



České vydání

Právní předpisy

Ročník 62

13. prosince 2019

Obsah

II Nelegislativní akty

ROZHODNUTÍ

- ★ Rozhodnutí Rady (EU) 2019/2135 ze dne 21. listopadu 2019 o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie na třetím zasedání konference smluvních stran Minamatské úmluvy o rtuti, pokud jde o přijetí rozhodnutí o postupném ukončení používání zubního amalgámu a o změně přílohy A uvedené úmluvy 1
- ★ Rozhodnutí Rady (EU) 2019/2136 ze dne 5. prosince 2019 o zmocnění k zahájení jednání o změně Mezinárodní dohody o cukru z roku 1992 3
- ★ Rozhodnutí Rady (EU) 2019/2137 ze dne 5. prosince 2019, kterým se stanoví, že Rumunsko nepřijalo účinná opatření v reakci na doporučení Rady ze dne 14. června 2019 5
- ★ Prováděcí rozhodnutí Rady (EU) 2019/2138 ze dne 5. prosince 2019, kterým se mění rozhodnutí 2007/441/ES, kterým se Italské republice povoluje použít opatření odchylovající se od čl. 26 odst. 1 písm. a) a článku 168 směrnice 2006/112/ES o společném systému daně z přidané hodnoty 7
- ★ Rozhodnutí Rady (EU, Euratom) 2019/2139 ze dne 10. prosince 2019 o jmenování dvou členů výboru nezávislých významných osobností podle čl. 11 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) č. 1141/2014 o statusu a financování evropských politických stran a evropských politických nadací 9
- ★ Rozhodnutí Komise (EU) 2019/2140 ze dne 21. října 2019 o státní podpoře SA.52194 – 2019/C (ex 2018/FC) – Slovenská republika – Odvod z maloobchodního obrátu na Slovensku (oznámeno pod číslem C(2019) 7474) ⁽¹⁾ 11

AKTY PŘIJATÉ INSTITUCEMI ZŘÍZENÝMI MEZINÁRODNÍ DOHODOU

- ★ Předpis OSN č. 14 – Jednotná ustanovení týkající se schvalování typu vozidel s ohledem na kotevní úchyty bezpečnostního pásu [2019/2141] Zahrnuje veškerá platná znění až po: Série změn 09 – datum vstupu v platnost: 29. prosinec 2018 14

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP.

★ Předpis OSN č. 145 – Jednotná ustanovení týkající se schvalování typu vozidel s ohledem na systémy kotevních úchytů ISOFIX, kotevní úchyty horního upínání ISOFIX a místa k sezení i-Size [2019/2142]	47
---	----

Opravy

★ Oprava nařízení Komise (EU) 2019/1966 ze dne 27. listopadu 2019, kterým se mění a opravují přílohy II, III a V nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1223/2009 o kosmetických přípravcích (Úř. věst. L 307, 28.11.2019)	80
---	----

II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ RADY (EU) 2019/2135

ze dne 21. listopadu 2019

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie na třetím zasedání konference smluvních stran Minamatské úmluvy o rtuti, pokud jde o přijetí rozhodnutí o postupném ukončení používání zubního amalgámu a o změně přílohy A uvedené úmluvy

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 192 odst. 1 ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Rozhodnutím Rady (EU) 2017/939 ⁽¹⁾ uzavřela Unie Minamatskou úmluvu o rtuti ⁽²⁾ (dále jen „úmluva“), která vstoupila v platnost dne 16. srpna 2017.
- (2) Podle rozhodnutí MC-1/1 o jednacím řádu, který konference smluvních stran úmluvy přijala na svém prvním zasedání, mají smluvní strany vynaložit veškeré úsilí, aby se na všech podstatných záležitostech dohodly na základě konsensu.
- (3) Konference smluvních stran úmluvy má na svém třetím zasedání ve dnech 25. až 29. listopadu 2019 přijmout rozhodnutí (dále jen „navrhované rozhodnutí“) o postupném ukončení používání zubního amalgámu a o změně přílohy A úmluvy.
- (4) Je vhodné stanovit postoj, který má být zaujat jménem Unie na třetím zasedání konference smluvních stran úmluvy, neboť navrhované rozhodnutí, pokud bude schváleno, bude mít právní účinky, jelikož smluvní strany úmluvy budou muset přijmout opatření k jejímu provedení na vnitrostátní nebo regionální úrovni.
- (5) Navrhované rozhodnutí stanoví od roku 2022 zákaz výroby, dovozu a vývozu zubního amalgámu, jestliže je určen pro ošetření mléčných zubů a zubů dětí mladších patnácti let a těhotných či kojících žen. Navrhované rozhodnutí předpokládá rozšíření tohoto zákazu od roku 2025 na výrobu, dovoz a vývoz zubního amalgámu pro všechna ostatní použití kromě případů, kdy nejsou k dispozici žádné bezrtuťové alternativy. Navrhované rozhodnutí stanoví změnu přílohy A úmluvy jako prostředku pro provedení těchto zákazů v úmluvě.
- (6) Ustanovení čl. 10 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/852 ⁽³⁾ o rtuti zakazuje od 1. července 2018 používání zubního amalgámu v Unii při ošetření mléčných zubů a zubů dětí mladších patnácti let a těhotných či kojících žen a podle článku 19 uvedeného nařízení má Komise do 30. června 2020 posoudit proveditelnost postupného ukončení používání zubního amalgámu v Unii v dlouhodobém výhledu, pokud možno do roku 2030, a podat o tom zprávu Evropskému parlamentu a Radě.
- (7) Kromě toho se podle čl. 10 odst. 1, 4 a 6 nařízení (EU) 2017/852 vyžaduje, aby se zubní amalgám v Unii používal jen v kapslové formě v předem určených dávkách, aby stomatologická zařízení, v nichž se používá zubní amalgám nebo odstraňují amalgámové výplně nebo zuby s takovými výplněmi, byla vybavena separátory amalgámu a aby zubní lékaři zajistili, že s jejich odpadem s obsahem amalgámu, včetně zbytků amalgámu, jeho částic a výplní a zubů nebo jejich částí, které jsou znečištěny zubním amalgámem, nakládají a jeho sběr provádějí schválené subjekty nebo podniky zabývající se nakládáním s odpadem.

⁽¹⁾ Rozhodnutí Rady (EU) 2017/939 ze dne 11. května 2017 o uzavření Minamatské úmluvy o rtuti jménem Evropské unie (Úř. věst. L 142, 2.6.2017, s. 4).

⁽²⁾ Úř. věst. L 142, 2.6.2017, s. 6.

⁽³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/852 ze dne 17. května 2017 o rtuti a o zrušení nařízení (ES) č. 1102/2008 (Úř. věst. L 137, 24.5.2017, s. 1).

- (8) Unie by měla na třetím zasedání konference smluvních stran úmluvy podpořit přijetí pouze takového rozhodnutí, které je v souladu s *acquis* Unie. Navrhované rozhodnutí by tedy mělo být podpořeno pouze v rozsahu, v jakém se týká postupného ukončení používání zubního amalgámu při ošetření mléčných zubů a zubů dětí mladších patnácti let a těhotných či kojících žen,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postoj, který má být zaujat jménem Unie na třetím zasedání konference smluvních stran Minamatské úmluvy o rtuti, je podpořit přijetí rozhodnutí o postupném ukončení používání zubního amalgámu, které je v souladu s *acquis* Unie.

Článek 2

Zástupci Unie mohou s ohledem na vývoj jednání během třetího zasedání konference smluvních stran úmluvy odsouhlasit drobné úpravy postoje uvedeného v článku 1 v rozsahu, v jakém jsou slučitelné s *acquis* Unie, bez dalšího rozhodnutí Rady, a to v konzultaci s členskými státy během koordinačních schůzek na místě.

Článek 3

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Bruselu dne 21. listopadu 2019.

Za Radu
předsedkyně
H. KOSONEN

ROZHODNUTÍ RADY (EU) 2019/2136**ze dne 5. prosince 2019****o zmocnění k zahájení jednání o změně Mezinárodní dohody o cukru z roku 1992**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 207 odst. 4 první pododstavec ve spojení s čl. 218 odst. 3 a 4 této smlouvy,

s ohledem na doporučení Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Rozhodnutím Rady 92/580/EHS ⁽¹⁾ se Unie stala smluvní stranou Mezinárodní dohody o cukru z roku 1992 ⁽²⁾ (dále jen „dohoda o cukru“) a členem Mezinárodní organizace pro cukr (ISO).
- (2) Od roku 1995 Unie schvalovala prodlužování platnosti dohody o cukru na další dva roky. Dne 19. července 2019 vyjádřila Komise na 55. zasedání Mezinárodní rady pro cukr, na základě zmocnění od Rady, svůj postoj ve prospěch dalšího prodloužení dohody o cukru na období nejvýše dvou let, které skončí dne 31. prosince 2021.
- (3) Dne 19. července 2019 rozhodla Mezinárodní rada pro cukr o prodloužení platnosti dohody o cukru o dva roky, tedy do 31. prosince 2021.
- (4) Podle článku 8 dohody o cukru vykonává Mezinárodní rada pro cukr všechny úkoly nezbytné k provádění ustanovení dohody nebo zajišťuje jejich výkon. Podle článku 13 dohody o cukru se všechna rozhodnutí Mezinárodní rady pro cukr přijímají zpravidla na základě konsensu. Pokud se konsensu dosáhnout nepodaří a dohoda o cukru nestanoví zvláštní hlasování, přijímají se rozhodnutí prostou většinou.
- (5) Podle článku 25 dohody o cukru mají členové ISO celkem 2 000 hlasů. Každý člen ISO má určitý počet hlasů, který se každoročně upravuje v souladu s kritérii stanovenými v dohodě o cukru.
- (6) V zájmu Unie je být stranou mezinárodní dohody o cukru, a to vzhledem k významu tohoto odvětví v několika členských státech i pro hospodářství evropského odvětví cukru.
- (7) Nicméně institucionální rámec dohody o cukru, zvláště pak rozdělení hlasů mezi členy ISO, na jehož základě se rovněž stanoví finanční příspěvek jednotlivých členů do rozpočtu ISO, již neodráží realitu celosvětového trhu s cukrem.
- (8) Podle pravidel o finančních příspěvcích pro ISO, která stanoví dohoda o cukru, se podíl Unie na finančním příspěvku od roku 1992 nezměnil, a to i přesto, že celosvětový trh s cukrem a zejména relativní postavení Unie na tomto trhu se od té doby změnilo znatelně. V důsledku toho se Unie v posledních letech neproporčně velkou měrou podílela na rozpočtových nákladech ISO a zároveň nesla s tím související odpovědnost.
- (9) Rozhodnutím Rady (EU) 2017/2242 ⁽³⁾ byla Komise Radou zmocněna zahájit jednání s ostatními stranami dohody o cukru v rámci Mezinárodní rady pro cukr za účelem modernizace dohody o cukru, zejména pokud jde o nesrovnalosti mezi počtem hlasů a finančními příspěvky členů ISO na jedné straně a jejich relativním postavením na světovém trhu s cukrem na straně druhé. Toto zmocnění zůstává v platnosti do 31. prosince 2019.

⁽¹⁾ Rozhodnutí Rady 92/580/EHS ze dne 13. listopadu 1992 o podpisu a uzavření Mezinárodní dohody o cukru z roku 1992 (Úř. věst. L 379, 23.12.1992, s. 15).

⁽²⁾ Mezinárodní dohoda o cukru z roku 1992 (Úř. věst. L 379, 23.12.1992, s. 16).

⁽³⁾ Rozhodnutí Rady (EU) 2017/2242 ze dne 30. listopadu 2017 zmocňující k zahájení jednání o změně Mezinárodní dohody o cukru z roku 1992 (Úř. věst. L 322, 7.12.2017, s. 29).

- (10) Na základě zmocnění uděleného rozhodnutím (EU) 2017/2242 zahájila Komise jednání s členskými zeměmi ISO a předložila návrhy na změnu článku 25 dohody o cukru. Dne 19. července 2019 se Mezinárodní rada pro cukr rozhodla zahájit jednání o částečné revizi dohody o cukru před svým zasedáním v listopadu 2019, a to pod vedením Konference OSN o obchodu a rozvoji (UNCTAD). Na základě žádostí několika členských zemí ISO rozhodla Mezinárodní rada pro cukr, že vedle změny článku 25 dohody o cukru přezkoumá rovněž další části dohody o cukru, zejména části týkající se cílů a pracovního programu ISO. Podle rozhodnutí Mezinárodní rady pro cukr mají být jednání uzavřena nejpozději dne 31. prosince 2021.
- (11) Je tedy třeba nového zmocnění od Rady, které by se vztahovalo na rozšířený rozsah a prodloužený časový rámec jednání.
- (12) Veškeré změny dohodnuté v rámci jednání by měly být přijaty postupem podle článku 44 dohody o cukru. Podle uvedeného článku může Mezinárodní rada pro cukr na základě zvláštního hlasování doporučit členům ISO změnu dohody o cukru. Unie by jakožto člen Mezinárodní rady pro cukr podle článku 7 dohody o cukru měla být schopna účastnit se jednání s cílem provést změnu institucionálního rámce dohody o cukru.
- (13) Je proto vhodné, aby Komise byla zmocněna zahájit jednání v rámci Mezinárodní rady pro cukr o změně dohody o cukru, aby byly stanoveny směrnice pro jednání a aby Komise během jednání i nadále konzultovala zvláštní výbor jmenovaný rozhodnutím (EU) 2017/2242,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Komise je zmocněna zahájit jednání o změně Mezinárodní dohody o cukru z roku 1992.
2. Jednání se řídí směrnicemi Rady pro jednání stanovenými v dodatku k tomuto rozhodnutí.

Článek 2

Jednání se vedou v konzultaci s Pracovní skupinou pro komodity.

Článek 3

Toto rozhodnutí se použije do dne 31. prosince 2021.

Článek 4

Toto rozhodnutí je určeno Komisi.

V Bruselu dne 5. prosince 2019.

Za Radu
předsedkyně
M. LINTILÄ

ROZHODNUTÍ RADY (EU) 2019/2137**ze dne 5. prosince 2019,****kterým se stanoví, že Rumunsko nepřijalo účinná opatření v reakci na doporučení Rady ze dne 14. června 2019**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 1466/97 ze dne 7. července 1997 o posílení dohledu nad stavy rozpočtů a nad hospodářskými politikami a o posílení koordinace hospodářských politik ⁽¹⁾, a zejména na čl. 10 odst. 2 čtvrtý pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na doporučení Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V červnu 2017 a v červnu 2018 Rada v souladu s čl. 121 odst. 4 Smlouvy zjistila, že se Rumunsko v letech 2016 a 2017 významně odchýlilo od svého střednědobého rozpočtového cíle nebo od postupu korekce k dosažení tohoto cíle. Vzhledem ke zjištěným závažným odchýlením Rada dne 16. června 2017 ⁽²⁾ a dne 22. června 2018 ⁽³⁾ vydala doporučení, aby Rumunsko přijalo nezbytná opatření k nápravě uvedených odchýlení. Rada následně zjistila, že Rumunsko v reakci na uvedená doporučení nepřijalo účinná opatření, a dne 5. prosince 2017 ⁽⁴⁾ a dne 4. prosince 2018 ⁽⁵⁾ vydala revidovaná doporučení. Rada následně zjistila, že Rumunsko ani v reakci na tato revidovaná doporučení účinná opatření nepřijalo.
- (2) Dne 14. června 2019 Rada zjistila, že v roce 2018 došlo v Rumunsku opětovně k závažnému odchýlení od postupu korekce k dosažení střednědobého rozpočtového cíle. Na tomto základě vydala Rada Rumunsku doporučení ⁽⁶⁾, aby přijalo nezbytná opatření k zajištění toho, aby nominální míra růstu čistých primárních výdajů vládních institucí ⁽⁷⁾ v roce 2019 nepřesáhla 4,5 % a v roce 2020 5,1 %, což odpovídá roční strukturální korekci ve výši 1,0 % hrubého domácího produktu (HDP) v roce 2019 a 0,75 % HDP v roce 2020. Rada také Rumunsku doporučila, aby ke snížení schodku využila všech neočekávaných zisků, a dále, že opatření k rozpočtové konsolidaci by měla zajistit trvalé a prorůstově orientované zlepšování strukturálního salda veřejných financí. Rada stanovila Rumunsku lhůtu do 15. října 2019, aby jí podalo zprávu o opatřeních, která přijalo v reakci na doporučení ze dne 14. června 2019.
- (3) Komise dne 25. září 2019 uskutečnila v Rumunsku posílenou kontrolní misi za účelem dohledu na místě podle čl. -11 odst. 2 nařízení (ES) č. 1466/97. Svá předběžná zjištění Komise předala rumunským orgánům k připomínkám a dne 20. listopadu 2019 o nich podala zprávu Radě. Tato zjištění byla zveřejněna. Komise ve své zprávě konstatuje, že rumunské orgány mají v plánu provádět strukturální korekce až od roku 2022, a tudíž nemají v úmyslu řídit se doporučením Rady ze dne 14. června 2019.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 209, 2.8.1997, s. 1.

⁽²⁾ Doporučení Rady ze dne 16. června 2017 k nápravě zjištěného závažného odchýlení od cesty k postupnému dosažení střednědobého rozpočtového cíle v Rumunsku (Úř. věst. C 216, 6.7.2017, s. 1).

⁽³⁾ Doporučení Rady ze dne 22. června 2018 k nápravě zjištěného závažného odchýlení od cesty k postupnému dosažení střednědobého rozpočtového cíle v Rumunsku (Úř. věst. C 223, 27.6.2018, s. 3).

⁽⁴⁾ Doporučení Rady ze dne 5. prosince 2017 k nápravě zjištěného závažného odchýlení od cesty k postupnému dosažení střednědobého rozpočtového cíle v Rumunsku (Úř. věst. C 439, 20.12.2017, s. 1).

⁽⁵⁾ Doporučení Rady 4. prosince 2018 k nápravě zjištěného závažného odchýlení od cesty k postupnému dosažení střednědobého rozpočtového cíle v Rumunsku (Úř. věst. C 460, 21.12.2018, s. 1).

⁽⁶⁾ Doporučení Rady ze dne 14. června 2019 k nápravě zjištěného závažného odchýlení od cesty k postupnému dosažení střednědobého rozpočtového cíle v Rumunsku (Úř. věst. C 210, 21.6.2019, s. 1).

⁽⁷⁾ Čisté primární výdaje vládních institucí se skládají z celkových výdajů vládních institucí bez úrokových nákladů, výdajů na programy Unie, které jsou plně kompenzovány příjmy z prostředků Unie, a nediskrečních změn výdajů na podporu v nezaměstnanosti. Vnitrostátně financovaná tvorba hrubého fixního kapitálu je rozložena do čtyřletého období. Zohledněna jsou diskreční opatření na straně příjmů nebo zvýšení příjmů stanovená právními předpisy. Jednorázová opatření na straně příjmů i výdajů jsou kompenzována.

- (4) Dne 15. října 2019 předložily rumunské orgány zprávu o opatřeních přijatých v reakci na doporučení Rady ze dne 14. června 2019. Zpráva neobsahuje komplexní odhady pro jednotlivé rozpočtové kategorie ani neobsahuje rozpočtové dopady jednotlivých uvedených opatření. Nesplňuje tedy požadavky týkající se podávání zpráv doporučené Radou. Ve zprávě rumunské orgány zopakovaly, že jejich cílem pro rok 2019 zůstává celkový schodek státního rozpočtu ve výši 2,8 % HDP, což je stejná cílová hodnota, jaká je uvedena v konvergenčním programu z roku 2019. Pokud by tohoto celkového schodku státního rozpočtu bylo dosaženo, představovalo by to pouze nevýznamné snížení schodku veřejných financí ve srovnání s rokem 2018, i když Rumunsko zažívá vysoký hospodářský růst. Pro rok 2020 chtějí rumunské orgány dosáhnout celkového schodku státního rozpočtu cíl ve výši 2,9 % HDP, což je vyšší hodnota než cíl ve výši 2,7 % HDP, který je stanoven v konvergenčním programu z roku 2019. Celkové fiskální dopad oznámených opatření nesplňuje požadavek uvedený v doporučení Rady ze dne 14. června 2019.
- (5) V roce 2019 se na základě prognózy Komise z podzimu 2019 očekává růst čistých primárních výdajů vládních institucí ve výši 12,8 %, což je výrazně více než doporučená míra ve výši 4,5 % (odchylka o 2,5 % HDP). Strukturální saldo by se oproti doporučenému zlepšení o 1,0 % HDP mělo zhoršit o 0,8 % HDP (odchylka o 1,8 % HDP). Oba pilíře proto poukazují na odchylku od doporučené korekce. Celkové posouzení potvrzuje v roce 2019 odchylku od doporučené korekce.
- (6) V roce 2020 se na základě prognózy Komise z podzimu 2019 očekává růst čistých primárních výdajů vládních institucí ve výši 11,1 %, což je výrazně více než doporučená míra ve výši 5,1 % (odchylka o 1,8 % HDP). Strukturální saldo by se oproti doporučenému zlepšení o 0,75 % HDP mělo zhoršit o 0,8 % HDP (odchylka o 1,6 % HDP). Oba pilíře proto poukazují na riziko odchylky od doporučené korekce podobného rozsahu. Celkové posouzení potvrzuje v roce 2020 odchylku od doporučené korekce.
- (7) Podle prognózy Komise z podzimu 2019 dosáhne mimoto schodek veřejných financí v roce 2019 hodnoty 3,6 % a v roce 2020 hodnoty 4,4 %, což překračuje referenční hodnotu 3 % HDP stanovenou ve Smlouvě.
- (8) Výše uvedené skutečnosti vedou k závěru, že reakce Rumunska na doporučení Rady ze dne 14. června 2019 je nedostatečná,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Rumunsko nepřijalo účinná opatření v reakci na doporučení Rady ze dne 14. června 2019.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Rumunsku.

