sætisbeltis, skal ekki vera meiri en 350 mm. Lengdarmiðjuplan sætisins skal liggja milli punktanna L1 og L2 og skal vera 120 mm frá þessum punktum hið minnsta.

### **3. Staðsetning beltafestinga**

Eftirfarandi kröfur skulu gilda um staðsetningu beltafestinga sem mælt er fyrir um í lið 4.3:

→ Heimilt er að beltafestingar fyrir hvert öryggisbelti séu að öllu leyti á burðarvirki ökutækis, sætisgrind, öðrum hlutum ökutækisins eða dreift á marga af þessum stöðum.

→ Heimilt er að nota hverja beltafestingu til að festa enda á tveimur samliggjandi öryggisbeltum að því tilskildu að prófunarkröfur séu uppfylltar.

#### **Staðsetning efri virkrar beltafestingar**

Ef notuð er beltisstýring eða svipaður búnaður sem hefur áhrif á staðsetningu efri virkrar beltafestingar skal staðsetningin ákvörðuð á venjulegan hátt með því að athuga stöðu festing-arinnar þegar lengdarmiðlína ólarinnar fer í gegnum punktinn J1 sem skilgreindur er út frá punktinum R með eftirfarandi þremur sneiðum:

RZ, er sneið af viðmiðunarlinunni mæld upp á við frá punktinum R og er 530 mm á lengd;

ZX, er sneið sem er hornrétt á lengdarmiðjuplan ökutækisins, mæld frá punktinum Z í átt að beltafestingu og er 120 mm á lengd;

XJ, er sneið sem er hornrétt á planið sem afmarkast af RZ og ZX, mæld fram eftir ökutækinu frá punktinum X og er 60 mm á lengd.

Punkturinn J2 er samhverfur punktinum J1 miðað við lóðrétt lengdarmiðjuplan sem liggur í gegnum viðmiðunarlínu mannlíkans sem staðsett er í viðkomandi sæti og sem lýst er í lið

→ Séu tvennar dyr notaðar til þess að komast inn í fram- og aftursætin og efri beltisfesting er fest í „B“-póstinn verður kerfið að vera þannig hannað að það hefti ekki inngang eða útgang úr ökutækinu.

→ Efri virk beltafesting skal liggja fyrir neðan planið FN sem liggur hornrétt á lengdarmiðjuplan sætisins og myndar  $65^\circ$  horn við viðmiðunarlínu. Heimilt er að minnka hornið í  $60^\circ$  þegar um aftursæti er að ræða. Planíð FN skal vera þar sem það sker viðmiðunarlínu við punktinn D þannig að DR sé jafnt og  $315 \text{ mm} + 1,8 S$ . Ef S er hins vegar  $\leq 200 \text{ mm}$ , þá verður DR 675 mm.

→ Efri virk beltafesting skal liggja aftan við planið FK, hornrétt á lengdarmiðjuplan sætisins og skera viðmiðunarlínu í punkti B í  $120^\circ$  horn þannig að BR sé jafnt og  $260 \text{ mm} + S$ . Ef S  $\geq 280 \text{ mm}$  er framleiðanda heimilt að nota  $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$ , kjósi hann það.

→ Gildið fyrir S skal ekki vera minna en 140 mm.

→ Efri virk beltafesting skal vera staðsett aftan við lóðrétt plan sem er hornrétt á lengdarmiðjuplan ökutækisins og fer í gegnum punktinn R eins og sýnt er í III. viðauka.

→ Efri virk beltafesting skal staðsett fyrir ofan lárétt plan sem liggur í gegnum punktinn C sem er skilgreindur í lið 4.1.4.

Auk efri beltafestingar sem tilgreind er í lið 4.3.1 er heimilt að hafa aðrar virkar beltafestingar ef einu af eftirfarandi skilyrðum er fullnægt:

→ Að unnt sé að nota viðbótarfestinguna eða -festingarnar án þess að nota verkfæri, að þær uppfylli kröfur sem mælt er fyrir um í liðum 4.4.4.5 og 4.4.4.6 og að þær séu staðsettar á einu af svæðunum sem eru ákvörðuð með því að færa til svæðið sem lýst er á 2. mynd í III. viðauka, um 1,80 mm upp eða niður á við.