V Bruselu dne 5. prosince 2019.

Za Radu
Předseda
M. LINTILĂ

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ RADY (EU) 2019/2138**ze dne 5. prosince 2019,****kterým se mění rozhodnutí 2007/441/ES, kterým se Italské republice povoluje použít opatření odchylovající se od čl. 26 odst. 1 písm. a) a článku 168 směrnice 2006/112/ES o společném systému daně z přidané hodnoty**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Rady 2006/112/ES ze dne 28. listopadu 2006 o společném systému daně z přidané hodnoty ⁽¹⁾, a zejména na čl. 395 odst. 1 první pododstavec uvedené směrnice,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Článek 168 směrnice 2006/112/ES stanoví nárok osoby povinné k dani na odpočet daně z přidané hodnoty (DPH) vyměřené na zboží a služby, jež jsou použity pro účely jejich zdaněných plnění. Podle čl. 26 odst. 1 písm. a) uvedené směrnice se používání obchodního majetku pro soukromou potřebu osoby povinné k dani nebo pro potřebu jejích zaměstnanců, popřípadě obecněji řečeno k jiným účelům než pro účely podnikání, považuje za poskytnutí služeb za úplatu.
- (2) Rozhodnutím Rady 2007/441/ES ⁽²⁾ se Itálii povoluje omezit nárok na odpočet DPH podle článku 168 směrnice 2006/112/ES na 40 % v případě DPH z některých výdajů spojených s určitými silničními motorovými vozidly, která nejsou používána výhradně pro účely podnikání. U vozidel, na která se vztahuje zmíněné omezení ve výši 40 %, je Itálie povinna zprostit osoby povinné k dani povinnosti považovat využívání těchto vozidel pro soukromou potřebu za poskytnutí služby za úplatu podle čl. 26 odst. 1 písm. a) směrnice 2006/112/ES. Platnost rozhodnutí 2007/441/ES, které bylo několikrát prodlouženo, skončí dne 31. prosince 2019.
- (3) Dopisem, který Komise zaevidovala dne 12. dubna 2019, požádala Itálie o povolení nadále uplatňovat odchylku povolenou prováděcím rozhodnutím 2007/441/ES (dále jen „odchylka“) až do 31. prosince 2022.
- (4) Dopisem ze dne 13. května 2019 informovala Komise v souladu s čl. 395 odst. 2 druhým pododstavcem směrnice 2006/112/ES o žádosti Itálie ostatní členské státy. Dopisem ze dne 14. května 2019 Komise Itálii oznámila, že má k dispozici všechny údaje nezbytné k posouzení žádosti.
- (5) V souladu s čl. 6 druhým pododstavcem rozhodnutí 2007/441/ES předložila Itálie Komisi spolu s žádostí zprávu obsahující přezkum procentního omezení uplatňovaného na nárok na odpočet DPH. Na základě aktuálně dostupných informací zastává Itálie názor, že sazba ve výši 40 % je i nadále opodstatněná. Itálie rovněž tvrdí, že pozastavení povinnosti vykazovat DPH z používání motorového vozidla, na které se vztahuje zmíněné omezení ve výši 40 %, pro soukromou potřebu, je i nadále potřebné k zajištění úplnosti a konzistentnosti opatření. Podle Itálie se tak zamezí dvojímu zdanění. Itálie rovněž zastává názor, že uvedenou odchylku lze odůvodnit potřebou zjednodušit postup výběru DPH a zabránit daňovým únikům v důsledku nesprávného vedení záznamů a nepravdivých daňových prohlášení.
- (6) Prodloužení odchylky by mělo být omezeno na dobu potřebnou ke zhodnocení její účinnosti a přiměřenosti stanovené procentní sazby. Itálii by proto mělo být povoleno nadále uplatňovat odchylku až do 31. prosince 2022.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 347, 11.12.2006, s. 1.

⁽²⁾ Rozhodnutí Rady 2007/441/ES ze dne 18. června 2007, kterým se Italské republice povoluje použít opatření odchylovající se od čl. 26 odst. 1 písm. a) a článku 168 směrnice 2006/112/ES o společném systému daně z přidané hodnoty (Úř. věst. L 165, 27.6.2007, s. 33).

- (7) Měla by být stanovena lhůta pro podání žádosti o povolení případného dalšího prodloužení odchylky v období po roce 2022, bude-li to Itálie považovat za nutné. Podle čl. 6 druhého pododstavce rozhodnutí 2007/441/ES by Itálie měla být rovněž povinna předložit spolu s případnou žádostí o prodloužení zprávu obsahující přezkum procentního omezení uplatňovaného na nárok na odpočet DPH.
- (8) Odchylka bude mít pouze zanedbatelný dopad na celkovou výši daně vybírané na stupni konečné spotřeby a nebude mít nepříznivý dopad na vlastní zdroje Unie pocházející z DPH.
- (9) Rozhodnutí 2007/441/ES by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Rozhodnutí 2007/441/ES se mění takto:

- 1) článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

Žádost o prodloužení uplatňování odchylky stanovené tímto rozhodnutím musí být předložena Komisi do 1. dubna 2022. K žádosti musí být připojena zpráva, která obsahuje přezkum procentního omezení uplatňovaného na nárok na odpočet DPH na základě tohoto rozhodnutí.“;

- 2) článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

Toto rozhodnutí pozbývá *platnosti* dne 31. prosince 2022.“.

Článek 2

Toto rozhodnutí nabývá účinku dnem oznámení.

Použije se ode dne 1. ledna 2020.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 5. prosince 2019.

Za Radu
předseda
M. LINTILÄ

ROZHODNUTÍ RADY (EU, Euratom) 2019/2139**ze dne 10. prosince 2019****o jmenování dvou členů výboru nezávislých významných osobností podle čl. 11 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) č. 1141/2014 o statusu a financování evropských politických stran a evropských politických nadací**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství pro atomovou energii,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) č. 1141/2014 ze dne 22. října 2014 o statusu a financování evropských politických stran a evropských politických nadací ⁽¹⁾, a zejména na čl. 11 odst. 1 tohoto nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Ustanovením čl. 11 odst. 1 nařízení (EU, Euratom) č. 1141/2014 se zřizuje výbor nezávislých významných osobností (dále jen „výbor“).
- (2) V čl. 11 odst. 1 nařízení (EU, Euratom) č. 1141/2014 se stanoví, že se výbor má skládat ze šesti členů, přičemž Evropský parlament, Rada a Komise jmenují po dvou členech. Výbor se má obměňovat po každých volbách do Evropského parlamentu, a to do šesti měsíců od jeho prvního zasedání. Mandát členů nelze obnovit,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Členy výboru nezávislých významných osobností na dobu trvání funkčního období výboru jsou jmenováni:
 - pan Algis KRUPAVIČIUS,
 - pan Christian WALDHOFF
2. Jmenování je podmíněno podepsáním prohlášení o nezávislosti a neexistenci střetu zájmů uvedeného v příloze tohoto rozhodnutí každým navrženým členem.

*Článek 2*Toto rozhodnutí vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

V Bruselu dne 10. prosince 2019.

Za Radu
předsedkyně
T. TUPPURAINEN

⁽¹⁾ Úř. věst. L 317, 4.11.2014, s. 1

PŘÍLOHA

PROHLÁŠENÍ O NEZÁVISLOSTI A NEEEXISTENCI STŘETU ZÁJMŮ

Já, níže podepsaný/á, prohlašuji, že jsem se seznámil/a s ustanoveními čl. 11 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) č. 1141/2014 o statusu a financování evropských politických stran a evropských politických nadací a že budu funkci člena/členky výboru nezávislých významných osobností vykonávat zcela nezávisle a v plném souladu s pravidly stanovenými tímto nařízením.

Nebudu vyžadovat ani přijímat pokyny od žádného orgánu nebo vlády ani od jiné instituce či subjektu. Zdržím se jednání, které je neslučitelné s povahou mých povinností.

Prohlašuji, že podle svého nejlepšího vědomí a svědomí se nenacházím v situaci střetu zájmů. Ke střetu zájmů dochází, je-li z rodinných nebo osobních důvodů, z důvodů politické, národní, názorové či náboženské spřízněnosti, z ekonomických důvodů nebo z důvodů jiných společných zájmů s příjemcem ohrožen nestranný a objektivní výkon funkce člena výboru nezávislých významných osobností.

Zejména prohlašuji, že nejsem členem/členkou Evropského parlamentu, Rady ani Komise. Nevykonávám žádný volený mandát. Nejsem úředníkem/úřednicí nebo zaměstnancem/zaměstnankyní Evropské unie. Nejsem a ani jsem nikdy nebyl/a zaměstnancem/zaměstnankyní evropské politické strany nebo evropské politické nadace.

V ... dne

[DATUM + PODPIS
navrženého člena nebo členky
výboru
nezávislých významných osobností]

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2019/2140**ze dne 21. října 2019****o státní podpoře SA.52194 – 2019/C (ex 2018/FC) – Slovenská republika – Odvod z maloobchodního obratu na Slovensku***(oznámeno pod číslem C(2019) 7474)***(Pouze slovenské znění je závazné)****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Národní rada Slovenské republiky přijala dne 13. prosince 2018 zákon o zvláštním odvodu obchodních řetězců (dále jen „zákon o odvodu z maloobchodního prodeje“) ⁽¹⁾, kterým se zavádí odvod z obratu maloobchodních prodejců, kteří prodávají potraviny konečným spotřebitelům (dále jen „odvod z maloobchodního prodeje“). Zákon o odvodu z maloobchodního prodeje nabyl účinnosti dne 1. ledna 2019. První odvodové období bylo od ledna do března 2019 se splatností odvodu do konce dubna 2019.
- (2) Komise se o odvodu z maloobchodního prodeje dozvěděla na základě informací o trhu, jež dostávala od října 2018. Komise dne 21. prosince 2018 obdržela stížnost, v níž se uvádí, že osvobození od odvodu z maloobchodního prodeje podle zákona o odvodu z maloobchodního prodeje představuje v případě určitých maloobchodních prodejců státní podporu.
- (3) Útvary Komise dne 11. ledna 2019 poslaly Slovenské republice dopis, ve kterém žádaly o poskytnutí informací o odvodu z maloobchodního prodeje. Útvary Komise dne 22. ledna 2019 postoupily Slovenské republice stížnost s možností se k ní vyjádřit.
- (4) Komise dne 7. února 2019 obdržela odpověď Slovenské republiky na dopis Komise ze dne 11. ledna 2019 spolu s vyjádřením Slovenské republiky ke stížnosti.
- (5) Útvary Komise dne 13. února 2019 poslaly Slovenské republice dopis, v němž uvedly své předběžné stanovisko k dané věci a informovaly Slovenskou republiku o tom, že Komise zvažuje vydání příkazu na pozastavení podpory v souladu s čl. 13 odst. 1 nařízení Rady (EU) 2015/1589 ⁽²⁾, a dává Slovenské republice možnost předložit připomínky.
- (6) Slovenská republika dne 5. března 2019 odpověděla na dopis Komise ze dne 13. února 2019.
- (7) Dopisem ze dne 2. dubna 2019 Komise oznámila Slovenské republice své rozhodnutí zahájit řízení stanovené v čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU), pokud jde o uvedené opatření zavedené zákonem o odvodu z maloobchodního prodeje („rozhodnutí o zahájení řízení“). Komise požádala rovněž o okamžité pozastavení opatření v souladu s čl. 13 odst. 1 nařízení (EU) 2015/1589.
- (8) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽³⁾. Komise požádala zúčastněné strany, aby k opatření podpory předložily své připomínky.
- (9) Slovenská republika dopisem ze dne 13. května 2019 předložila své připomínky týkající se rozhodnutí o zahájení řízení a informovala Komisi o tom, že zákon o odvodu z maloobchodního prodeje byl zrušen.

⁽¹⁾ Zákon č. 385/2018 Sb. ze dne 13. prosince 2018 o zvláštním odvodu obchodních řetězců a o doplnění zákona č. 595/2003 Sb. o dani z příjmů ve znění pozdějších předpisů.

⁽²⁾ Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

⁽³⁾ Úř. věst. C 194, 7.6.2019, s. 11.

- (10) Na základě informací předložených Slovenskou republikou dne 13. května 2019 útvary Komise dne 29. května 2019 zaslaly Slovenské republice dopis, v němž požádaly o dodatečné informace týkající se právní účinnosti zákona o odvodu z maloobchodního prodeje. Slovenská republika na dopis Komise odpověděla dne 10. června 2019.
- (11) Komise neobdržela od zúčastněných stran žádné připomínky týkající se rozhodnutí o zahájení řízení.

2. POPIS OPATŘENÍ

- (12) Zákonem o odvodu z maloobchodního prodeje se zavedl odvod s těmito hlavními prvky:
- a) odvod z maloobchodního prodeje ve výši 2,5 % se uplatňuje na čistý obrat maloobchodních prodejců, kteří prodávají potraviny (včetně obratu, který nepochází z prodeje potravin) a
 - b) u nichž se prodejem potravin konečnému spotřebiteli vytváří nejméně 25 % obratu a
 - c) kteří působí alespoň v 15 % všech slovenských okresů;
 - d) osoby propojené majetkově nebo personálně s obchodními sdruženími a obchodními řetězci se pro účely splnění podmínek uplatnění odvodu z maloobchodního prodeje považují za samostatné daňové subjekty;
 - e) povinnost platit odvod z maloobchodního prodeje se nevztahuje na tyto kategorie maloobchodních prodejců:
 - 1. malé a střední podniky vymezené v nařízení Komise (EU) č. 651/2014 (*);
 - 2. zařízení společného stravování;
 - 3. maloobchodní prodejci, kteří jsou výrobci potravin (nebo jsou majetkově propojeni s výrobcí potravin) a kteří prodávají potraviny konečným spotřebitelům, přičemž nejméně 80 % jejich čistého obratu pochází z prodeje potravin, které vyrobí;
 - 4. maloobchodní prodejci, u nichž minimálně 80 % obratu pochází z prodeje potravin jedné třídy;
 - 5. maloobchodní prodejci, u nichž výše odvodu z maloobchodního prodeje za kalendářní čtvrtletí nepřesáhne 5 000 EUR;
 - f) do základu odvodu se nezapočítává čistý obrat obchodních provozoven, jež se nacházejí:
 - 1. v nejméně rozvinutých okresech Slovenska a které mají nejvýše deset zaměstnanců;
 - 2. v obci, ve které jsou nejvýše tři obchodní provozovny, jež prodávají potraviny konečnému spotřebiteli.
- (13) Podle zákona o odvodu z maloobchodního prodeje ministerstvo zemědělství použije čisté výnosy z odvodu z maloobchodního prodeje zejména na podporu zemědělství a potravinářství. Čistý výnos je rozdíl a) sumy výnosu z odvodu z maloobchodního prodeje a b) sumy snížení daně z příjmů z důvodu placení odvodu.

3. ZRUŠENÍ OPATŘENÍ

- (14) Dopisem ze dne 13. května 2019 Slovenská republika informovala Komisi, že zákon o odvodu z maloobchodního prodeje byl zákonem č. 88/2019 z 9. dubna 2019 zrušen („zákon, kterým se zrušuje zákon č. 385/2018 Sb.“) (viz 9. bod odůvodnění výše). Slovenská republika proto zastává názor, že formální vyšetřovací řízení, jež Komise zahájila, už není opodstatněné.
- (15) V odpovědi z 10. června 2019 na žádost o dodatečné informace Slovenská republika informovala Komisi o tom, že zákon o odvodu z maloobchodního prodeje nebyl zrušen se zpětnou účinností, protože zákaz retroaktivity daňových právních předpisů je ve Slovenské republice jedním ze základních principů právního státu. Zákon, kterým se zrušuje zákon č. 385/2018 Sb., nabyl účinnosti dne 9. dubna 2019, a od uvedeného dne byl zákon o odvodu z maloobchodního prodeje zrušen.

(*) Nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (Úř. věst. L 187, 26.6.2014, s. 1).

- (16) Na žádost útvarů Komise Slovenská republika navíc poskytla informaci, že subjekty, na něž se zákon o odvodu z maloobchodního prodeje během období jeho účinnosti vztahoval, neměly povinnost platit odvod z maloobchodního prodeje a Slovenská republika nemá žádný právní titul na vymáhání této platby. Slovenská republika potvrdila, že odvod z maloobchodního prodeje žádný subjekt nezaplátil.
- (17) Podle informací, jež Slovenská republika poskytla, byl zákon o odvodu z maloobchodního prodeje zrušen a nedošlo k žádným platbám odvodu ani ke vzniku daňové povinnosti za období, v němž byl příslušný zákon účinný.
- (18) Vzhledem k tomu, že Slovenská republika zákon o odvodu z maloobchodního prodeje zrušila, se formální vyšetřovací řízení, jež bylo zahájeno v souvislosti s opatřením podpory podle uvedeného zákona, stalo bezpředmětným.

4. ZÁVĚR

- (19) Řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU se z důvodu zrušení zákona o odvodu z maloobchodního prodeje Slovenskou republikou stalo bezpředmětným, a mělo by se uzavřít,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Z důvodu zrušení zákona o odvodu z maloobchodního prodeje Slovenskou republikou se formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie zahájené dne 2. dubna 2019 v souvislosti s opatřením podpory podle zákona o odvodu z maloobchodního prodeje stalo bezpředmětným a tímto se uzavírá.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Slovenské republice.

V Bruselu dne 21. října 2019.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise

AKTY PŘIJATÉ INSTITUCEMI ZŘÍZENÝMI MEZINÁRODNÍ DOHODOU

Pouze původní texty EHK OSN mají podle mezinárodního veřejného práva právní účinek. Status a datum vstupu tohoto předpisu v platnost je třeba ověřit v nejnovější verzi dokumentu EHK OSN o statusu TRANS/WP.29/343, který je k dispozici na internetové adrese: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29docstts.html>

Předpis OSN č. 14 – Jednotná ustanovení týkající se schvalování typu vozidel s ohledem na kotevní úchyty bezpečnostního pásu [2019/2141]

Zahrnuje veškerá platná znění až po:

Série změn 09 – datum vstupu v platnost: 29. prosinec 2018

OBSAH

PŘEDPIS

1. Oblast působnosti
2. Definice
3. Žádost o schválení
4. Schválení
5. Specifikace
6. Zkoušky
7. Kontrola v průběhu statických zkoušek kotevních úchytů bezpečnostního pásu a po nich
8. Změny a rozšíření schválení typu vozidla
9. Shodnost výroby
10. Postihy za neshodnost výroby
11. Návod k obsluze
12. Definitivní ukončení výroby
13. Názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek a názvy a adresy schvalovacích orgánů
14. Přechodná ustanovení

PŘÍLOHY

1. Sdělení
2. Uspořádání značky schválení
3. Umístění účinných kotevních úchytů pásu
4. Postup stanovení bodu „H“ a skutečného úhlu trupu pro místak sezení v motorových vozidlech
5. Tažné zařízení
6. Minimální počet bodů kotevních úchytů a umístění spodních kotevních úchytů
7. Dynamická zkouška jako alternativa pro statickou zkoušku pevnosti kotevních úchytů bezpečnostního pásu
8. Specifikace figuríny

1. OBLAST PŮSOBNOSTI

Tento předpis se vztahuje na:

vozidla kategorií M a N ⁽¹⁾ s ohledem na jejich kotevní úchyty bezpečnostních pásů určených pro dospělé cestující na sedadlech směřujících dopředu, dozadu nebo bočně.

2. DEFINICE

Pro účely tohoto předpisu se

- 2.1. „*schválením vozidla*“ rozumí schválení typu vozidla vybaveného kotevními úchyty pro dané typy bezpečnostních pásů;
- 2.2. „*typem vozidla*“ rozumí kategorie motorových vozidel, která se neliší v takových zásadních hlediscích, jako jsou rozměry, tvary a materiály konstrukčních částí nosné konstrukce vozidla nebo nosné konstrukce sedadla, ke kterým jsou připojeny kotevní úchyty bezpečnostního pásu, a je-li pevnost kotevních úchytů zkoušena dynamickou zkouškou, vlastnosti každé konstrukční části zádržného systému, zejména funkce omezovače zatížení mající vliv na síly působící na kotevní úchyty bezpečnostního pásu;
- 2.3. „*kotevními úchyty bezpečnostního pásu*“ rozumějí části nosné konstrukce vozidla nebo sedadla nebo ostatních částí vozidla, k nimž mají být soupravy bezpečnostních pásů připevněny;
- 2.4. „*účinným kotevním úchytem pásu*“ rozumí bod, který je v souladu s bodem 5.4 obvykle užívaný ke stanovení úhlu každé části bezpečnostního pásu vzhledem k jeho uživateli, tj. bod, v němž je nutno připevnit popruh, aby se dosáhlo stejné polohy jako při užívání pásu, a který může, ale nemusí být skutečným kotevním úchytem pásu podle tvarového uspořádání upevňovacích součástí pásu a jejich připevnění ke kotevnímu úchytu.
- 2.4.1. Například v případě:
- 2.4.1.1. je-li průvlak popruhu na nosné konstrukci vozidla nebo sedadla, považuje se za účinný kotevní úchyt pásu střed tohoto průvlaku v místě, kde popruh vychází z průvlaku na straně uživatele pásu; a
- 2.4.1.2. probíhá-li pás od uživatele přímo k navíječi připevněnému k nosné konstrukci vozidla nebo sedadla bez využití průvlaku popruhu, považuje se za účinný kotevní úchyt pásu průsečík osy cívky k ukládání popruhu s rovinou procházející střednicí popruhu na cívce;
- 2.5. „*podlahou*“ rozumí dolní část karoserie vozidla spojující boční stěny vozidla. V této souvislosti zahrnuje žebra, zápusťky a případně jiné výztuhy, i když jsou pod podlahou, jako například podélníky a příčníky;
- 2.6. „*sedadlem*“ rozumí nosná konstrukce, která může, ale nemusí být nedílnou součástí konstrukce vozidla s čalouněním, a poskytuje místo k sezení jedné dospělé osobě; tento termín zahrnuje jak jednotlivé sedadlo, tak i část lavicového sedadla odpovídající jednomu místu k sezení;
- 2.6.1. „*předním sedadlem cestujícího*“ rozumí každé sedadlo, kde „nejvíce vpředu se nalézající bod H“ daného sedadla je před svislou příčnou rovinou procházející bodem R řidiče nebo je v této rovině;
- 2.6.2. „*sedadlem směřujícím dopředu*“ rozumí sedadlo, které lze používat, když se vozidlo pohybuje, a které směřuje k přední části vozidla tak, že svislá rovina souměrnosti sedadla svírá se svislou rovinou souměrnosti vozidla úhel menší než +10° nebo -10°;
- 2.6.3. „*sedadlem směřujícím dozadu*“ rozumí sedadlo, které lze používat, když se vozidlo pohybuje, a které směřuje k zadní části vozidla tak, že svislá rovina souměrnosti sedadla svírá se svislou rovinou souměrnosti vozidla úhel menší než +10° nebo -10°;

(¹) Podle definice v Úplném usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, bod 2.

- 2.6.4. „*bočně směřujícím sedadlem*“ rozumí sedadlo, které lze používat, když se vozidlo pohybuje, a které směřuje k boku vozidla tak, že svislá rovina souměrnosti sedadla svírá se svislou rovinou souměrnosti vozidla úhel $90^\circ (\pm 10^\circ)$;
- 2.7. „*skupinou sedadel*“ rozumí buď sedadlo lavicového typu, nebo sedadla sice oddělená, avšak uspořádaná vedle sebe (tj. s krajními předními kotevními úchyty jednoho sedadla v přímce nebo před krajními zadními kotevními úchyty a v přímce nebo za krajními předními kotevními úchyty jiného sedadla), poskytující místo k sezení jedné nebo více dospělým osobám;
- 2.8. „*lavicovým sedadlem*“ rozumí úplná nosná konstrukce s čalouněním poskytující nejméně dvě místa k sezení pro dospělé osoby;
- 2.9. „*typem sedadla*“ rozumí kategorie sedadel, která se neliší v takových zásadních hlediscích, jako jsou:
- 2.9.1. tvar, rozměry a materiály nosné konstrukce sedadla,
- 2.9.2. typy a rozměry seřizovacích systémů a všech zajišťovacích systémů,
- 2.9.3. typ a rozměry kotevních úchytů bezpečnostního pásu na sedadle, ukotvení sedadla a příslušných částí nosné konstrukce vozidla;
- 2.10. „*ukotvením sedadla*“ rozumí systém, kterým je zajištěno připevnění soupravy sedadel k nosné konstrukci vozidla, včetně příslušných částí nosné konstrukce vozidla;
- 2.11. „*seřizovacím systémem*“ rozumí zařízení, jímž se může sedadlo nebo jeho části seřídít do polohy přizpůsobené tvarům těla sedící osoby. Toto zařízení může zejména umožňovat:
- 2.11.1. podélný posun,
- 2.11.2. svislý posun,
- 2.11.3. úhlový posun;
- 2.12. „*posouvacím systémem*“ rozumí zařízení, s jehož pomocí lze sedadlo nebo některou jeho část posunout nebo otočit bez pevné přechodné pozice, aby byl umožněn snadný přístup do prostoru za tímto sedadlem;
- 2.13. „*zajišťovacím systémem*“ rozumí každé zařízení, které udržuje sedadlo a jeho části v jakékoliv provozní poloze a zahrnuje i zařízení zajišťující opěradlo vůči sedadlu i sedadlo vůči vozidlu;
- 2.14. „*referenční oblastí*“ rozumí prostor mezi dvěma svislými podélnými rovinami vzdálenými od sebe 400 mm, ležícími symetricky k bodu H a definovanými otočením kulové hlavice měřicího přístroje ze svislé do vodorovné polohy, jak je popsáno v příloze 1 předpisu č. 21. Tento přístroj se umístí podle popisu v uvedené příloze předpisu č. 21 a nastaví na maximální délku 840 mm;
- 2.15. „*funkcí omezovače zatížení hrudníku*“ rozumí jakákoli část bezpečnostního pásu a/nebo sedadla a/nebo vozidla určená k omezení úrovně zádržných sil působících na hrudník cestujícího v případě kolize.
3. ŽÁDOST O SCHVÁLENÍ
- 3.1. Žádost o schválení typu vozidla s ohledem na kotevní úchyty bezpečnostního pásu předkládá výrobce vozidla nebo jeho řádně pověřený zástupce.

- 3.2. K žádosti musí být přiloženy níže uvedené dokumenty v trojím vyhotovení a tyto náležitosti:
- 3.2.1. výkresy celkové nosné konstrukce vozidla ve vhodném měřítku ukazující pozice kotevních úchytů bezpečnostního pásu, účinných kotevních úchytů pásu (v příslušných případech) a podrobné výkresy kotevních úchytů bezpečnostního pásu;
- 3.2.2. specifikace použitých materiálů, které by mohly negativně ovlivnit pevnost kotevních úchytů bezpečnostního pásu;
- 3.2.3. technický popis kotevních úchytů bezpečnostního pásu;
- 3.2.4. v případě kotevních úchytů bezpečnostního pásu, jsou-li připevněné ke konstrukci sedadla:
- 3.2.4.1. podrobný popis typu vozidla z hlediska konstrukce sedadel, ukotvení sedadel a jejich seřizovacích a zajišťovacích systémů;
- 3.2.4.2. výkresy sedadel, jejich ukotvení k vozidlu a jejich seřizovacích a zajišťovacích systémů provedené ve vhodném měřítku a dostatečně podrobné.
- 3.2.5. důkaz, že bezpečnostní pás nebo zádržný systém použitý ve schvalovací zkoušce kotevních úchytů vyhovuje předpisu OSN č. 16 v případě, kdy výrobce vozidla zvolí alternativní zkoušku dynamické pevnosti.
- 3.3. Výrobce podle své volby předloží zkušebně vozidlo představující typ vozidla, které má technická zkušebna provádějící schvalovací zkoušky schválit, nebo součásti vozidla považované za zásadní pro zkoušku kotevních úchytů bezpečnostního pásu.
4. SCHVÁLENÍ
- 4.1. Jestliže vozidlo předložené ke schválení podle tohoto předpisu splňuje příslušné požadavky tohoto předpisu, schválení takového typu vozidla se udělí.
- 4.2. Každému schválenému typu se přidělí číslo schválení. Jeho první dvě číslice (nyní 08, což odpovídá sérii změn 08) udávají sérii změn, která zahrnuje poslední podstatné technické změny předpisu v době vydání schválení. Stejná smluvní strana nesmí přidělit stejné číslo jinému typu vozidla, jak je definován v bodě 2.2 výše.
- 4.3. Schválení nebo rozšíření nebo odmítnutí či odnětí schválení nebo definitivní ukončení výroby typu vozidla podle tohoto předpisu se smluvním stranám dohody z roku 1958, které uplatňují tento předpis, oznámí prostřednictvím formuláře podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.
- 4.4. Na každém vozidle, které vyhovuje typu vozidla schválenému podle tohoto předpisu, se viditelně a na snadno přístupném místě uvedeném ve formuláři schválení umístí mezinárodní značka schválení, která se skládá z:
- 4.4.1. kružnice s vepsaným písmenem „E“ následovaným rozlišovacím číslem země, jež schválení udělila^(*);
- 4.4.2. čísla tohoto předpisu vpravo od kružnice předepsané v bodě 4.4.1;

(*) Rozlišovací čísla smluvních stran dohody z roku 1958 jsou uvedena v příloze 3 Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 - <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>

- 4.4.3. písmene „e“ vpravo od čísla tohoto předpisu v případě schválení typu podle dynamické zkoušky v příloze 7.
- 4.5. V případě, že vozidlo vyhovuje schválenému typu vozidla podle jednoho nebo více jiných předpisů uvedených v příloze dohody v zemi, která udělila schválení podle tohoto předpisu, se symbol předepsaný v bodě 4.4.1 nemusí opakovat; v takovém případě se další čísla a symboly všech předpisů, podle kterých bylo uděleno schválení v zemi, která udělila schválení podle tohoto předpisu, umístí ve svislých sloupcích vpravo od symbolu předepsaného v bodě 4.4.1.
- 4.6. Značka schválení musí být zřetelně čitelná a nesmazatelná.
- 4.7. Značka schválení se umístí v blízkosti štítku s údaji o vozidle, kterým vozidlo opatřil výrobce, nebo přímo na něj.
- 4.8. V příloze 2 tohoto předpisu jsou uvedeny příklady uspořádání značky schválení.
5. SPECIFIKACE
- 5.1. Definice (viz příloha 3)
- 5.1.1. Bod H je vztažný bod podle definice v bodě 2.3 přílohy 4 tohoto předpisu, který musí být určen podle postupu uvedeného ve zmíněné příloze.
- 5.1.1.1. Bod H je vztažný bod odpovídající bodu H podle definice v bodě 5.1.1, který se určí pro všechny obvyklé polohy, v nichž je sedadlo používáno.
- 5.1.1.2. Bod R je vztažný bod sezení definovaný v bodě 2.4 přílohy 4 tohoto předpisu.
- 5.1.2. Trojrozměrný referenční systém je definován v dodatku 2 k příloze 4 tohoto předpisu.
- 5.1.3. Body L_1 a L_2 jsou spodní účinné kotevní úchyty pásu.
- 5.1.4. Bod C je bod umístěný 450 mm svisle nad bodem R. Pokud však vzdálenost S definovaná v bodě 5.1.6 není kratší než 280 mm a výrobce zvolí alternativní vzorec $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$ uvedený v bodě 5.4.3.3, je svislá vzdálenost mezi body C a R 500 mm.
- 5.1.5. Úhly α_1 a α_2 jsou úhly mezi vodorovnou rovinou a rovinami kolmými na podélnou svislou střední rovinu sedadla a procházejícími bodem R a body L_1 a L_2 .
Pokud je sedadlo seřiditelné, musí být tento požadavek splněn rovněž pro body H všech obvyklých poloh pro řízení nebo pro jízdu, které udává výrobce vozidla.
- 5.1.6. S je vzdálenost v milimetrech horních účinných kotevních úchytů pásů od vztažné roviny P, která je rovnoběžná s podélnou střední rovinou vozidla a je definována takto:
- 5.1.6.1. je-li místo k sezení dostatečně určeno tvarem sedadla, je rovinou P střední rovina tohoto sedadla.
- 5.1.6.2. Není-li místo k sezení dostatečně určeno:
- 5.1.6.2.1. je rovinou P pro sedadlo řidiče svislá rovina rovnoběžná s podélnou střední rovinou vozidla, která prochází středem volantu v rovině věnce volantu, když je volant, pokud je seřiditelný, ve své středové poloze.
- 5.1.6.2.2. Rovina P pro sedadlo předního krajního cestujícího je rovina souměrná s rovinou P řidiče.

- 5.1.6.2.3. Rovina P pro zadní krajní místo k sezení je rovina stanovená výrobcem pod podmínkou, že jsou zachovány tyto mezní hodnoty vzdálenosti A mezi podélnou střední rovinou vozidla a rovinou P:
- A je rovno nebo větší než 200 mm, je-li lavicové sedadlo určeno pouze pro dva cestující;
- A je rovno nebo větší než 300 mm, je-li lavicové sedadlo určeno pro více než dva cestující.
- 5.2. Všeobecné specifikace
- 5.2.1. Kotevní úchyty bezpečnostního pásu musí být navrženy, vyrobeny a umístěny tak, aby:
- 5.2.1.1. umožňovaly instalaci vhodného bezpečnostního pásu. Kotevní úchyty pásů krajních předních míst musí být vhodné pro bezpečnostní pásy s navíječem a kladkou, zvláště s přihlédnutím k pevnostním vlastnostem kotevních úchytů bezpečnostního pásu, pokud výrobce nedodá vozidlo vybavené jinými typy bezpečnostních pásů s navíječi. Jestliže jsou kotevní úchyty vhodné jen pro určité typy bezpečnostních pásů, musí být tyto typy uvedeny ve formuláři zmíněném v bodě 4.3 výše;
- 5.2.1.2. zmenšovaly na nejmenší možnou míru nebezpečí sklouznutí pásu, když je správně nasazen;
- 5.2.1.3. zmenšovaly na nejmenší možnou míru nebezpečí poškození popruhu stykem s ostrými tuhými částmi nosné konstrukce vozidla nebo sedadla;
- 5.2.1.4. umožňovaly, aby vozidlo při obvyklém používání splňovalo ustanovení tohoto předpisu;
- 5.2.1.5. u kotevních úchytů, které zaujímají různé polohy tak, aby dovolovaly nastupování osob do vozidla a upoutání cestujících, platí požadavky tohoto předpisu pro kotevní úchyty v účinné zadržovací poloze.
- 5.3. Určení minimálního počtu kotevních úchytů bezpečnostního pásu
- 5.3.1. Každé vozidlo kategorií M a N (s výjimkou vozidel kategorií M₂ nebo M₃, která patří do tříd I nebo A¹), musí být vybaveno kotevními úchyty bezpečnostního pásu, které vyhovují požadavkům tohoto předpisu.
- Jestliže jsou vozidla kategorií M₂ nebo M₃, která patří do tříd I nebo A¹, vybavena kotevními úchyty bezpečnostního pásu, musí tyto kotevní úchyty vyhovovat požadavkům tohoto předpisu.
- 5.3.1.1. Kotevní úchyty systému upínacích pásů schválené jako pás typu S (s navíječem/navíječi nebo bez něho/nich) podle předpisu č. 16 musí vyhovět požadavkům předpisu č. 14, avšak přídavný kotevní úchyt nebo přídavné kotevní úchyty instalované pro upevnění rozkrokového popruhu (sestavy) jsou z požadavků tohoto předpisu na pevnost a umístění vyňaty.
- 5.3.2. Minimální počet kotevních úchytů bezpečnostního pásu pro každé dopředu, dozadu a bočně směřující místo k sezení je stanoven v příloze 6.
- 5.3.3. Kromě předních krajních míst jsou však pro krajní místa k sezení vozidel kategorie N₁ znázorněná v příloze 6 a označená symbolem Ø povoleny dva spodní kotevní úchyty, existuje-li průchod mezi sedadlem a nejbližší postranní stěnou vozidla, který umožní přístup cestujících k jiným částem vozidla.
- Prostor mezi sedadlem a postranní stěnou se považuje za průchod, je-li vzdálenost mezi postranní stěnou se všemi dveřmi zavřenými a svislou podélnou rovinou procházející středovou linií dotčeného sedadla, měřeno v poloze bodu R a kolmo ke střední podélné rovině vozidla, větší než 500 mm.
- 5.3.4. Pro přední středová místa k sezení znázorněná v příloze 6 a označená symbolem * jsou za přiměřené považovány dva spodní kotevní úchyty, je-li čelní sklo umístěno mimo referenční oblast definovanou v příloze 1 předpisu č. 21; je-li umístěno uvnitř referenční oblasti, jsou vyžadovány tři kotevní úchyty.

Co se týče kotevních úchytů bezpečnostního pásu, čelní sklo se považuje za část referenční oblasti, pokud může přijít do statického kontaktu se zkušebním přístrojem podle metody popsané v příloze 1 předpisu č. 21.

- 5.3.5. Každé místo k sezení označené v příloze 6 symbolem  musí být vybaveno třemi kotevními úchyty. Může být vybaveno jen dvěma kotevními úchyty za předpokladu, že je splněna některá z následujících podmínek:
- 5.3.5.1. přímo před daným místem k sezení se nachází sedadlo nebo jiné části vozidla, které vyhovují bodu 3.5 dodatku 1 k předpisu č. 80, nebo
- 5.3.5.2. žádná část pohybujícího se vozidla se nenachází v referenční oblasti a ani se do ní nemůže dostat nebo
- 5.3.5.3. části vozidla v této referenční oblasti vyhovují požadavkům na pohlcování energie stanoveným v dodatku 6 k předpisu č. 80.
- 5.3.5.4. Body 5.3.5.1 až 5.3.5.3 se nevztahují na sedadlo řidiče.
- 5.3.6. V případě sedadel nebo míst k sezení, která jsou určena k použití, pouze když vozidlo stojí, nebo na která se nevztahují body 5.3.1 až 5.3.4, se nevyžadují žádné kotevní úchyty bezpečnostního pásu. Je-li však vozidlo vybaveno kotevními úchyty pro taková sedadla, musí tyto kotevní úchyty splňovat požadavky tohoto předpisu. Kotevní úchyty určené k použití výlučně ve spojení s pásem pro zdravotně postiženou osobu anebo s jiným zádržným systémem v souladu s přílohou 8 předpisu č. 107 ve znění série změn 02 nemusí požadavkům tohoto předpisu vyhovovat.
- 5.3.7. U horního podlaží dvoupodlažního vozidla se požadavky na přední střední místa k sezení použijí i na krajní přední místa k sezení.
- 5.3.8. V případě sedadel, která je možno otočit nebo umístit do jiné orientace pro použití ve stojícím vozidle, se požadavky bodu 5.3.1 použijí pouze na ty orientace, které jsou určené pro obvyklé použití, když vozidlo jede po silnici, v souladu s tímto předpisem. V informačním dokumentu o tom musí být uvedena poznámka.
- 5.4. Umístění kotevních úchytů bezpečnostního pásu (viz obrázek 1 v příloze 3)
- 5.4.1. Všeobecná ustanovení
- 5.4.1.1. Kotevní úchyty kteréhokoliv bezpečnostního pásu mohou být umístěny na nosné konstrukci vozidla nebo sedadla nebo na kterémkoliv jiné části vozidla, nebo mohou být rozptýleně rozmístěny v kombinaci uvedených možností.
- 5.4.1.2. Téhož kotevního úchytu bezpečnostního pásu se může použít k připevnění konců dvou přilehlých bezpečnostních pásů za předpokladu, že jsou splněny požadavky zkoušky.
- 5.4.2. Umístění spodního účinného kotevního úchytu pásu
- 5.4.2.1. Přední sedadla vozidel kategorie M₁
- U motorových vozidel kategorie M₁ musí mít úhel α_1 (na opačné straně, než je spona) velikost 30° až 80° a úhel α_2 (na straně spony) musí mít velikost 45° až 80°. Oba požadavky na úhel platí pro všechny obvyklé provozní polohy předních sedadel. Je-li alespoň jeden z úhlů α_1 a α_2 konstantní (např. kotevní úchyt připevněný na sedadle) za všech obvyklých poloh používání, musí být jeho velikost 60° ± 10°. U seřiditelných sedadel se seřizovacím systémem s úhlem sklonu opěradla menším než 20° (viz obrázek 1 v příloze 3) může být úhel α_1 menší než minimální výše uvedená hodnota (30°) za podmínky, že není menší než 20° v žádné z obvyklých poloh používání.