→ Að festingin eða festingarnar séu ætlaðar fyrir H-belti, uppfylli kröfur sem mælt er fyrir um í lið 4.4.4.6, séu handan við lóðréttu planið sem liggur í gegnum viðmiðunarlínuna og séu staðsettar:

Ef um eina festingu er að ræða, innan sameiginlegs svæðis tveggja rúmhorna sem afmarkast af lóðréttu línunum sem liggja í gegnum punktana J1 og J2 eins og skilgreint er í lið 4.4.4.1 og láréttum línuhlutum þeirra eins og sýnt er á 2. mynd í III. viðauka.

Ef um tvær festingar er að ræða, innan hvors þess rúmhorns sem hentar betur af áður nefndum rúmhornum, að því tilskildu að hvor festing viki ekki meira en 50 mm frá samhverfuplaninu P, sem er skilgreint í lið 4.1.6, fyrir viðkomandi sæti.

#### **4. Stærðir gata með skrúfgangi á beltafestingum**

Á beltafestingu skal vera gat með skrúfgangi 11,11 mm að stærð (7/16) 20 UNF 2B.

Nú hefur framleiðandi sett öryggisbelti í ökutækið sem eru tengd við allar festingar sem ætlaðar eru fyrir viðkomandi sæti og þurfa þá festingarnar ekki að standast kröfuna í lið 4.5.1 að því tilskildu að þær uppfylli aðrar kröfur þessarar tilskipunar. Krafa sem sett er fram í lið 4.5.1 skal heldur ekki gilda um viðbótarfestingar sem uppfylla skilyrðin í lið 4.4.4.7.3.

Unnt verður að vera að skilja að öryggisbeltið og festinguna án þess að skemma festinguna.

#### **5.0 PRÓFUN**

Heimilt er að framkvæma prófanirnar á burðarvirki ökutækis eða fullbúnu ökutæki;

Prófanirnar geta takmarkast við festingar einungis eins sætis eða eins sætishóps með því skilyrði að:

→ viðkomandi festingar hafi sömu smíðaeinkenni og festingar annarra sæta eða sætishópa; og

→ smíðaeinkenni sætisins eða sætishópsins séu hin sömu og annarra sæta eða sætishópa ef það eða hann er búinn, í heild eða að hluta, slíkum festingum.

Valfrjálst er hvort gluggar og hurðir hafa verið sett í og/eða lokað.

Heimilt er að hafa hvern þann útbúnað á ökutækinu sem því á að fylgja og sem telja má líklegt að styrki burðarvirki þess.

Sætin skulu vera í ökutækinu og í þeirri stöðu við akstur eða notkun sem tækniþjónustan sem framkvæmir viðurkenningarprófanirnar telur að sé óhagstæðust með tilliti til styrkleika búnaðarins. Stöðu sætanna skal getið í skýrslunni. Ef unnt er að halla sætisbaki aftur skal því læst á þann hátt sem framleiðandi lýsir eða, ef engin slík lýsing er fyrir hendi, í stöðu sem samsvarar gildandi horni sætisbaks eins nærri 25° og hægt er ef ökutækið tilheyrir flokkunum M1 og N1 og 15° ef það tilheyrir öðrum flokki.

### 5.3 Almennar forskriftir fyrir prófun

Prófa skal allar beltafestingar í sama sætishópi samtímis. Ef hins vegar er hættá á því að ósamhverft álag á sætin og/eða festingarnar leiði til bilunar er heimilt að láta fara fram viðbótarprófun með ósamhverfu álagi.

Togkrafti skal beitt í stefnu sem svarar til stöðu sætisins með  $10^\circ$  horni  $\pm 5^\circ$  yfir láréttu plani sem er samhliða lengdarmiðjuplanu ökutækisins.

Fullt álag skal koma á beltafestingar svo fljótt sem verða má. Beltafestingar skulu standast tilgreint álag í 0,2 sek. hið minnsta.