5.4.2.2. Zadní sedadla vozidel kategorie M_1

U motorových vozidel kategorie M_1 musí mít úhly α_1 a α_2 velikost 30° až 80° u všech zadních sedadel. Jsou-li zadní sedadla seřiditelná, platí výše uvedené velikosti úhlů pro všechny obvyklé cestovní polohy.

5.4.2.3. Přední sedadla vozidel kategorií jiných než M_1

U motorových vozidel kategorií jiných než M_1 musí mít úhly α_1 a α_2 velikost 30° až 80° pro všechny obvyklé provozní polohy předních sedadel. Pokud v případě předních sedadel vozidel s maximální hmotností nepřesahující 3,5 tuny je alespoň jeden z úhlů α_1 a α_2 konstantní za všech obvyklých poloh používání, musí mít hodnotu $60^\circ \pm 10^\circ$ (např. kotevní úchyt připevněný na sedadle).

5.4.2.4. Zadní sedadla a zvláštní přední nebo zadní sedadla vozidel kategorií jiných než M_1

U vozidel kategorií jiných než M_1 v případě:

- a) lavicových sedadel;
- b) seřiditelných sedadel (předních a zadních) se seřizovacím systémem s úhlem sklonu opěradla menším než 20° (viz obrázek 1 v příloze 3) a
- c) jiných zadních sedadel

mohou mít úhly α_1 a α_2 velikost 20° až 80° za všech obvyklých poloh používání. Pokud v případě předních sedadel vozidel s maximální hmotností nepřesahující 3,5 tuny je alespoň jeden z úhlů α_1 a α_2 konstantní za všech obvyklých poloh používání, musí mít hodnotu $60^\circ \pm 10^\circ$ (např. kotevní úchyt připevněný na sedadle).

V případě sedadel, jiných než předních, vozidel kategorií M_2 a M_3 musí mít úhly α_1 a α_2 velikost 45° až 90° pro všechny obvyklé polohy použití.

5.4.2.5. Vzdálenost mezi oběma svislými rovinami rovnoběžnými se střední svislou podélnou rovinou vozidla, z nichž každá prochází jedním ze dvou spodních účinných kotevních úchytů pásu L_1 a L_2 téhož bezpečnostního pásu, nesmí být menší než 350 mm. V případě bočně směřujících sedadel nesmí být vzdálenost mezi oběma svislými rovinami rovnoběžnými se střední svislou podélnou rovinou sedadla, z nichž každá prochází jedním ze dvou spodních účinných kotevních úchytů pásu L_1 a L_2 téhož bezpečnostního pásu, menší než 350 mm. V případě pouze jednoho středového místa k sezení v zadní řadě sedadel vozidel kategorie M_1 a N_1 nesmí být u tohoto středového místa k sezení výše uvedená vzdálenost menší než 240 mm, pokud není možné vyměnit střední zadní sedadlo za žádné jiné sedadlo vozidla. Podélná střední rovina sedadla musí procházet mezi body L_1 a L_2 a musí být od těchto bodů vzdálena nejméně 120 mm.

5.4.3. Umístění horních účinných kotevních úchytů pásu (viz příloha 3)

5.4.3.1. Je-li použit průvlak popruhu nebo podobné zařízení, které ovlivňuje umístění horního účinného kotevního úchytu pásu, musí být toto umístění stanoveno běžným způsobem s uvážením polohy kotevního úchytu, kdy podélná osa popruhu prochází bodem J_1 odvozeným postupně od bodu R pomocí následujících tří úseků:

- RZ: úsek linie trupu měřený směrem vzhůru od R a dlouhý 530 mm;
- ZX: úsek kolmý na podélnou střední rovinu vozidla měřený od bodu Z ve směru kotevního úchytu a dlouhý 120 mm;
- XJ₁: úsek kolmý na rovinu definovanou úseky RZ a ZX měřený směrem dopředu od bodu X a dlouhý 60 mm.

Bod J_2 je určen symetricky k bodu J_1 vzhledem k podélné svislé rovině procházející linií trupu (popsána v bodě 5.1.2) figuríny umístěné na daném sedadle.

Když je použito dvoudveřové uspořádání pro přístup k předním i zadním sedadlům a horní kotevní úchyt je upevněn k sloupku „B“, musí být systém konstruován tak, aby neznemožňoval vstup do vozidla nebo výstup z něj.

- 5.4.3.2. Horní účinný kotevní úchyt musí ležet pod rovinou FN, která jde kolmo na podélnou střední rovinu sedadla a svírá úhel 65° s linií trupu. V případě zadních sedadel může být úhel snížen na 60° . Rovina FN musí být umístěna tak, aby linii trupu protínala v bodě D a aby platilo $DR = 315 \text{ mm} + 1,8 S$. Avšak je-li $S \leq 200 \text{ mm}$, pak $DR = 675 \text{ mm}$.
- 5.4.3.3. Horní účinný kotevní úchyt pásu musí ležet za rovinou FK, která prochází kolmo na podélnou střední rovinu sedadla a svírá s linií trupu úhel 120° v bodě B tak, že $BR = 260 \text{ mm} + S$. Pro hodnoty $S \geq 280 \text{ mm}$ může výrobce podle své volby použít $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$.
- 5.4.3.4. Hodnota S nesmí být menší než 140 mm .
- 5.4.3.5. Horní účinný kotevní úchyt pásu musí být umístěn za svislou rovinou kolmou k podélné střední rovině vozidla a procházející bodem R, jak je znázorněno v příloze 3.
- 5.4.3.6. Horní účinný kotevní úchyt pásu musí být umístěn nad vodorovnou rovinou procházející bodem C definovaným v bodě 5.1.4.
- 5.4.3.6.1. Bez ohledu na požadavky bodu 5.4.3.6 může být horní účinný kotevní úchyt pásu pro sedadla cestujících u vozidel kategorie M_2 a M_3 nastavitelný pod tuto specifikaci, pokud jsou splněny tyto požadavky:
- a) bezpečnostní pás nebo sedadlo musí být trvale označeny, aby byla určena poloha účinného horního kotevního úchytu pásu, který musí splňovat minimální výškovou polohu horního kotevního úchytu vyžadovanou v bodě 5.4.3.6. Toto označení musí uživateli jasně ukazovat, kdy je ukotvení v poloze vhodné pro použití dospělou osobou průměrné postavy;
 - b) horní účinný kotevní úchyt musí být konstruován tak, aby bylo možné seřídit jeho výšku pomocí ručního seřizovacího zařízení, které je uživateli při sezení snadno přístupné a použitelné;
 - c) horní účinný kotevní úchyt musí být navržen tak, aby se zabránilo jakémukoli nechtěnému pohybu kotevního úchytu směrem nahoru, který by snižoval účinnost zařízení při obvyklém použití;
 - d) výrobce musí v příručce k vozidlu uvést jasné pokyny týkající se seřízení takových systémů, včetně doporučení týkajících se vhodnosti a omezení pro jejich použití cestujícími malé postavy.
- Pokud však zařízení k seřízení ramenní výšky není přímo spojeno s nosnou konstrukcí vozidla nebo sedadla, ale je provedeno jako pružné zařízení k seřízení výšky v úrovni ramene:
- e) musí být při schvalování typu podle předpisu č. 14 za použití zádržného systému, který má být nainstalován, i přesto splněny požadavky uvedené v písmenech a) a d) výše;
 - f) je třeba prokázat, že bezpečnostní pás dohromady s pružným zařízením k seřízení výšky v úrovni ramene splňuje požadavky na zádržné systémy uvedené v předpisu č. 16; požadavky obsažené v písmenech b) a c) musí být splněny při schvalování typu podle bodu 8.3 předpisu č. 16.
- 5.4.3.7. Navíc k hornímu kotevnímu úchytu uvedenému v bodě 5.4.3.1 mohou být umístěny další horní účinné kotevní úchyty, jestliže se splní jedna z následujících podmínek:
- 5.4.3.7.1. Doplnkové kotevní úchyty splňují požadavky bodů 5.4.3.1 až 5.4.3.6.

- 5.4.3.7.2. Doplnkové kotevní úchyty mohou být použity bez pomoci nástrojů, splňují požadavky bodů 5.4.3.5 a 5.4.3.6 a jsou umístěny v jedné z oblastí odvozených z oblasti znázorněné na obrázku 1 v příloze 3 tohoto předpisu svislým posunutím této oblasti o 80 mm nahoru nebo dolů.
- 5.4.3.7.3. Kotevní úchyt je určen (úchyty jsou určeny) pro upínací pás, splňuje (splňují) požadavky stanovené v bodě 5.4.3.6, leží za příčnou rovinou procházející vztáznou přímkou a je umístěn (jsou umístěny):
- 5.4.3.7.3.1. v případě jednotlivého kotevního úchyty uvnitř oblasti, která je společná dvěma prostorovým úhlům definovaným svislicemi procházejícími body J_1 a J_2 definovanými v bodě 5.4.3.1, přičemž vodorovné řezy těmito úhly jsou znázorněny na obrázku 2 v příloze 3 tohoto předpisu;
- 5.4.3.7.3.2. v případě dvou kotevních úchytů uvnitř kteréhokoliv vhodného z výše definovaných prostorových úhlů za předpokladu, že každý kotevní úchyt je vzdálen nejvýše 50 mm od druhého kotevního úchyty, který má zrcadlově symetrickou polohu vzhledem k rovině P definované v bodě 5.1.6 pro uvažované sedadlo.
- 5.5. Rozměry závitových otvorů pro kotevní úchyty
- 5.5.1. Kotevní úchyt musí mít otvor opatřený závitem o velikosti 7/16 palce (20 UNF 2B).
- 5.5.2. Je-li vozidlo výrobcem vybaveno bezpečnostními pásy, které jsou připevněny ke všem kotevním úchytům předepsaným pro dané sedadlo, nemusí tyto kotevní úchyty splňovat požadavek bodu 5.5.1 za předpokladu, že splňují ostatní ustanovení tohoto předpisu. Rovněž se požadavky bodu 5.5.1 nevztahují na doplňkové kotevní úchyty, které splňují požadavek bodu 5.4.3.7.3.
- 5.5.3. Musí být možno odpojit bezpečnostní pás od kotevního úchyty bez jakéhokoliv poškození tohoto úchyty.
6. ZKOUŠKY
- 6.1. Všeobecné zkoušky pro kotevní úchyty bezpečnostního pásu
- 6.1.1. S ohledem na použití ustanovení bodu 6.2 a na žádost výrobce:
- 6.1.1.1. se mohou zkoušky provádět buď na nosné konstrukci vozidla, nebo úplně dokončeném vozidle;
- 6.1.1.2. zkoušky mohou být omezeny na kotevní úchyty pouze jednoho sedadla nebo jedné skupiny sedadel za podmínky, že:
- a) dotčené kotevní úchyty mají stejné konstrukční vlastnosti jako kotevní úchyty ostatních sedadel nebo skupin sedadel a
- b) když jsou takové kotevní úchyty zcela nebo částečně instalovány na sedadle nebo skupině sedadel, jsou konstrukční vlastnosti sedadla nebo skupiny sedadel stejné jako u ostatních sedadel nebo skupin sedadel;
- 6.1.1.3. okna a dveře mohou a nemusí být instalovány a mohou a nemusí být zavřeny;
- 6.1.1.4. může být instalován jakýkoli prvek, jenž je obvykle poskytován a který může přispívat ke zvýšení tuhosti nosné konstrukce vozidla.
- 6.1.2. Sedadla musí být instalována a umístěna do polohy pro řízení nebo použití zvolené technickou zkušebnou odpovědnou za provádění schvalovacích zkoušek tak, aby tato poloha poskytovala nejméně příznivé podmínky s ohledem na pevnost systému. Poloha sedadel musí být zaznamenána v protokolu. Opěradlo sedadla s nastavitelným sklonem musí být zajištěno podle pokynu výrobce nebo, neexistuje-li žádný takový pokyn, v poloze odpovídající účinnému úhlu opěradla co nejbližšímu 25° u vozidel kategorií M₁ a N₁ a úhlu 15° u vozidel všech ostatních kategorií.

- 6.2. Zajištění vozidla pro zkoušky kotevních úchytů bezpečnostního pásu
- 6.2.1. Metoda použitá k zajištění vozidla při zkoušce nesmí způsobit zpevnění kotevních úchytů bezpečnostního pásu a jejich oblastí ukotvení, ani způsobit zmenšení běžné deformace nosné konstrukce.
- 6.2.2. Zajišťovací zařízení se považuje za vyhovující, jestliže nevyvolá žádný účinek v oblasti zahrnující celou šířku nosné konstrukce a jestliže je vozidlo nebo nosná konstrukce blokována nebo upevněna vpředu ve vzdálenosti nejméně 500 mm od zkoušeného kotevního úchytu a držena nebo upevněna vzadu nejméně 300 mm od tohoto kotevního úchytu.
- 6.2.3. Doporučuje se, aby byla nosná konstrukce uložena na opěry umístěné přibližně v linii s osami kol nebo, není-li to možné, v linii s body připevnění závěsů.
- 6.2.4. Je-li použita jiná metoda zajištění než metoda předepsaná v bodech 6.2.1 až 6.2.3 tohoto předpisu, musí být poskytnuty důkazy, že je rovnocenná.
- 6.3. Všeobecné zkušební požadavky pro kotevní úchyty bezpečnostního pásu
- 6.3.1. Všechny kotevní úchyty bezpečnostního pásu téže skupiny sedadel musí být zkoušeny současně. Pokud však existuje riziko, že by nesymetrické zatížení sedadel a/nebo kotevních úchytů mohlo vést k selhání, může se provést další zkouška s nesymetrickým zatížením.
- 6.3.2. Tažná síla musí být použita tak, aby působila v úhlu $10^\circ \pm 5^\circ$ nad vodorovnou rovinou v rovině rovnoběžné k podélné střední rovině vozidla.
- Použije se předběžné zatížení ve výši 10 procent s tolerancí ± 30 procent cílového zatížení; toto zatížení se zvýší na 100 procent příslušného cílového zatížení.
- 6.3.3. Působení plného zatížení musí být dosaženo co nejrychleji, a to v průběhu působení maximálního zatížení v délce 60 sekund.
- Výrobce však může požadovat, aby bylo zatížení dosaženo do 4 sekund.
- Kotevní úchyty bezpečnostního pásu musí odolávat stanovenému zatížení po dobu nejméně 0,2 sekundy.
- 6.3.4. Tažná zařízení používaná při zkouškách popsaných v bodě 6.4 níže jsou znázorněna v příloze 5. Zařízení znázorněná v příloze 5 na obrázku 1 jsou umístěna na polstrování sedáku a pak, když je to možné, zatlačena do opěradla sedadla, zatímco je okolo nich pevně obepnut popruh pásu. Zařízení znázorněné v příloze 5 na obrázku 2 je ve své poloze, popruh pásu je upevněn přes zařízení a pevně napnut. V průběhu této operace se nepoužije předběžné zatížení kotevních úchytů bezpečnostního pásu vyšší než minimálně nutné pro správné uvedení zkušebního zařízení do jeho polohy.
- Tažné zařízení rozměru 254 mm nebo 406 mm použité na každém místě k sezení musí být takové, že jeho šířka je co nejbližší vzdálenosti mezi spodními kotevními úchyty.
- Tažné zařízení musí být umístěno tak, aby v průběhu zkoušky tahem nedocházelo ke vzájemnému ovlivňování, které by mělo nepříznivý dopad na zatížení a rozložení zatížení.
- 6.3.5. Kotevní úchyty bezpečnostního pásu u sedadel vybavených horními kotevními úchyty pásů se zkoušejí za těchto podmínek:
- 6.3.5.1. Přední vnější sedadla:
- Kotevní úchyty bezpečnostního pásu se podrobí zkoušce předepsané v bodě 6.4.1, při níž se na ně zátěže přenášejí pomocí zařízení, které reprodukuje geometrii tříbodového pásu vybaveného navíječem s kladkou nebo průvlakem popruhu u horního kotevního úchytu pásu. Kromě toho jestliže je počet kotevních úchytů vyšší, než je předepsáno v bodě 5.3, musí být tyto kotevní úchyty podrobeny zkoušce uvedené v bodě 6.4.5, při které jsou zátěže přenášeny na kotevní úchyty pomocí zařízení, které reprodukuje geometrii takového typu bezpečnostního pásu, který k nim má být připevněn.

- 6.3.5.1.1. Není-li navíječ připevněn k požadovanému vnějšímu spodnímu kotevnímu úchytu pásu nebo je-li navíječ připevněn k hornímu kotevnímu úchytu pásu, musí být spodní kotevní úchyty pásů rovněž podrobeny zkoušce předepsané v bodě 6.4.3.
- 6.3.5.1.2. Ve výše uvedeném případě lze zkoušky předepsané v bodech 6.4.1 a 6.4.3 provádět na dvou různých konstrukcích, pokud to výrobce požaduje.
- 6.3.5.2. Zadní vnější sedadla a všechna středová sedadla
- Kotevní úchyty pásů musí být podrobeny zkoušce předepsané v bodě 6.4.2, při níž se na ně zátěže přenášejí pomocí zařízení, které reprodukuje geometrii třibodového pásu bez navíječe, a zkoušce předepsané v bodě 6.4.3, při níž se zátěže přenášejí na oba spodní kotevní úchyty bezpečnostního pásu pomocí zařízení, které reprodukuje geometrii břišního pásu. Obě zkoušky se na žádost výrobce mohou provádět na dvou různých konstrukcích.
- 6.3.5.3. Když výrobce dodá své vozidlo s bezpečnostními pásy, mohou být odpovídající kotevní úchyty pásů na žádost výrobce podrobeny pouze zkoušce, při níž jsou zátěže přenášeny na tyto úchyty prostřednictvím zařízení reprodukcujícího geometrii typu pásů, které se mají připevnit k těmto kotevním úchytům.
- 6.3.6. Nemají-li zadní vnější sedadla a středová sedadla horní kotevní úchyty pásů, musí být spodní kotevní úchyty pásů podrobeny zkoušce předepsané v bodě 6.4.3, při níž jsou zátěže přenášeny na tyto kotevní úchyty pomocí zařízení, které reprodukuje geometrii břišního pásu.
- 6.3.7. Je-li vozidlo konstruováno tak, že připouští užití jiných zařízení, která nedovolují přímé připevnění popruhů ke kotevním úchytům bezpečnostního pásu bez použití válečků atd. nebo která kromě kotevních úchytů zmíněných v bodě 5.3 vyžadují doplňkové kotevní úchyty pásů, musí být bezpečnostní pás nebo souprava lanek, válečků atd. představující vybavení bezpečnostního pásu připojeny takovým zařízením ke kotevním úchytům pásů ve vozidle a kotevní úchyty pásů musí být v příslušných případech podrobeny zkoušce předepsané v bodě 6.4.
- 6.3.8. Může se užít jiná zkušební metoda, než která je předepsána v bodě 6.3, musí se však prokázat, že je rovnocenná.
- 6.4. Zvláštní zkušební požadavky pro kotevní úchyty bezpečnostního pásu
- 6.4.1. Zkouška v sestavě třibodového pásu s navíječem a s kladkou nebo průvlakem popruhu u horního kotevního úchytu bezpečnostního pásu
- 6.4.1.1. K hornímu kotevnímu úchytu bezpečnostního pásu musí být připevněna zvláštní kladka nebo průvlak lanka nebo popruhu vhodné k přenosu zatížení z tažného zařízení nebo kladka nebo průvlak popruhu dodané výrobcem.
- 6.4.1.2. Zkušební zátěž $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$ musí být aplikována na tažné zařízení (viz obrázek 2 v příloze 5) připevněné ke kotevním úchytům téhož pásu pomocí zařízení, které reprodukuje geometrii popruhu horní části trupu tohoto bezpečnostního pásu. V případě vozidel jiných kategorií než M_1 a N_1 činí zkušební zátěž $675 \pm 20\text{ daN}$; to neplatí u vozidel kategorií M_3 a N_3 , u nichž zkušební zátěž činí $450 \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.1.3. Současne musí být aplikována tažná síla $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$ na tažné zařízení (viz obrázek 1 v příloze 5) připevněné ke dvěma spodním kotevním úchytům bezpečnostního pásu. V případě vozidel jiných kategorií než M_1 a N_1 činí zkušební zátěž $675 \pm 20\text{ daN}$; to neplatí u vozidel kategorií M_3 a N_3 , u nichž zkušební zátěž činí $450 \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.2. Zkouška v sestavě třibodového pásu bez navíječe nebo s navíječem u horního kotevního úchytu bezpečnostního pásu

- 6.4.2.1. Zkušební zátěž $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$ musí být aplikována na tažné zařízení (viz obrázek 2 v příloze 5) připevněné k hornímu kotevnímu úchytu a k protějším spodnímu kotevnímu úchytu téhož bezpečnostního pásu, který je vybaven navíječem upevněným u horního kotevního úchytu pásu, pokud je dodán od výrobce. V případě vozidel jiných kategorií než M_1 a N_1 činí zkušební zátěž $675 \pm 20\text{ daN}$; to neplatí u vozidel kategorií M_3 a N_3 , u nichž zkušební zátěž činí $450 \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.2.2. Současne musí být aplikována tažná síla $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$ na tažné zařízení (viz obrázek 1 v příloze 5) připevněné ke spodním kotevním úchytům bezpečnostního pásu. V případě vozidel jiných kategorií než M_1 a N_1 činí zkušební zátěž $675 \pm 20\text{ daN}$; to neplatí u vozidel kategorií M_3 a N_3 , u nichž zkušební zátěž činí $450 \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.3. Zkouška v sestavě břišního pásu
- Zkušební zátěž $2\,225\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$ musí být aplikována na tažné zařízení (viz příloha 5, obrázek 1) připevněné ke dvěma spodním kotevním úchytům bezpečnostního pásu. V případě vozidel jiných kategorií než M_1 a N_1 činí zkušební zátěž $1\,110 \pm 20\text{ daN}$; to neplatí u vozidel kategorií M_3 a N_3 , u nichž zkušební zátěž činí $740 \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.4. Zkouška kotevních úchytů bezpečnostního pásu, které jsou všechny umístěny na nosné konstrukci sedadla nebo které jsou rozmístěny na nosné konstrukci vozidla a konstrukci sedadla
- 6.4.4.1. Zkouška popsaná v bodech 6.4.1, 6.4.2 a 6.4.3 musí být provedena v příslušných případech při současném působení síly popsané níže na každé sedadlo a každou skupinu sedadel.
- 6.4.4.2. Zátěže uvedené v bodech 6.4.1, 6.4.2 a 6.4.3 se doplní o sílu odpovídající 20násobku hmotnosti celého sedadla. Na sedadlo nebo příslušné části sedadla musí být aplikována setrvačná zátěž odpovídající fyzickému účinku hmotnosti daného sedadla na ukotvení sedadla. Stanovení zátěže nebo zátěží, které jsou aplikovány navíc, a rozdělení zátěže provede výrobce a schválí technická zkušebna.
- V případě vozidel kategorií M_2 a N_2 musí být tato síla rovna 10násobku hmotnosti celého sedadla; u kategorií M_3 a N_3 je rovna 6,6násobku hmotnosti celého sedadla.
- 6.4.5. Zkouška v sestavě speciálního typu pásu
- 6.4.5.1. Zkušební zátěž $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$ musí být aplikována na tažné zařízení (viz obrázek 2 v příloze 5) připevněné ke kotevním úchytům takového bezpečnostního pásu pomocí zařízení, které reprodukuje geometrii popruhu nebo popruhů horní části trupu.
- 6.4.5.2. Současne musí být aplikována tažná síla $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$ na tažné zařízení (viz obrázek 3 v příloze 5) připevněné ke dvěma spodním kotevním úchytům bezpečnostního pásu.
- 6.4.5.3. V případě vozidel jiných kategorií než M_1 a N_1 je tato zkušební zátěž $675 \pm 20\text{ daN}$, s výjimkou vozidel kategorií M_3 a N_3 , u kterých je zkušební zátěž $450 \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.6. Zkouška v případě sedadel směřujících dozadu
- 6.4.6.1. Body kotevních úchytů se zkoušejí silami předepsanými v příslušných bodech 6.4.1, 6.4.2 nebo 6.4.3. V každém případě musí zkušební zatížení odpovídat zátěži předepsané pro vozidla kategorií M_3 nebo N_3 .
- 6.4.6.2. Zkušební zatížení musí směřovat dopředu ve vztahu k danému místu k sezení podle postupu předepsaného v bodě 6.3.

- 6.4.7. Zkouška v případě bočně směřujících sedadel
- 6.4.7.1. Body kotevních úchytů se zkoušejí silami předepsanými v bodě 6.4.3 pro vozidla kategorie M₃.
- 6.4.7.2. Zkušební zatížení musí směřovat dopředu ve vztahu k vozidlu, v souladu s postupem předepsaným v bodě 6.3. Jsou-li bočně směřující sedadla na základní konstrukci seskupena, zkouší se kotevní úchyty bezpečnostního pásu každého místa k sezení ve skupině odděleně. Základní konstrukce musí být navíc zkoušena postupem popsáním v bodě 6.4.8.
- 6.4.7.3. Tažné zařízení uzpůsobené pro zkoušky bočně směřujících sedadel je znázorněno v příloze 5 na obrázku 1b.
- 6.4.8. Zkouška základní konstrukce bočně směřujících sedadel
- 6.4.8.1. Základní konstrukce bočně směřujících sedadel nebo skupina bočně směřujících sedadel se zkouší silami předepsanými v bodě 6.4.3 pro vozidla kategorie M₃.
- 6.4.8.2. Zkušební zatížení musí směřovat dopředu ve vztahu k vozidlu, v souladu s postupem předepsaným v bodě 6.3. Pokud jsou bočně směřující sedadla seskupena, zkouší se základní konstrukce současně pro každé místo k sezení ve skupině.
- 6.4.8.3. Bod působení sil předepsaný v bodech 6.4.3 a 6.4.4 musí být co nejbližší bodu H a na přímce definované vodorovnou rovinou svislou příčnou rovinou procházející příslušným bodem H každého místa k sezení.
- 6.5. V případě skupiny sedadel popsáných v bodě 1 přílohy 7 lze provést dynamickou zkoušku z přílohy 7 jako alternativu statické zkoušky předepsané v bodech 6.3 a 6.4, a to podle volby výrobce vozidla.
7. KONTROLA V PRŮBĚHU STATICKÝCH ZKOUŠEK KOTEVNÍCH ÚCHYTŮ BEZPEČNOSTNÍHO PÁSU A PO NICH
- 7.1. Všechny kotevní úchyty musí být schopny odolat zkoušce předepsané v bodech 6.3 a 6.4. Trvalá deformace včetně částečného roztržení nebo zlomení jakéhokoliv kotevního úchytu nebo okolní oblasti se nepovažuje za závalu, jestliže požadovaná síla působí po stanovenou dobu. V průběhu zkoušky musí být dodrženy minimální vzdálenosti spodních účinných kotevních úchytů pásu uvedených v bodě 5.4.2.5 a požadavky bodu 5.4.3.6 pro horní účinné kotevní úchyty bezpečnostního pásu.
- 7.1.1. Je-li u vozidel kategorie M₁ o celkové dovolené hmotnosti nepřevyšující 2,5 tuny horní kotevní úchyt bezpečnostního pásu připevněn ke konstrukci sedadla, nesmí být horní účinný kotevní úchyt bezpečnostního pásu při zkoušce posunut před příčnou rovinu procházející bodem R a bodem C daného sedadla (viz obrázek 1 v příloze 3 tohoto předpisu).
- U jiných než výše zmíněných vozidel nesmí být horní účinný kotevní úchyt bezpečnostního pásu při zkoušce posunut před příčnou rovinu skloněnou o 10° ve směru vpřed a procházející bodem R sedadla.
- Maximální posun bodu horního účinného kotevního úchytu musí být změřen v průběhu zkoušky.
- Jestliže posun bodu horního účinného kotevního úchytu překročí výše zmíněné omezení, musí výrobce technické zkušební prokázat, že cestujícímu nehrozí žádné nebezpečí. Aby se prokázala existence dostatečného prostoru pro přežití, může se například provést zkušební postup podle předpisu č. 94 nebo zkouška se sáněmi s odpovídajícím impulsem.
- 7.2. U vozidel, kde jsou tato zařízení použita, musí být zařízení pro posun a zajištění umožňující cestujícím na všech sedadlech opustit vozidlo stále ručně ovladatelná po odstranění tahové síly.

- 7.3. Po zkouškách se zaznamenají všechna poškození kotevních úchytů a nosných konstrukcí, na které působilo zatížení při zkouškách.
- 7.4. Odchylně je stanoveno, že horní kotevní úchyty připevněné k jednomu nebo více sedadlům vozidel kategorie M₃ a kategorie M₂ s maximální hmotností překračující 3,5 tuny, které splňují požadavky předpisu č. 80, nemusí vyhovět požadavkům bodu 7.1, pokud jde o soulad s bodem 5.4.3.6.
8. ZMĚNY A ROZŠÍŘENÍ SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDLA
- 8.1. Každá změna typu vozidla se musí oznámit schvalovacímu orgánu, který typ vozidla schválil. Tento orgán pak může buď:
- 8.1.1. usoudit, že je nepravděpodobné, že by provedené změny měly znatelný nepříznivý účinek, a že vozidlo v každém případě stále splňuje požadavky, nebo
- 8.1.2. požádat technickou zkušebnu odpovědnou za provádění zkoušek o nový protokol o zkoušce.
- 8.2. Potvrzení nebo odmítnutí schválení s uvedením změn se smluvním stranám dohody uplatňujícím tento předpis oznámí postupem podle bodu 4.3.
- 8.3. Příslušný orgán vydávající rozšíření schválení přidělí takovému rozšíření pořadové číslo a informuje o něm ostatní strany dohody z roku 1958 uplatňující tento předpis pomocí formuláře sdělení podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.
9. SHODNOST VÝROBY
- Postupy pro zajištění shodnosti výroby musí být v souladu s postupy stanovenými v dodatku 1 dohody (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), přičemž musí být splněny tyto požadavky:
- 9.1. Každé vozidlo, které nese značku schválení, jak je předepsáno podle tohoto předpisu, musí být shodné s typem vozidla schváleným s ohledem na podrobnosti, které ovlivňují vlastnosti kotevních úchytů bezpečnostního pásu.
- 9.2. Za účelem ověření shody podle bodu 9.1 výše musí být podroben namátkovým kontrolám dostatečný počet sériově vyráběných vozidel opatřených značkou schválení, kterou vyžaduje tento předpis.
- 9.3. Výše zmíněné kontroly se zpravidla omezí na měření. Pokud to však je nutné, musí být vozidla podrobena některým zkouškám popsaným v bodě 6 výše zvoleným technickou zkušebnou, která provádí schvalovací zkoušky.
10. POSTIHY ZA NESHODNOST VÝROBY
- 10.1. Schválení udělené pro daný typ vozidla podle tohoto předpisu může být odňato, jestliže není splněn požadavek stanovený v bodě 9.1 výše nebo pokud jeho kotevní úchyty bezpečnostního pásu neprošly kontrolami předepsanými v bodě 9 výše.
- 10.2. Jestliže smluvní strana dohody uplatňující tento předpis odejme schválení, které dříve udělila, uvědomí o tom neprodleně ostatní smluvní strany uplatňující tento předpis pomocí formuláře sdělení odpovídajícího vzoru uvedenému v příloze 1 tohoto předpisu.

11. NÁVOD K OBSLUZE

Vnitrostátní orgány mohou vyžadovat, aby výrobci vozidel, která jsou těmito orgány registrována, uvedli v návodu k obsluze vozidla jasně tyto informace:

11.1. kde jsou kotevní úchyty a

11.2. pro jaké typy pásů jsou kotevní úchyty určeny (viz příloha 1, položka 5).

12. DEFINITIVNÍ UKONČENÍ VÝROBY

Jestliže držitel schválení úplně zastaví výrobu typu kotevních úchytů bezpečnostního pásu schválených v souladu s tímto předpisem, informuje o tom orgán, který schválení udělil. Po obdržení příslušného sdělení informuje tento orgán o této skutečnosti ostatní smluvní strany dohody z roku 1958 uplatňující tento předpis, a to pomocí formuláře sdělení podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.

13. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN ODPOVĚDNÝCH ZA PROVÁDĚNÍ SCHVALOVACÍCH ZKOUŠEK A NÁZVY A ADRESY SCHVALOVACÍCH ORGÁNŮ

Smluvní strany dohody z roku 1958, které uplatňují tento předpis, sdělí sekretariátu Organizace spojených národů názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek, jakož i názvy a adresy schvalovacích orgánů, které udělují schválení a jimž se zasílají formuláře potvrzující udělení, rozšíření, odmítnutí nebo odnětí schválení vydané v jiných zemích.

14. PŘECHODNÁ USTANOVENÍ

14.1. Počínaje úředním datem vstupu série změn 06 tohoto předpisu v platnost neodmítne žádná ze smluvních stran uplatňujících tento předpis udělit schválení EHK podle tohoto předpisu ve znění série změn 06.

14.2. Po uplynutí dvou let od vstupu série změn 06 tohoto předpisu v platnost udělí smluvní strany uplatňující tento předpis schválení EHK pouze tehdy, pokud jsou splněny požadavky tohoto předpisu ve znění série změn 06.

14.3. Po uplynutí sedmi let od vstupu série změn 06 tohoto předpisu v platnost mohou smluvní strany uplatňující tento předpis odmítnout uznat schválení, která nebyla udělena v souladu se sérií změn 06 tohoto předpisu. Nicméně stávající schválení kategorií vozidel, které nejsou dotčeny sérií změn 06 tohoto předpisu, zůstávají platná a smluvní strany uplatňující tento předpis je musí nadále přijímat.

14.4. U vozidel, která nejsou dotčena ustanoveními bodu 7.1.1 výše, zůstávají schválení udělená podle série změn 04 tohoto předpisu v platnosti.

14.5. U vozidel, která nejsou dotčena doplňkem 4 k sérii změn 05 tohoto předpisu, zůstávají stávající schválení v platnosti, pokud byla udělena v souladu se sérií změn 05 až do jejího dodatku 3.

14.6. Počínaje úředním datem vstupu v platnost doplňku 5 k sérii změn 05 neodmítne žádná smluvní strana uplatňující tento předpis udělit schválení podle tohoto předpisu ve znění doplňku 5 k sérii změn 05.

14.7. U vozidel, která nejsou dotčena doplňkem 5 k sérii změn 05 tohoto předpisu, zůstávají stávající schválení v platnosti, pokud byla udělena v souladu se sérií změn 05 až do jejího dodatku 3.

- 14.8. Počínaje 20. únorem 2005 udělí smluvní strany uplatňující tento předpis schválení pro vozidla kategorie M₁ pouze tehdy, pokud jsou splněny požadavky tohoto předpisu ve znění doplňku 5 k sérii změn 05.
- 14.9. Počínaje 20. únorem 2007 mohou smluvní strany uplatňující tento předpis odmítnout uznat schválení pro vozidla kategorie M₁, která nebyla udělena v souladu s doplňkem 5 k sérii změn 05 tohoto předpisu.
- 14.10. Počínaje 16. červencem 2006 udělí smluvní strany uplatňující tento předpis schválení pro vozidla kategorie N pouze tehdy, pokud typ vozidla splňuje požadavky tohoto předpisu ve znění doplňku 5 k sérii změn 05.
- 14.11. Počínaje 16. červencem 2008 mohou smluvní strany uplatňující tento předpis odmítnout uznat schválení pro vozidla kategorie N, která nebyla udělena v souladu s doplňkem 5 k sérii změn 05 tohoto předpisu.
- 14.12. Počínaje úředním datem vstupu série změn 07 tohoto předpisu v platnost žádná ze smluvních stran uplatňujících tento předpis neodmítne udělit schválení podle tohoto předpisu ve znění série změn 07.
- 14.13. Po uplynutí 24 měsíců od vstupu série změn 07 v platnost udělí smluvní strany, které uplatňují tento předpis, schválení pouze tehdy, jsou-li splněny požadavky tohoto předpisu ve znění série změn 07.
- 14.14. Po uplynutí 36 měsíců od vstupu série změn 07 v platnost mohou smluvní strany, které uplatňují tento předpis, odmítnout uznat schválení, jež nebyla udělena v souladu se sérií změn 07 tohoto předpisu.
- 14.15. Bez ohledu na ustanovení bodů 14.13 a 14.14 zůstanou schválení kategorií vozidel podle předchozí série změn tohoto předpisu, které nejsou dotčeny sérií změn 07, nadále platná a smluvní strany, které uplatňují tento předpis, je budou nadále uznávat.
- 14.16. Neobsahují-li vnitrostátní předpisy smluvních stran v době přistoupení k tomuto předpisu žádné požadavky týkající se povinného vybavení sklopných sedadel kotevními úchyty bezpečnostního pásu, mohou smluvní strany pro účely svých vnitrostátních schválení nadále umožňovat provedení sklopných sedadel bez těchto kotevních úchytů, avšak v takovém případě nemohou být tyto kategorie autobusů schváleny podle tohoto předpisu.
- 14.17. Počínaje úředním datem vstupu doplňku 2 k sérii změn 07 v platnost neodmítne žádná smluvní strana uplatňující tento předpis udělit schválení typu podle tohoto předpisu ve znění doplňku 2 k sérii změn 07.
- 14.18. Po uplynutí 12 měsíců od úředního data vstupu doplňku 2 k sérii změn 07 v platnost musí smluvní strany uplatňující tento předpis udělit schválení jen těm typům vozidel, které vyhoví požadavkům tohoto předpisu ve znění doplňku 2 k sérii změn 07.
- 14.19. Smluvní strany, které uplatňují tento předpis, nesmí odmítnout udělit rozšíření schválení, a to ani v případě, že nejsou dodržena ustanovení doplňku 2 k sérii změn 07 tohoto předpisu.
- 14.20. Počínaje úředním datem vstupu série změn 08 tohoto předpisu v platnost neodmítne žádná ze smluvních stran uplatňujících tento předpis udělit schválení nebo uznat schválení typu podle tohoto předpisu ve znění série změn 08.
- 14.21. Smluvní strany, které uplatňují tento předpis, nesmí odmítnout udělit rozšíření schválení typu pro stávající typy na základě ustanovení, která platila v době udělení původního schválení.

- 14.22. Po vstupu série změn 08 tohoto předpisu v platnost nejsou smluvní strany, které uplatňují tento předpis, povinny uznat schválení typu udělená v souladu s jakoukoli předchozí sérií změn tohoto předpisu.
- 14.23. Počínaje úředním datem vstupu série změn 09 tohoto předpisu v platnost neodmítne žádná ze smluvních stran uplatňujících tento předpis udělit nebo uznat schválení typu OSN podle tohoto předpisu ve znění série změn 09.
- 14.24. Počínaje 1. zářím 2019 nejsou smluvní strany, které uplatňují tento předpis, povinny uznat schválení typu OSN podle předchozí série změn, jež byla poprvé vydána po 1. září 2019.
- 14.25. Do 1. září 2025 musí smluvní strany, které uplatňují tento předpis, uznat schválení typu OSN podle předchozí série změn, jež byla poprvé vydána před 1. zářím 2019.
- 14.26. Počínaje 1. zářím 2025 nejsou smluvní strany, které uplatňují tento předpis, povinny uznat schválení typu vydaná podle předchozí série změn tohoto předpisu.
- 14.27. Bez ohledu na výše uvedená přechodná ustanovení, nejsou smluvní strany, které začnou uplatňovat tento předpis po datu vstupu poslední série změn v platnost, povinny uznat schválení typu OSN, jež byla udělena v souladu s jakoukoli předchozí sérií změn tohoto předpisu/jsou povinny uznat pouze schválení typu OSN udělená v souladu se sérií změn 09.
- 14.28. Bez ohledu na ustanovení bodu 14.26 budou smluvní strany, které uplatňují tento předpis OSN, nadále uznávat schválení typu OSN vydaná podle předchozí série změn tohoto předpisu OSN pro vozidla/systémy vozidel, jež nejsou dotčeny změnami zavedenými sérií změn 09.
- 14.29. Smluvní strany, které uplatňují tento předpis, nesmí odmítnout udělit schválení typu OSN podle jakékoli předchozí série změn tohoto předpisu nebo rozšíření schválení.
-

PŘÍLOHA 1

USPORADANI ZNACKY SCHVALENÍ

(maximální formát: A4 (210 × 297 mm))



Vydal: Název správního orgánu

.....

.....

.....

ve věci: udělení schválení
rozšíření schválení
odmítnutí schválení
odnětí schválení
definitivního ukončení výroby

typu vozidla z hlediska kotevních úchytů bezpečnostního pásu podle předpisu OSN č. 14

Schválení č. Rozšíření č.

1. Obchodní název nebo značka motorového vozidla.....
2. Typ vozidla
3. Název a adresa výrobce
4. Název a adresa případného zástupce výrobce.....
5. Označení typu pásů a navíječů schválených pro montáž ke kotevním úchytům, kterými je vozidlo vybaveno:

				Kotevní úchyt na */	
				konstrukci vozidla	konstrukci sedadla
Vpředu	Pravé sedadlo	{	spodní kotevní úchyty { vnější vnitřní		
			horní kotevní úchyt		
	Prostřední sedadlo	{	spodní kotevní úchyty { pravý levý		
Vzadu			horní kotevní úchyt		
	Levé sedadlo	{	spodní kotevní úchyty { vnější vnitřní		
			horní kotevní úchyt		
Vzadu	Pravé sedadlo	{	spodní kotevní úchyty { vnější vnitřní		
			horní kotevní úchyt		
	Prostřední sedadlo	{	spodní kotevní úchyty { pravý levý		
			horní kotevní úchyt		
	Levé sedadlo	{	spodní kotevní úchyty { vnější vnitřní		
			horní kotevní úchyt		

* Uvedte v konkrétním místě následující písmeno/písmena:

„A“ pro tříbodový pás,
 „B“ pro břišní pásy,
 „S“ pro speciální typy pásů, v tomto případě se typ uvede v části „Poznámky“,
 „Ar“, „Br“ nebo „Sr“ pro pásy s navíječi,
 „Ae“, „Be“ nebo „Se“, „Se“ pro pásy se zařízením pro pohlcování energie,
 „Are“, „Bre“ nebo „Sre“ pro pásy s navíječi a se zařízením pro pohlcování energie alespoň u jednoho kotevního úchytu.