Togbúnaðurinn sem nota á í prófununum sem lýst er í lið 5.4 hér að aftan er sýndur í III. viðauka.

**Pegar sæti eru með efri beltafestingar skulu þær prófaðar við eftirfarandi skilyrði:**

#### **Framsæti við hliðar**

Beltafestingar skulu lagðar fram til prófunarinnar sem mælt er fyrir um í lið 5.4.1 þar sem álag er sett á þær með búnaði sem hefur sama umfang og þriggja punkta öryggisbelti með inndráttarbúnaði með vindu eða beltisstýringu við efri beltafestingu. Nú eru beltafestingar fleiri en mælt er fyrir um í lið 4.3 og skulu þær þá settar í prófunina sem mælt er fyrir um í lið 5.4.5 en þar er álag sett á þær með búnaði sem hefur sama umfang og sú gerð öryggisbelta sem þær eru ætlaðar fyrir.

Nú er inndráttarbúnaður ekki festur við neðri beltafestingu við hliðar eins og tilskilið er eða inndráttarbúnaður er festur við efri beltafestingu og skal þá einnig prófa neðri beltafestingu samkvæmt því sem mælt er fyrir um í lið 5.4.3.

#### **Aftursæti við hliðar og miðjusæti**

Beltafestingar skulu prófaðar eins og mælt er fyrir um í lið 5.4.2, þar sem álag er sett á þær með búnaði sem hefur sama umfang og þriggja punkta öryggisbelti án inndráttarbúnaðar, svo prófununum sem mælt er fyrir um í lið 5.4.3, þar sem álag er sett á tvær neðri beltafestingarnar með búnaði sem hefur sama umfang og þverbelti. Framkvæma má prófanirnar á tveimur burðarvirkjum, fari framleiðandi fram á það.

Ef ekki eiga að vera efri beltafestingar fyrir ytri sæti og miðjusæti skulu neðri beltafestingar lagðar fram til prófunarinnar sem mælt er fyrir um í lið 5.4.3, þar sem álag er sett á þær með búnaði sem hefur sama umfang og þverbelti.

Ef ökutækið er hannað fyrir annan búnað sem gerir það að verkum að ekki er hægt að festa beltin beint á beltafestingar án millihjóla eða annars svipaðs búnaðar eða þörf er á beltafestingum til viðbótar við þær sem um getur í lið 4.3 skal öryggisbeltið eða útbúnaður úr strengjum, hjólum o.s.frv. eða annar sá búnaður sem er dæmigerður fyrir útbúnað öryggisbeltis festur við beltafestingarnar í ökutækinu með slíkum búnaði og beltafestingarnar prófaðar samkvæmt því sem mælt er fyrir um í lið 5.4, eftir því sem við á.

### 5.4 Sérstakar forskriftir fyrir prófun

**Prófun á þriggja punkta beltu með inndráttarbúnaði með vindu eða beltisstýringu við efri beltafestingu.**

Sérstök vinda eða stýring fyrir strenginn eða ólina sem hentar til að flytja álag frá togbúnaði eða vinda og beltisstýring sem framleiðandi leggur fram skal fest við efri beltafestingu.

Prófunarálaginu  $1350 \text{ daN} \pm 20$  skal beitt með togbúnaði á beltafestingar í ökutækum í flokkunum M1 og N1 með búnaði sem hefur sama umfang ofól fyrir efri hluta líkamans í ökutækum í flokki M1 og N1.

Fyrir ökutæki í flokkunum M2 og N2 skal prófunarálagið vera  $675 \text{ daN} \pm 20$ .

Fyrir ökutæki í flokkunum M3 og N3 skal prófunarálagið vera  $450 \text{ daN} \pm 20$ .

Um leið skal togkraftinum  $1350 \text{ daN} \pm \text{daN}$  beitt á togbúnaði (sjá mynd 1 í III. Viðauka) á beltafestingar í ökutækum í flokkunum M1 og N1 með búnaði sem hefur sama umfang og ól fyrir efri hluta líkamans í ökutækum í flokki M1 og N1.

Fyrir ökutæki í flokkunum M2 og N2 skal prófunarálagið vera  $675 \text{ daN} \pm 20$ .

Fyrir ökutæki í flokkunum M3 og N3 skal prófunarálagið vera  $450 \text{ daN} \pm 20$ .

#### **Prófun á þriggja punkta belti án inndráttarbúnaðar eða með inndráttarbúnaði við efri beltafestingu.**

Prófunarálagið  $1350 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  skal sett á togbúnað (sjá mynd 1 í III. Viðauka) sem tengdur er efri beltafestingu og andstæða neðri beltafestingu sama beltis og skal nota inndráttarbúnað sem festur er í efri beltafestingu, ef framleiðandi hefur látið slíkan búnað í té í ökutækum í flokki M1 og N1. Fyrir ökutæki í flokkunum M2 og N2 skal prófunarálagið vera  $675 \text{ daN} \pm 20$ . Fyrir ökutæki í flokkunum M3 og N3 skal prófunarálagið vera  $450 \text{ daN} \pm 20$ .

Um leið skal togkraftinum  $1350 \text{ daN} \pm \text{daN}$  beitt á togbúnað (sjá mynd 1 í III. Viðauka) sem tengdur er við neðri beltafestingarnar í ökutækjum í flokki M1 og N1.

Fyrir ökutæki í flokkunum M2 og N2 skal prófunarálagið vera  $675 \text{ daN} \pm 20$ .

Fyrir ökutæki í flokkunum M3 og N3 skal prófunarálagið vera  $450 \text{ daN} \pm 20$ .

#### **Prófun á þverbelti**

Setja skal prófunarálagið  $2225 \text{ daN} \pm \text{daN}$  á togbúnað (sjá mynd 1 í III. Viðauka) sem tengdur er við neðri beltafestingarnar tvær í ökutækum í flokki M1 og N1.

Fyrir ökutæki í flokkunum M2 og N2 skal prófunarálagið vera  $1110 \text{ daN} \pm 20$ .

Fyrir ökutæki í flokkunum M3 og N3 skal prófunarálagið vera  $740 \text{ daN} \pm 20$ .

#### **Prófun á beltafestingum sem eru að öllu leyti í sætisgrind eða er skipt á milli burðarvirkis ökutækis og sætisgrindar**

Prófunarálagið  $1350 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  skal sett á togbúnað (sjá mynd 2 í IV. viðauka) sem tengdur er við beltafestingar beltisins með búnaði sem hefur sama umfang og ól eða ólar fyrir efri hluta líkamans á slíku öryggisbelti.

Um leið skal togkraftinum  $1350 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  beitt á togbúnað (sjá mynd 3 í III. viðauka) sem tengdur er við neðri beltafestingarnar í ökutækjum í flokki M1 og N1.

Fyrir ökutæki í flokkunum M2 og N2 skal prófunarálagið vera  $675 \text{ daN} \pm 20$ .

Fyrir ökutæki í flokkunum M3 og N3 skal prófunarálagið vera  $450 \text{ daN} \pm 20$ .

#### **Prófun á sætum sem vísa aftur:**

Festingapunktur skulu prófaðir í samræmi við þær kröfur sem mælt er fyrir um í liðum 5.4.1, 5.4.2 eða 5.4.3, eftir því sem við á. Í hverju tilviki skal prófunarálag samsvara því álagi sem kveðið er á um að því er varðar ökutæki í flokki M3 eða N3.

Prófunarálaginu skal beint fram á við miðað við stöðu sætisins sem um ræðir og skal það samsvara aðferðinni sem mælt er fyrir um í lið 5.3.

Þrátt fyrir þetta þurfa efri festingar sem eru settar á eitt eða fleiri sæti í ökutækjum í flokki M2 yfir 3,5 tonn og í flokki M3, sem fullnægja kröfum III. viðauka við tilskipun 74/408/EBE, ekki að fullnægja kröfum liðar 5.5.1 um að uppfylla ákvæði liðar 4.4.4.6. Viðkomandi sæti (sætum) skal nánar lýst í viðbótinni við gerðarviðurkenningarvottorðið sem um getur í 4. viðbæti.