Poznámky:

6. Popis sedadel³.....
7. Popis seřizovacího, posouvacího a zajišťovacího systému buď sedadla, nebo jeho částí³:
.....

8. Popis ukotvení sedadla³:
9. Popis zvláštního typu bezpečnostního pásu požadovaného v případě, že je kotevní úchyt umístěn na konstrukci sedadla nebo obsahuje zařízení pro rozptýl energie:
10. Vozidlo předloženo ke schválení dne:
11. Technická zkušebna odpovědná za provedení schvalovacích zkoušek:
12. Datum protokolu vydaného touto zkušebnou:
13. Číslo protokolu vydaného touto zkušebnou:
14. Schválení uděleno/rozšířeno/odmítnuto/odňato²:
15. Umístění značky schválení na vozidle:
16. Místo:
17. Datum:
18. Podpis:
19. K tomuto sdělení jsou přiloženy následující dokumenty, které jsou uloženy u schvalovacího orgánu, jenž udělil schválení, a které jsou dostupné na vyžádání:

výkresy, schémata a plány kotevních úchytů bezpečnostního pásu a nosné konstrukce vozidla,

fotografie kotevních úchytů bezpečnostního pásu a nosné konstrukce vozidla,

výkresy, schémata a plány sedadel, jejich ukotvení na vozidle, seřizovacího a posouvacího systému sedadel a jejich částí a jejich zajišťovacích zařízení³,

fotografie sedadel, jejich ukotvení, seřizovacího a posouvacího systému sedadel a jejich částí a jejich zajišťovacích zařízení³.

^{1.} Rozlišovací číslo země, která schválení udělila/rozšířila/odmítla/odňala (viz ustanovení o schválení v předpisu).

^{2.} Nehodící se škrtněte.

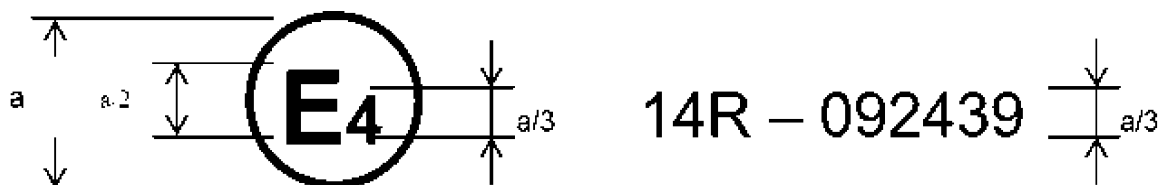
^{3.} Pouze je-li kotevní úchyt připojen k sedadlu nebo podpírá-li sedadlo popruh pásu.

PŘÍLOHA 2

USPOŘÁDÁNÍ ZNAČKY SCHVÁLENÍ

VZOR A

(viz bod 4.4 tohoto předpisu)

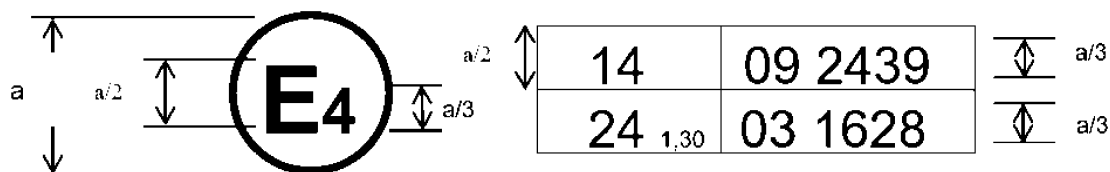


a = minimálně 8 mm

Výše uvedená značka schválení umístěná na vozidle ukazuje, že dotčený typ vozidla byl z hlediska kotevních úchytů bezpečnostního pásu schválen v Nizozemsku (E 4) podle předpisu OSN č. 14 pod číslem 092439. První dvě číslice čísla schválení poukazují na to, že v době udělení schválení již předpis OSN č. 14 obsahoval sérii změn 09.

Vzor B

(viz bod 4.5 tohoto předpisu)



a = minimálně 8 mm

Výše uvedená značka schválení umístěná na vozidle ukazuje, že dotčený typ vozidla byl schválen v Nizozemsku (E4) podle předpisů OSN č. 14 a 24 ⁽¹⁾. (V případě druhého předpisu má opravený koeficient pohlcení hodnotu 1,30 m⁻¹). Čísla schválení poukazují na to, že ve dnech, kdy byla tato schválení udělena, předpis OSN č. 14 zahrnoval sérii změn 09 a předpis OSN č. 24 byl ve stavu série změn 03.

⁽¹⁾ Druhé číslo je uvedeno pouze jako příklad.

PŘÍLOHA 3

UMÍSTĚNÍ ÚČINNÝCH KOTEVNÍCH ÚCHYTŮ PÁSU

Obrázek 1

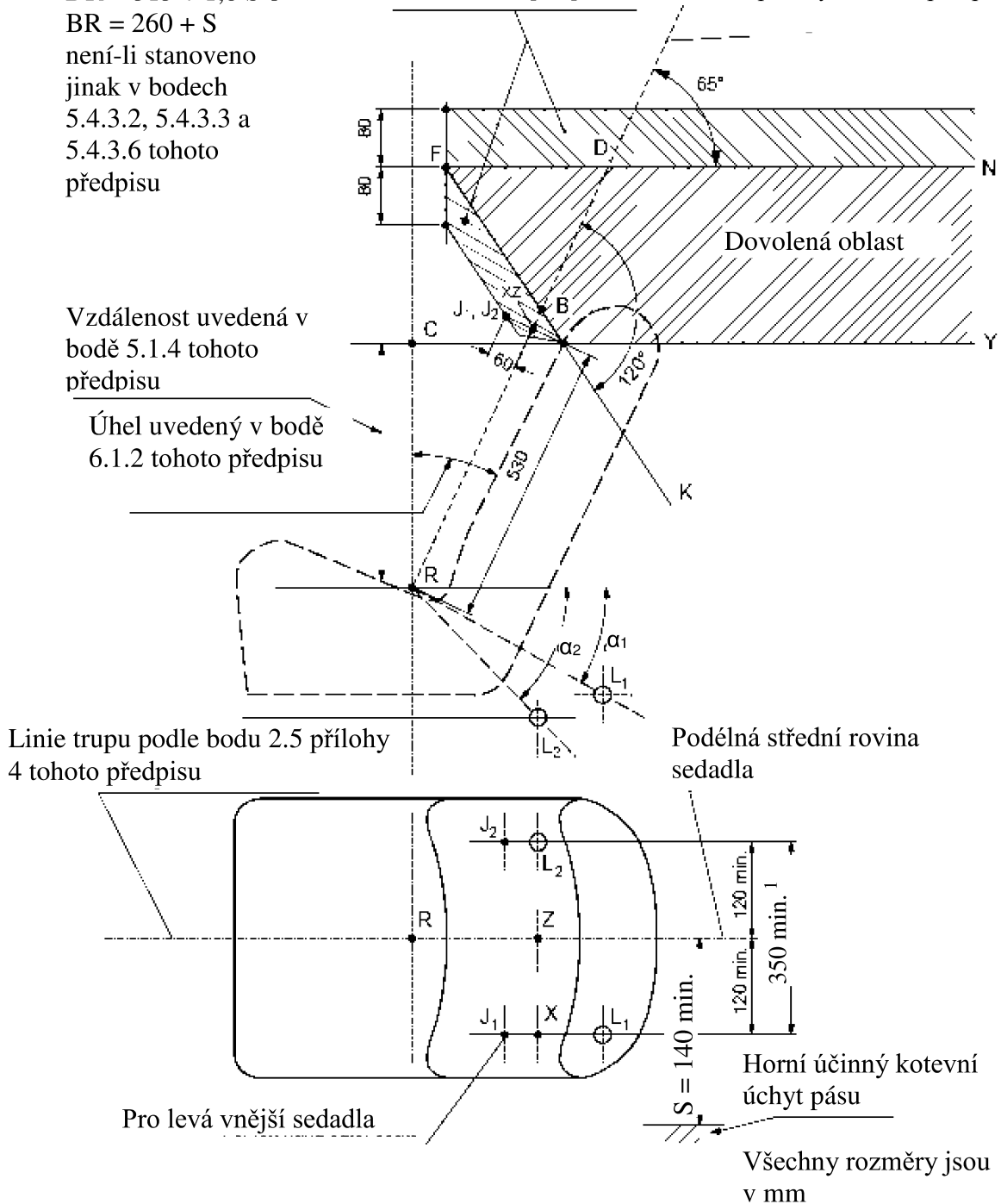
Oblasti umístění účinných kotevních úchytů pásu

(Výkres ukazuje jeden příklad, kde je horní kotevní úchyt připevněn k bočnímu panelu karoserie vozidla)

DR = 315 + 1,8 S
BR = 260 + S
není-li stanoveno
jinak v bodech
5.4.3.2, 5.4.3.3 a
5.4.3.6 tohoto
předpisu

Dovolená oblast pro doplňkové kotevní úchyty
podle bodu 5.4.3.7.2 tohoto předpisu

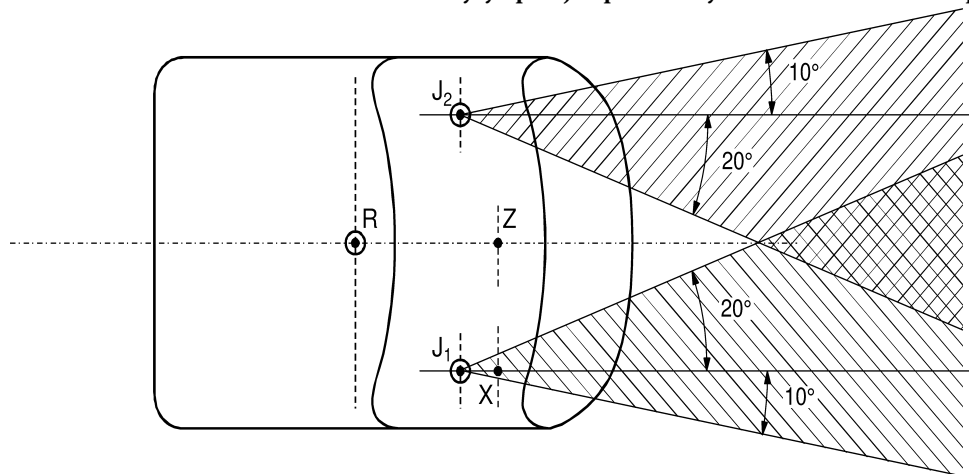
Linie trupu podle bodu 2.5
přílohy 4 tohoto předpisu



1. Minimálně 240 mm pro středová zadní místa k sezení vozidel kategorií M₁ a N₁.

Obrázek 2

Účinné horní kotevní úchyty splňující požadavky bodu 5.4.3.7.3 tohoto předpisu



PŘÍLOHA 4

Postup stanovení bodu „H“ a skutečného úhlu trupu pro místa k sezení v motorových vozidlech ⁽¹⁾

Dodatek 1 – Popis trojrozměrného zařízení pro stanovení bodu „H“ ⁽¹⁾

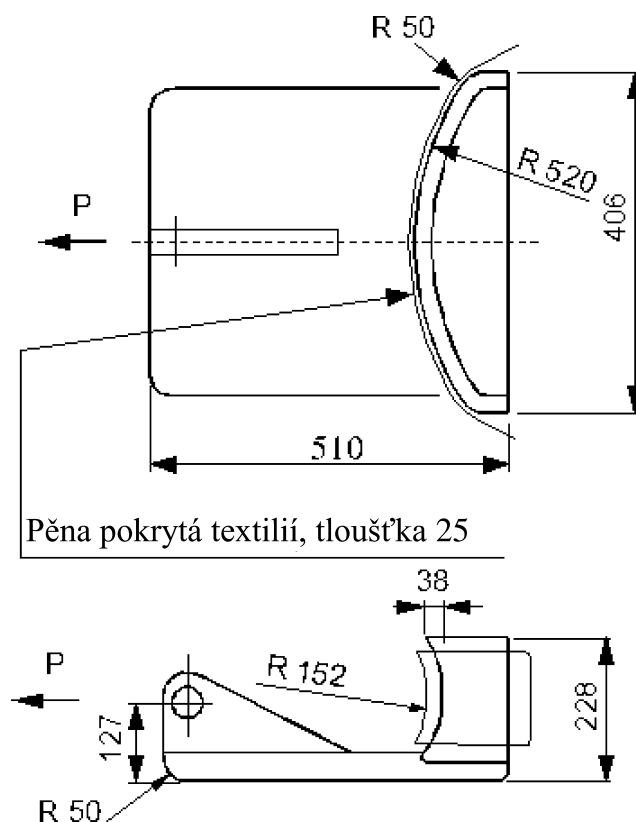
Dodatek 2 – Trojrozměrný referenční systém ⁽¹⁾

Dodatek 3 – Referenční údaje týkající se míst k sezení ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Postup je popsán v příloze 1 Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), (dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6).

PŘÍLOHA 5
TAŽNÉ ZAŘÍZENÍ

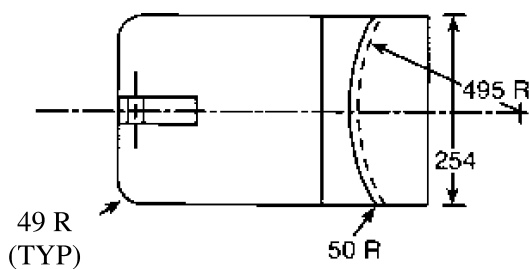
Obrázek 1



Pěna pokrytá textilií, tloušťka 25

Všechny rozměry jsou v milimetrech (mm)

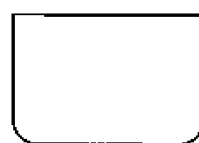
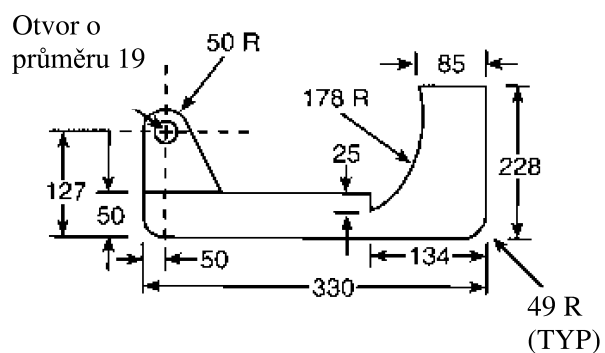
Obrázek 1a



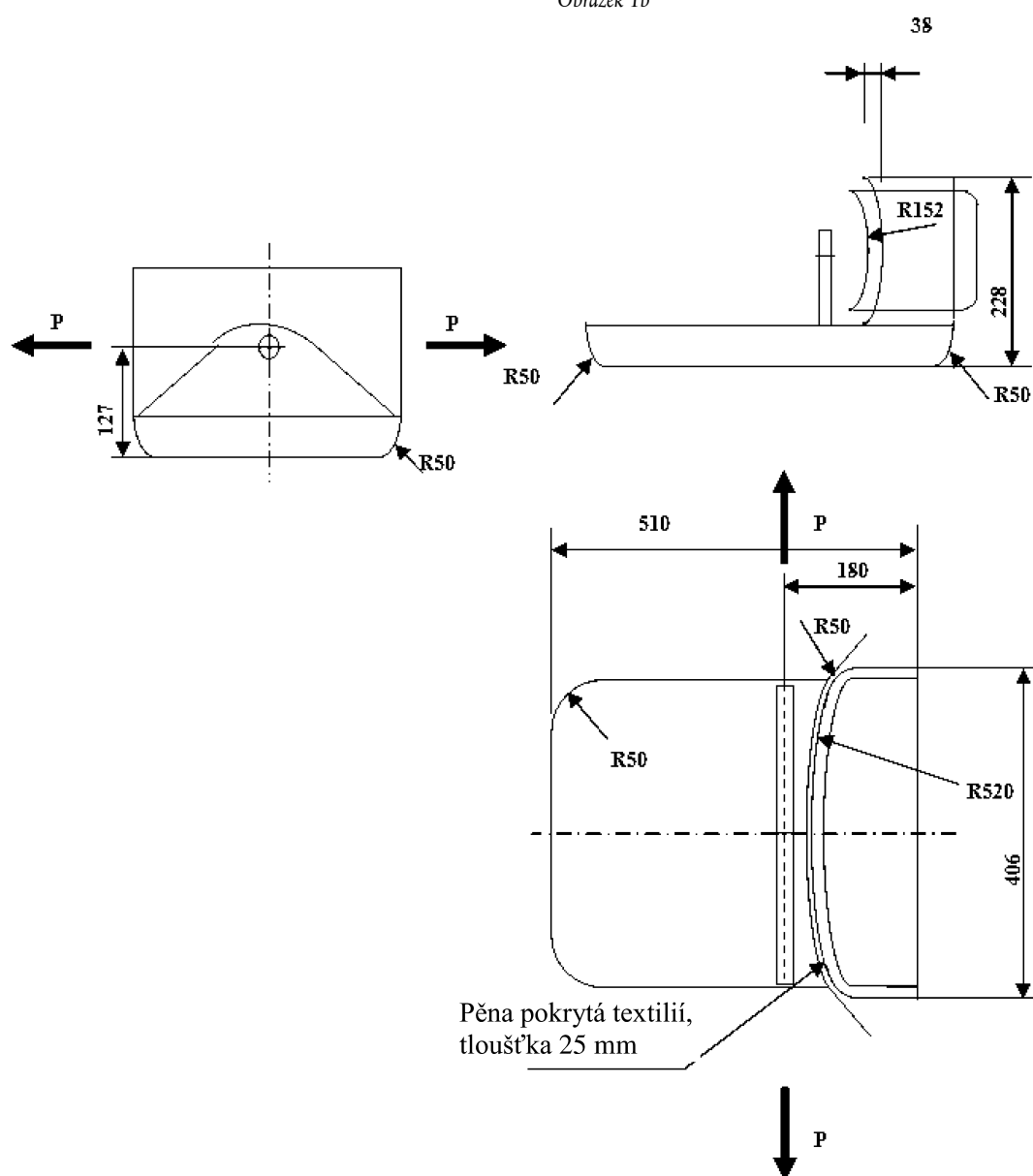
POZNÁMKY:

1. Blok pokrytý pěnovou pryží střední hustoty o tloušťce 25, která je pokrytá textilií

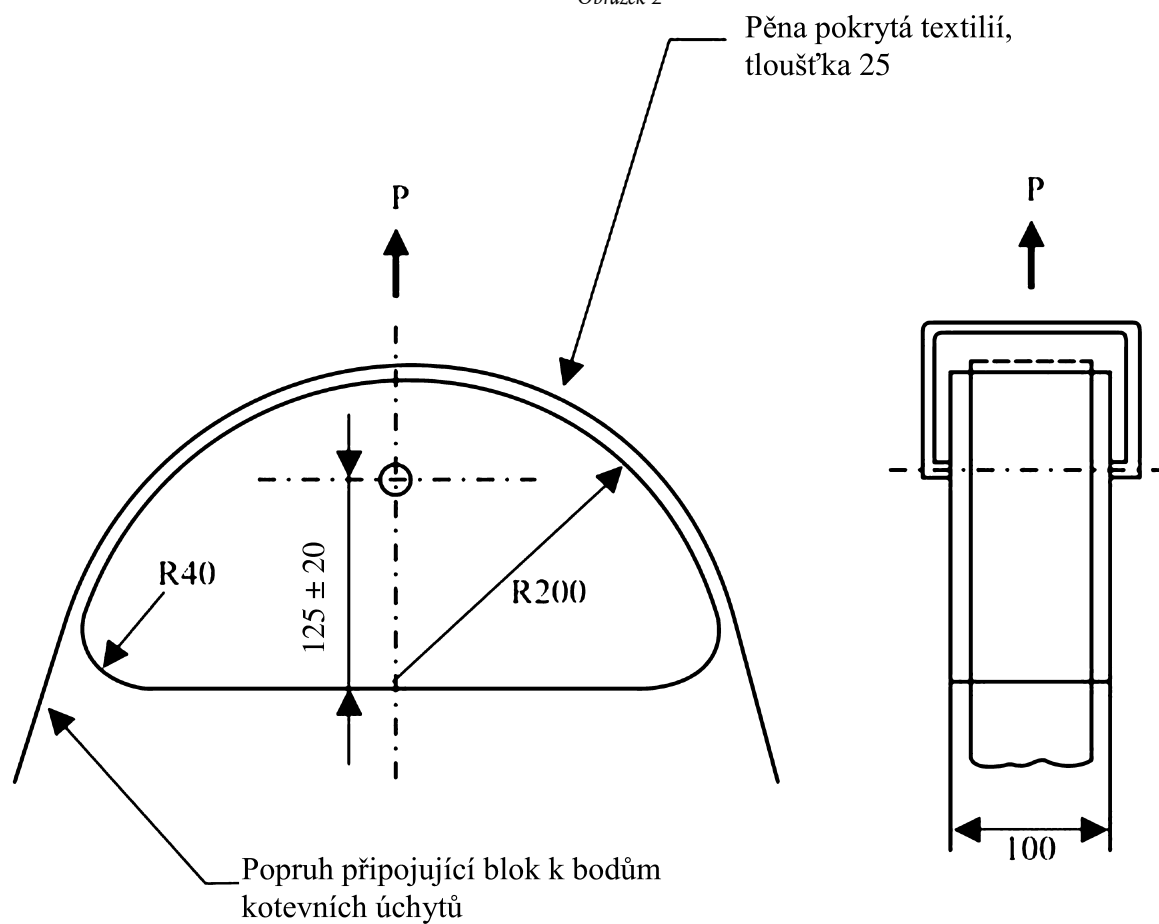
2. Všechny rozměry v milimetrech (mm)



Obrázek 1b



Obrázek 2

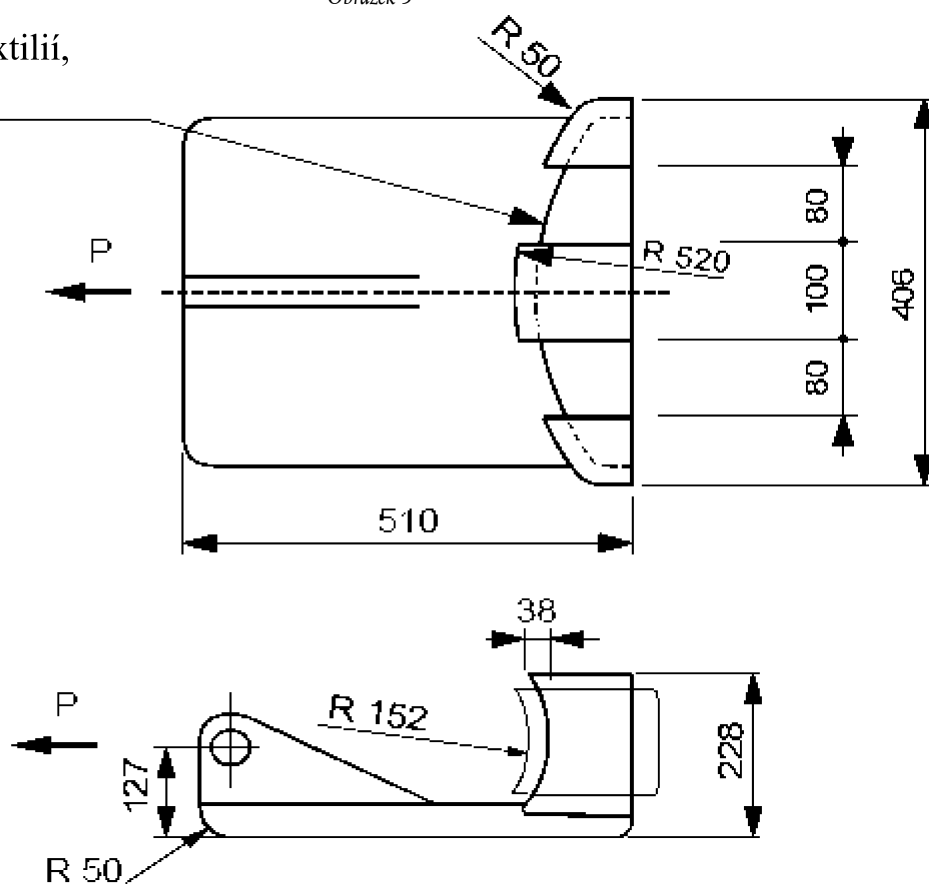


Všechny rozměry jsou v milimetrech

Pro upevnění popruhu může být tažné zařízení ramenního pásu změněno přidáním dvou hran a/nebo několika šroubů, aby se zabránilo vypadnutí popruhu v průběhu tahové zkoušky.

Obrázek 3

Pěna pokrytá textilií,
tloušťka 25



Všechny rozměry jsou v milimetrech

PŘÍLOHA 6

Minimální počet bodů kotevních úchytů a umístění spodních kotevních úchytů

Kategorie vozidla	Místa k sezení směřující dopředu				Směřující dozadu	Směřující do strany
	Vnější		Středová			
	Vpředu	Jiné	Vpředu	Jiné		
M ₁	3	3	3	3	2	–
M ₂ ≤ 3,5 tun	3	3	3	3	2	–
M ₂ > 3,5 tun	3 ⊕	3 nebo 2 $\frac{ }{ }$	3 nebo 2 $\frac{ }{ }$	3 nebo 2 $\frac{ }{ }$	2	–
M ₃	3 ⊕	3 nebo 2 $\frac{ }{ }$	3 nebo 2 $\frac{ }{ }$	3 nebo 2 $\frac{ }{ }$	2	2
N ₁	3	3 nebo 2 Ø	3 nebo 2 *	2	2	–
N ₂ & N ₃	3	2	3 nebo 2 *	2	2	–

Vysvětlivky symbolů:

- 2: Dva spodní kotevní úchyty, které umožňují instalaci bezpečnostního pásu typu B nebo bezpečnostních pásů typů Br, Br3, Br4 m nebo Br4Nm, vyžaduje-li to Úplné usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), příloha 13, dodatek 1.
- 3: Dva spodní kotevní úchyty a jeden horní kotevní úchyt, které umožňují instalaci tříbodového bezpečnostního pásu typu A nebo bezpečnostních pásů typů Ar, Ar4 m nebo Ar4Nm, vyžaduje-li to Úplné usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), příloha 13, dodatek 1.
- Ø: Odkazuje na bod 5.3.3 (jsou přípustné dva kotevní úchyty, pokud se mezi sedadlem a boční stěnou vozidla nachází průchod).
- *: Odkazuje na bod 5.3.4 (jsou přípustné dva kotevní úchyty, pokud je čelní sklo mimo referenční oblast).
- $\frac{||}{|}$: Odkazuje na bod 5.3.5 (jsou přípustné dva kotevní úchyty, není-li nic v referenční oblasti).
- ⊕: Odkazuje na bod 5.3.7 (zvláštní ustanovení pro horní podlaží vozidla).

DODATEK

UMÍSTĚNÍ SPODNÍCH KOTEVNÍCH ÚCHYTŮ – POUZE POŽADAVKY NA ÚHLY

Sedadlo		M_1	Jiné než M_1
Vpředu*	strana spony (α_2)	$45^\circ - 80^\circ$	$30^\circ - 80^\circ$
	opačná strana, než je spona (α_1)	$30^\circ - 80^\circ$	$30^\circ - 80^\circ$
	konstantní úhel	$50^\circ - 70^\circ$	$50^\circ - 70^\circ$
	lavice – strana spony (α_2)	$45^\circ - 80^\circ$	$20^\circ - 80^\circ$
	lavice – opačná strana, než je spona (α_1)	$30^\circ - 80^\circ$	$20^\circ - 80^\circ$
	seřiditelné sedadlo s úhlem opěradla sedadla $< 20^\circ$	$45^\circ - 80^\circ$ (α_2)* $20^\circ - 80^\circ$ (α_1)*	$20^\circ - 80^\circ$
Zadní †		$30^\circ - 80^\circ$	$20^\circ - 80^\circ$ Ψ
Sklopné	Nevyžaduje se kotevní úchyt bezpečnostního pásu. Je-li kotevní úchyt instalován: viz požadavky na úhly pro přední a zadní sedadlo.		

Vysvětlivky symbolů:

- †: vnější a střední,
 *: jestliže úhel není konstantní, viz bod 5.4.2.1,
 Ψ : $45^\circ - 90^\circ$ u sedadel ve vozidlech M_2 a M_3 .

PŘÍLOHA 7

DYNAMICKÁ ZKOUŠKA JAKO ALTERNATIVA PRO STATICKOU ZKOUŠKU PEVNOSTI KOTEVNÍCH ÚCHYTŮ BEZPEČNOSTNÍHO PÁSU**1. OBLAST PŮSOBNOSTI**

Tato příloha popisuje dynamickou zkoušku se sáněmi jako alternativu pro statickou zkoušku pevnosti kotevních úchytů bezpečnostního pásu předepsanou v bodech 6.3 a 6.4 tohoto předpisu.

Tato možnost může být použita na žádost výrobce vozidla v případě skupiny sedadel, kde jsou všechna místa k sezení vybavena 3bodovými bezpečnostními pásy s omezovači zatížení hrudníku a kdy skupina sedadel dále zahrnuje místo k sezení, u kterého je horní kotevní úchyt bezpečnostního pásu umístěn na konstrukci sedadla.

2. PŘEDPISY

- 2.1. U dynamické zkoušky předepsané v bodě 3 této přílohy nesmí dojít k roztržení žádného kotevních úchytu nebo okolní oblasti. Je však přípustné záměrné roztržení, které je nezbytné pro činnost zařízení omezovače zatížení.

Musí být dodrženy minimální vzdálenosti účinných spodních kotevních úchytů uvedené v bodě 5.4.2.5 tohoto předpisu a požadavky na účinné horní kotevní úchyty uvedené v bodě 5.4.3.6 tohoto předpisu a případně doplněné o následující bod 2.1.1.

- 2.1.1. Je-li u vozidel kategorie M₁ o celkové přípustné hmotnosti nepřevyšující 2,5 tuny horní kotevní úchyt bezpečnostního pásu připevněn ke konstrukci sedadla, nesmí být posunut před příčnou rovinu procházející bodem R a bodem C daného sedadla (viz obrázek 1 v příloze 3 tohoto předpisu).

U jiných než výše zmíněných vozidel nesmí být horní kotevní úchyt bezpečnostního pásu posunut před příčnou rovinu skloněnou o 10° ve směru vpřed a procházející bodem R sedadla.

- 2.2. U vozidel, kde jsou tato zařízení použita, musí být posouvací a zajišťovací zařízení, jež umožňují cestujícím na všech sedadlech opustit vozidlo, po zkoušce stále ručně ovladatelná.

- 2.3. Příručka vlastníka vozidla musí obsahovat pokyn, že každý bezpečnostní pás může být vyměněn pouze za schválený bezpečnostní pás pro uvažované místo k sezení ve vozidle, a musí zejména určovat ta místa k sezení, která mohou být vybavena pouze příslušným bezpečnostním pásem zahrnujícím omezovač zátěže.

3. PODMÍNKY DYNAMICKÉ ZKOUŠKY**3.1. Všeobecné podmínky**

Na zkoušku popsanou v této příloze se vztahují všeobecné podmínky popsané v bodě 6.1 tohoto předpisu.

3.2. Instalace a příprava**3.2.1. Sáně**

Sáně musí být konstruovány tak, aby se po zkoušce neobjevily trvalé deformace. Sáně musí být vedeny tak, aby ve fázi nárazu odchylka nepřekročila 5° ve svislé rovině a 2° ve vodorovné rovině.

3.2.2. Upevnění nosné konstrukce vozidla

Část nosné konstrukce vozidla, která je považována za podstatnou pro tuhost vozidla s ohledem na ukotvení sedadel a kotevní úchyty bezpečnostního pásu, musí být upevněna na sáních podle dispozic popsaných v bodě 6.2 tohoto předpisu.

3.2.3. Zádržné systémy

- 3.2.3.1. Zádržné systémy (celá sedadla, sestavy bezpečnostních pásů a zařízení omezovačů zatížení) musí být instalovány na nosné konstrukci vozidla podle specifikací sériové výroby vozidla.

Prostředí vozidla před zkoušeným sedadlem (palubní deska, sedadlo atd. podle zkoušeného sedadla) může být instalováno na zkušebních sáních. Je-li vozidlo vybaveno čelním airbagem, musí být tento airbag vypnut.

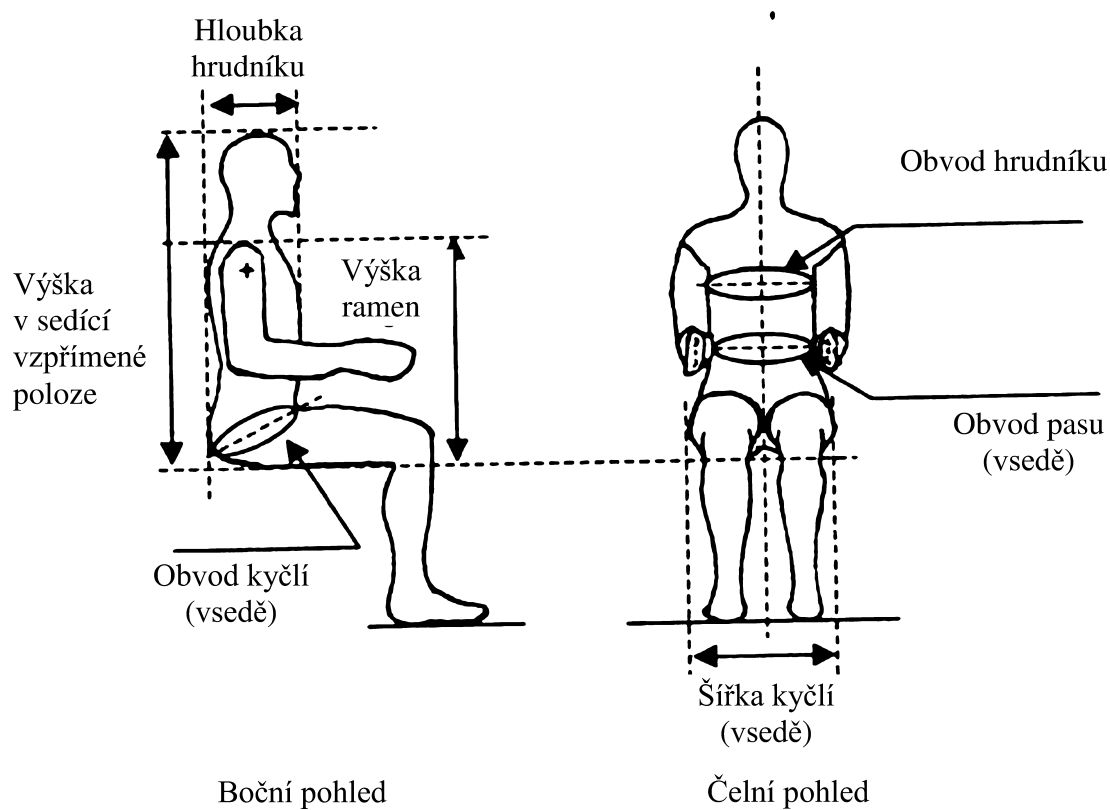
- 3.2.3.2. Na žádost výrobce vozidla a za souhlasu technické zkušebny odpovědné za zkoušky je přípustné, aby některé konstrukční části zádržných systémů, s výjimkou celých sedadel, sestav bezpečnostních pásů a zařízení omezovačů zatížení, nebyly nainstalovány na zkušebních sáních nebo aby byly nahrazeny konstrukčními částmi o stejné nebo nižší tuhosti, jejichž rozměry nejsou větší než rozměry vnitřního vybavení vozidla, a to za předpokladu, že zkoušené uspořádání je alespoň tak nepříznivé jako sériové uspořádání s ohledem na síly působící na ukotvení sedadla a kotevní úchyty bezpečnostního pásu.
- 3.2.3.3. Sedadla musí být seřizena podle požadavků v bodě 6.1.2 tohoto předpisu v poloze pro použití, kterou technická zkušebna odpovědná za zkoušky zvolila jako polohu poskytující nejméně příznivé podmínky s ohledem na pevnost kotevních úchytů a slučitelnou s instalací figurín ve vozidle.
- 3.2.4. Figuríny
- Figurína, jejíž rozměry a hmotnost jsou definovány v příloze 8, musí být umístěna na každé sedadlo a připoutána bezpečnostním pásem instalovaným ve vozidle.
- Nevyžaduje se žádné přístrojové vybavení figuríny.
- 3.3. Zkouška
- 3.3.1. Sáně musí být poháněny tak, aby během zkoušky dosáhly rychlosti 50 km/h. Zpomalení sání musí být v mezích stanovených v příloze 8 předpisu č. 16.
- 3.3.2. V příslušných případech se aktivují další zádržná zařízení (předepínací zařízení atd. s výjimkou airbagů) podle pokynů výrobce vozidla.
- 3.3.3. Zkontroluje se, že posunutí kotevních úchytů bezpečnostního pásu nepřekročí meze určené v bodech 2.1 a 2.1.1 této přílohy.
-

PŘÍLOHA 8

SPECIFIKACE FIGURÍNY ⁽¹⁾

Hmotnost	97,5 ± 5 kg
Výška v sedící vzpřímené poloze	965 mm
Šířka kyčlí (vsedě)	415 mm
Obvod kyčlí (vsedě)	1 200 mm
Obvod pasu (vsedě)	1 080 mm
Hloubka hrudníku	265 mm
Obvod hrudníku	1 130 mm
Výška ramen	680 mm
Tolerance všech rozměrů délky	± 5 procent

Poznámka: Na níže uvedeném obrázku je náčrt vysvětlující rozměry.



⁽¹⁾ Zařízení popsaná v australských konstrukčních pravidlech (Australian Design Rule – ADR) 4/03 a ve Federální normě bezpečnosti motorových vozidel (Federal Motor Vehicle Safety Standard – FMVSS) č. 208 se považují za rovnocenná.

Pouze původní texty EHK OSN mají podle mezinárodního veřejného práva právní účinek. Status a datum vstupu tohoto předpisu v platnost je třeba ověřit v nejnovější verzi dokumentu EHK OSN o statusu TRANS/WP.29/343, který je k dispozici na internetové adrese:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Předpis OSN č. 145 – Jednotná ustanovení týkající se schvalování typu vozidel s ohledem na systémy kotevních úchytů ISOFIX, kotevní úchyty horního upínání ISOFIX a místa k sezení i-Size [2019/2142]

Datum vstupu v platnost: 19. červenec 2018

Tento dokument slouží výhradně jako dokumentační nástroj. Rozhodným a právně závazným zněním je: ECE/TRANS/WP.29/2017/133.

Obsah

Předpis

1. Oblast působnosti
2. Definice
3. Žádost o schválení
4. Schválení
5. Specifikace
6. Zkoušky
7. Změny a rozšíření schválení typu vozidla
8. Shodnost výroby
9. Postihy za neshodnost výroby
10. Definitivní ukončení výroby
11. Názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek a názvy a adresy schvalovacích orgánů

Přílohy

1. Sdělení
2. Uspořádání značky schválení
3. Postup stanovení bodu „H“ a skutečného úhlu trupu pro místa k sezení v motorových vozidlech
 - Dodatek 1 – Popis trojrozměrného zařízení pro stanovení bodu „H“
 - Dodatek 2 – Trojrozměrný referenční systém
 - Dodatek 3 – Referenční údaje týkající se míst k sezení
4. Systémy kotevních úchytů ISOFIX a kotevní úchyty horního upínání ISOFIX
5. Místo k sezení i-Size

1. OBLAST PŮSOBNOSTI

Tento předpis se vztahuje na:

- a) vozidla kategorie M₁ s ohledem na jejich systémy kotevních úchytů ISOFIX a jejich kotevní úchyty horního upínání ISOFIX určené pro dětské zádržné systémy. Ostatní vozidla vybavená kotevními úchyty ISOFIX musí také vyhovět ustanovením tohoto předpisu;
- b) vozidla kterékoli kategorie s ohledem na jejich místa k sezení i-Size, jsou-li definována výrobcem vozidla.

2. DEFINICE

Pro účely tohoto předpisu

- 2.1. „*schválením vozidla*“ se rozumí schválení typu vozidla s ohledem na systémy kotevních úchytů ISOFIX, kotevní úchyty horního upínání ISOFIX a případně místa k sezení i-Size;
- 2.2. „*typem vozidla*“ se rozumí kategorie motorových vozidel, která se neliší v takových zásadních hlediscích, jako jsou rozměry, tvary a materiály součástí nosné konstrukce vozidla nebo nosné konstrukce sedadla, ke kterým jsou případně připojeny systémy kotevních úchytů ISOFIX a kotevní úchyty horního upínání ISOFIX, a je-li pevnost kotevních úchytů zkoušena dynamickou zkouškou, a také pevnost podlahy vozidla, pokud je zkoušena statickou zkouškou v případě míst k sezení i-Size, vlastnosti každé součásti zádržného systému, zejména funkce omezovače zatížení mající vliv na síly působící na kotevní úchyty;
- 2.3. „*podlahou*“ se rozumí dolní část karoserie vozidla spojující boční stěny vozidla. V této souvislosti zahrnuje žebra, zápusťky a případně jiné výztuhy, i když jsou pod podlahou, jako například podélníky a příčníky;
- 2.4. „*sedadlem*“ se rozumí nosná konstrukce, která může, ale nemusí být nedílnou součástí konstrukce vozidla s čalouněním, a poskytuje místo k sezení jedné dospělé osobě; tento termín zahrnuje jak jednotlivé sedadlo, tak i část lavicového sedadla odpovídající jednomu místu k sezení;
- 2.5. „*předním sedadlem cestujícího*“ se rozumí každé sedadlo, kde „nejvíce vpředu se nalézající bod H“ daného sedadla je před svislou příčnou rovinou procházející bodem R řidiče nebo je v této rovině;
- 2.6. „*skupinou sedadel*“ se rozumí buď sedadlo lavicového typu, nebo sedadla sice oddělená, avšak uspořádaná vedle sebe (tj. s krajními předními kotevními úchyty jednoho sedadla v přímce nebo před krajními zadními kotevními úchyty a v přímce nebo za krajními předními kotevními úchyty jiného sedadla), poskytující místo k sezení jedné nebo více dospělým osobám;
- 2.7. „*lavicovým sedadlem*“ se rozumí úplná nosná konstrukce s čalouněním poskytující nejméně dvě místa k sezení pro dospělé osoby;
- 2.8. „*ISOFIX*“ je systém pro připojení dětských zádržných systémů k vozidlům, který má dva tuhé kotevní úchyty na vozidle, dva odpovídající tuhé úchyty na dětském zádržném systému a prostředek omezující rotaci dětského zádržného systému kolem příčné osy;
- 2.9. „*místem ISOFIX*“ se rozumí místo umožňující instalovat:
 - a) buď univerzální dopředu směřující dětský zádržný systém ISOFIX definovaný v předpisu OSN č. 44;
 - b) nebo polouniverzální dopředu směřující dětský zádržný systém ISOFIX definovaný v předpisu OSN č. 44;
 - c) nebo polouniverzální dozadu směřující dětský zádržný systém ISOFIX definovaný v předpisu OSN č. 44;
 - d) nebo polouniverzální bočně směřující dětský zádržný systém ISOFIX definovaný v předpisu OSN č. 44;

- e) nebo dětský zádržný systém ISOFIX určitého vozidla definovaný v předpisu OSN č. 44;
 - f) nebo dětský zádržný systém i-Size integrální třídy definovaný v předpisu OSN č. 129;
 - g) nebo dětský zádržný systém ISOFIX určitého vozidla definovaný v předpisu OSN č. 129;
- 2.10. „spodním kotevním úchytem ISOFIX“ se rozumí jedna tuhá vodorovná tyč o kruhovém profilu s průměrem 6 mm, vystupující z konstrukce vozidla nebo sedadla a na niž se má pomocí úchytů ISOFIX zachytit a připevnit dětský zádržný systém ISOFIX;
- 2.11. „systémem kotevních úchytů ISOFIX“ se rozumí systém složený ze dvou spodních kotevních úchytů ISOFIX, který je navržen pro připevnění dětského zádržného systému ISOFIX v kombinaci s antirotačním zařízením;
- 2.12. „úchytem ISOFIX“ se rozumí jedno nebo dvě spojení splňující požadavky předpisu OSN č. 44 nebo předpisu OSN č. 129, která vyčnívají z konstrukce dětského zádržného systému ISOFIX a jsou kompatibilní se spodním kotevním úchytem ISOFIX;
- 2.13. „dětským zádržným systémem ISOFIX“ se rozumí dětský zádržný systém splňující požadavky předpisu OSN č. 44 nebo předpisu OSN č. 129, který musí být připevněn k systému kotevních úchytů ISOFIX;
- 2.14. „zařízením pro působení statické síly (ZPSS)“ se rozumí zkušební přípravek, který zapojuje kotevní úchyty systému ISOFIX vozidla a který se používá pro ověření pevnosti a schopnosti nosné konstrukce vozidla nebo sedadla omezit rotaci při statické zkoušce. Na obrázcích 1 a 2 v příloze 4 je popsán zkušební přípravek pro spodní kotevní úchyty a kotevní úchyty horního upínání, jakož i ZPSS_{SL} (Support Leg) pro posouzení míst k sezení i-Size s ohledem na pevnost podlahy vozidla. Příklad takového ZPSS_{SL} je znázorněn na obrázku 3 v příloze 5;
- 2.15. „antirotační zařízení“:
- a) antirotační zařízení pro univerzální dětský zádržný systém ISOFIX se skládá z horního upínání ISOFIX;
 - b) antirotační zařízení pro polouniverzální dětský zádržný systém ISOFIX se skládá z horního upínání, palubní desky vozidla nebo z podpěry určené k omezení rotace zádržného zařízení během čelního nárazu;
 - c) antirotační zařízení pro dětský zádržný systém i-Size se skládá z horního upínání nebo z podpěry určené k omezení rotace zádržného zařízení během čelního nárazu;
 - d) u univerzálních či polouniverzálních dětských zádržných systémů ISOFIX a i-Size nepředstavuje sedadlo vozidla samo o sobě antirotační zařízení;
- 2.16. „kotevním úchytem horního upínání ISOFIX“ se rozumí prvek výbavy, například tyč, který je umístěn v definované oblasti, je konstruován pro uchycení spojovacího dílu popruhu horního upínání ISOFIX a přenášení jeho zádržné síly na nosnou konstrukci vozidla;
- 2.17. „spojovacím dílem horního upínání ISOFIX“ se rozumí zařízení určené k připevnění ke kotevnímu úchytu horního upínání ISOFIX;
- 2.18. „hákem horního upínání ISOFIX“ se rozumí spojovací díl horního upínání ISOFIX obvykle používaný k připevnění popruhu horního upínání ke kotevnímu úchytu horního upínání ISOFIX, jak je znázorněno na obrázku 3 v příloze 4 tohoto předpisu;
- 2.19. „popruhem horního upínání ISOFIX“ se rozumí popruh (nebo rovnocenný předmět), který vystupuje z vrchní části dětského zádržného systému ISOFIX ke kotevnímu úchytu horního upínání ISOFIX a který je vybaven zařízením umožňujícím seřízení, zařízením pro uvolnění tahu a spojovacím dílem horního upínání ISOFIX;
- 2.20. „vodící zařízení“ je určeno k pomoci osobě provádějící instalaci dětského zádržného systému ISOFIX fyzickým naváděním úchytů ISOFIX, kterými je vybaven dětský zádržný systém ISOFIX, do správné polohy vůči spodním kotevním úchytům ISOFIX pro usnadnění spojení;

- 2.21. „*přípravkem dětského zádržného systému*“ se rozumí přípravek v souladu s jednou z velikostních obálek ISOFIX definovaných v bodě 4 dodatku 2 přílohy 17 předpisu OSN č. 16, a zejména jejichž rozměry jsou uvedeny na obrázcích 1 až 7 ve výše zmíněném bodě 4. Tyto přípravky dětského zádržného systému (CFR) se používají v předpisu OSN č. 16 k ověření, kterou velikostní obálku dětského zádržného systému ISOFIX lze použít na místech ISOFIX ve vozidle. Také jeden z přípravků CFR, označovaný jako ISO/F2 nebo ISO/F2X, který je popsán v předpisu OSN č. 16 (dodatek 2 přílohy 17), se v tomto předpisu používá ke kontrole umístění a možnosti přístupu k jakémukoli systému kotevních úchytů ISOFIX;
- 2.22. „*posuzovaným rozsahem základny podpěry*“ se rozumí rozsah podle obrázků 1 a 2 v příloze 5 tohoto předpisu, ve kterém bude spočívat základna podpěry dětského zádržného systému i-Size podle předpisu OSN č. 129, a který proto musí protínat podlaha vozidla;
- 2.23. „*kontaktním povrchem podlahy vozidla*“ se rozumí oblast, která je výsledkem průniku horního povrchu podlahy vozidla (včetně čalounění, koberce, pěny atd.) s posuzovaným rozsahem základny podpěry a je konstruována tak, aby odolala silám podpěry dětského zádržného systému i-Size podle předpisu OSN č. 129;
- 2.24. „*místem k sezení i-Size*“ se rozumí místo k sezení, pokud je definováno výrobcem vozidla, které je konstruováno tak, aby umožňovalo umístění dětských zádržných systémů i-Size, a splňuje požadavky stanovené v tomto předpise.
3. ŽÁDOST O SCHVÁLENÍ
- 3.1. Žádost o schválení typu vozidla s ohledem na případné systémy kotevních úchytů ISOFIX, kotevní úchyty horního upínání ISOFIX a místa k sezení i-Size předkládá výrobce vozidla nebo jeho řádně pověřený zástupce.
- 3.2. K žádosti musí být přiloženy níže uvedené dokumenty ve trojím vyhotovení a tyto náležitosti:
- 3.2.1. výkresy celkové nosné konstrukce vozidla ve vhodném měřítku ukazující pozice systémů kotevních úchytů ISOFIX, případně kotevních úchytů horního upínání ISOFIX, a v případě míst k sezení i-Size kontaktní povrch podlahy vozidla, a podrobné výkresy případně systémů kotevních úchytů ISOFIX, případně kotevních úchytů horního upínání ISOFIX, a bodů, ke kterým jsou připevněny;
- 3.2.2. specifikace použitých materiálů, které by mohly negativně ovlivnit pevnost systémů kotevních úchytů ISOFIX a případně kotevních úchytů horního upínání ISOFIX, a v případě míst k sezení i-Size kontaktní povrch podlahy vozidla;
- 3.2.3. technický popis systémů kotevních úchytů ISOFIX a případně kotevních úchytů horního upínání ISOFIX;
- 3.2.4. v případě systémů kotevních úchytů ISOFIX a kotevních úchytů horního upínání ISOFIX, jsou-li připevněné ke konstrukci sedadla:
- 3.2.4.1. podrobný popis typu vozidla z hlediska konstrukce sedadel, ukotvení sedadel a jejich seřizovacích a zajišťovacích systémů;
- 3.2.4.2. výkresy sedadel, jejich ukotvení k vozidlu a jejich seřizovacích a zajišťovacích systémů provedených ve vhodném měřítku a dostatečně podrobné.
- 3.3. Výrobce podle své volby předloží zkušební vozidlo představující typ vozidla, které má být schváleno, nebo součásti vozidla, které technická zkušebna provádějící schvalovací zkoušky považuje za zásadní pro zkoušku systémů kotevních úchytů ISOFIX, případně kotevních úchytů horního upínání ISOFIX a v případě míst k sezení i-Size zkoušku kontaktního povrchu podlahy vozidla.

4. SCHVÁLENÍ

- 4.1. Jestliže vozidlo předložené ke schválení podle tohoto předpisu splňuje příslušné požadavky tohoto předpisu, schválení takového typu vozidla se udělí.
- 4.2. Každému schválenému typu se přidělí číslo schválení. Jeho první dvě číslice udávají sérii změn, která zahrnuje poslední podstatné technické změny předpisu v době vydání schválení. Stejná smluvní strana nesmí přidělit stejné číslo jinému typu vozidla, jak je definován v bodě 2.2 výše.
- 4.3. Schválení nebo rozšíření nebo odmítnutí či odnětí schválení nebo definitivní ukončení výroby typu vozidla podle tohoto předpisu se smluvním stranám dohody z roku 1958, které uplatňují tento předpis, oznámí prostřednictvím formuláře podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.
- 4.4. Na každém vozidle, které vyhovuje typu vozidla schválenému podle tohoto předpisu, se viditelně a na snadno přístupném místě uvedeném ve formuláři schválení umístí mezinárodní značka schválení, která se skládá z:
- 4.4.1. písmene „E“ v kružnici, za nímž následuje rozlišovací číslo země, která schválení udělila ⁽¹⁾;
- 4.4.2. čísla tohoto předpisu vpravo od kružnice předepsané v bodě 4.4.1.
- 4.5. V případě, že vozidlo vyhovuje schválenému typu vozidla podle jednoho nebo více jiných předpisů uvedených v příloze k dohodě v zemi, která udělila schválení podle tohoto předpisu, se symbol předepsaný v bodě 4.4.1 nemusí opakovat; v takovém případě se další čísla a symboly všech předpisů, podle kterých bylo uděleno schválení v zemi, která udělila schválení podle tohoto předpisu, umístí ve svislých sloupcích vpravo od symbolu předepsaného v bodě 4.4.1.
- 4.6. Značka schválení musí být zřetelně čitelná a nesmazatelná.
- 4.7. Značka schválení se umístí v blízkosti štítku s údaji o vozidle, kterým vozidlo opatřil výrobce, nebo přímo na něj.
- 4.8. V příloze 2 tohoto předpisu jsou uvedeny příklady uspořádání značky schválení.

5. SPECIFIKACE

5.1. Definice

- 5.1.1. Bod H je referenční bod podle definice v příloze 3 tohoto předpisu, který musí být určen podle postupu uvedeného v příloze.
- 5.1.1.1. Bod H je referenční bod odpovídající bodu H podle definice v bodě 5.1.1, který se určí pro všechny obvyklé polohy, v nichž je sedadlo používáno.
- 5.1.1.2. Bod R je referenční bod sezení definovaný v dodatku 3 přílohy 3 tohoto předpisu.
- 5.1.2. Trojrozměrný referenční systém je definován v dodatku 2 přílohy 3 tohoto předpisu.

⁽¹⁾ Rozlišovací čísla smluvních stran dohody z roku 1958 jsou uvedena v příloze 3 Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.
www.unece.org/trans/main/wp29/wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

5.2. Obecné specifikace

5.2.1. Jakýkoli systém kotevních úchytů ISOFIX a jakýkoli kotevní úchyt horního upínání ISOFIX, který je instalován nebo má být instalován pro dětské zádržné systémy ISOFIX, jakož i kontaktní povrch podlahy vozidla případných míst k sezení i-Size musí být navržen, vyroben a umístěn tak, aby:

5.2.1.1. jakýkoli systém kotevních úchytů ISOFIX a jakýkoli kotevní úchyt horního upínání ISOFIX, jakož i kontaktní povrch podlahy vozidla případných míst k sezení i-Size umožnil vozidlu při obvyklém použití vyhovět ustanovením tohoto předpisu.

Jakýkoli systém kotevních úchytů ISOFIX a jakýkoli kotevní úchyt horního upínání ISOFIX, který by mohl být přidán na jakékoli vozidlo, musí také vyhovovat ustanovením tohoto předpisu. Takové kotevní úchyty pak musí být popsány v dokumentu žádosti o schválení typu.

5.2.1.2. Odolnost systému kotevních úchytů ISOFIX a kotevního úchytu horního upínání ISOFIX je navržena pro všechny dětské zádržné systémy ISOFIX hmotnostní skupiny 0; 0+; 1, jak je definováno v předpisu OSN č. 44.

5.2.1.3. Systém kotevních úchytů ISOFIX, kotevní úchyt horního upínání ISOFIX a kontaktní povrch podlahy vozidla míst k sezení i-Size musí být navrženy pro dětský zádržný systém i-Size integrální třídy, jak je definován v předpisu OSN č. 129.

5.2.2. Konstrukce a umístění systémů kotevních úchytů ISOFIX:

5.2.2.1. Každý systém kotevních úchytů ISOFIX je příčná vodorovná, tuhá tyč (jsou příčné vodorovné, tuhé tyče) o průměru 6 mm $\pm 0,1$ mm pokrývající dvě zóny o minimální účinné délce 25 mm umístěná (umístěné) ve stejné ose, jak je definováno na obrázku 4 v příloze 4.

5.2.2.2. Každý systém kotevních úchytů ISOFIX instalovaný na místě pro sezení ve vozidle se umístí nejméně 120 mm za navrženým bodem H, jak je stanoveno v příloze 4 tohoto předpisu, měřeno vodorovně a až ke středu tyče.

5.2.2.3. Pro každý systém kotevních úchytů ISOFIX instalovaný ve vozidle musí být možné připevnit přípravek dětského zádržného systému ISOFIX třídy „ISO/F2“ nebo „ISO/F2X“ podle definice výrobce vozidla, jak je popsáno v předpisu OSN č. 16 (dodatek 2 přílohy 17).

Místa i-Size musí pojmout přípravky dětských zádržných systémů ISOFIX „ISO/F2X“ a „ISO/R2“ společně s posuzovaným rozsahem pro instalaci podpěry podle předpisu OSN č. 16 (dodatek 2 přílohy 17). Kromě toho místa i-Size musí pojmout přípravek dětského zádržného systému ISO/B2 podle předpisu OSN č. 16 (dodatek 5 přílohy 17).

5.2.2.4. Spodní plocha přípravku dětského zádržného systému ISOFIX definovaného výrobcem vozidla v bodě 5.2.2.3 musí mít polohové úhly, které vyhovují níže uvedeným mezím a jsou měřeny ve vztahu k referenčním rovinám vozidla definovaným v dodatku 2 přílohy 3 tohoto předpisu:

a) klonění: $15^\circ \pm 10^\circ$;

b) klopení: $0^\circ \pm 5^\circ$;

c) v5°ybočení: $0^\circ \pm 10^\circ$.

Pro místa i-Size, pokud nejsou překročeny meze stanovené v bodě 5.2.2.4, je přijatelné, aby nejmenší délka podpěry, podle posuzovaného rozsahu základny podpěry, měla za následek úhlovou rozteč větší, než jakou by jinak vynucovalo sedadlo nebo nosná konstrukce vozidla. Přípravek dětského zádržného systému ISOFIX musí být možné nainstalovat pod zvýšenou úhlovou roztečí. Tento bod se nevztahuje na přípravek dětského zádržného systému velikosti ISO/B2.

5.2.2.5. Systémy kotevních úchytů ISOFIX musí být stále ve své poloze nebo zatažitelné. V případě zatažitelných kotevních úchytů musí být požadavky týkající se systému kotevních úchytů ISOFIX splněny v poloze k použití.

5.2.2.6. Každá tyč spodního kotevního úchytu ISOFIX (když je připravena k použití) nebo každé trvale instalované vodící zařízení musí být při pohledu na tyč nebo vodící zařízení viditelné bez stlačení čalounění sedáku nebo opěradla sedadla, a to ve svislé podélné rovině procházející středem tyče nebo vodícího zařízení podél přímky stoupající v úhlu 30 stupňů od vodorovné roviny.

Alternativou výše uvedeného požadavku je možnost, že vozidlo má stálou značku vedle každé tyče nebo vodícího zařízení. Toto značení obsahuje jednu z následujících možností podle volby výrobce:

5.2.2.6.1. přinejmenším symbol z přílohy 4, obrázku 12 obsahující kružnici o průměru nejméně 13 mm a piktogram splňující následující podmínky:

- a) piktogram musí být v kontrastu s pozadím kružnice;
- b) piktogram musí být umístěn v blízkosti každé tyče systému.

5.2.2.6.2. slovo „ISOFIX“ velkými písmeny alespoň o výšce 6 mm.

5.2.2.7. Požadavky bodu 5.2.2.6 se nevztahují na místa k sezení i-Size. Místa k sezení i-Size musí být označena podle bodu 5.2.4.1.

5.2.3. Konstrukce a umístění kotevních úchytů horního upínání ISOFIX:

Na žádost výrobce automobilu lze alternativně použít metody popsané v bodech 5.2.3.1 a 5.2.3.2.

Metodu popsanou v bodě 5.2.3.1 lze použít pouze tehdy, nachází-li se na sedadle vozidla místo ISOFIX.

5.2.3.1. Podle bodů 5.2.3.3 a 5.2.3.4 část každého kotevního úchytu horního upínání ISOFIX, která je určena pro spojení se spojovacím dílem horního upínání ISOFIX, se umístí ne dále než 2 000 mm od referenčního bodu ramene a to v sedé zóně, jak je znázorněno na obrázcích 6 až 10 přílohy 4, určeného místa k sezení, pro které je instalována s ohledem na šablonu popsanou v SAE J 826 (červenec 1995) a znázorněnou v příloze 4, obrázku 5 podle následujících podmínek:

5.2.3.1.1. bod „H“ šablony je umístěn v jedinečném konstrukčním bodu „H“ krajní dolní a krajní zadní polohy sedadla, šablona je však umístěna příčně v polovině vzdálenosti mezi dvěma spodními kotevními úchyty ISOFIX;

5.2.3.1.2. linie trupu šablony je ve stejném úhlu k příčné svislé rovině jako opěradlo sedadla v nejvzpráhlejší pozici a

5.2.3.1.3. šablona je umístěna ve svislé podélné rovině, která obsahuje bod H šablony.

5.2.3.2. Zóna kotevního úchytu horního upínání ISOFIX může být alternativně umístěna pomocí přípravku „ISO/F2“, jak je definováno v předpisu OSN č. 16 (obrázek 2 v dodatku 2 přílohy 17), v místě ISOFIX vybaveném spodními kotevními úchyty ISOFIX, jak je znázorněno na obrázku 11 v příloze 4.

Poloha sezení je krajní zadní, nejnižší poloha sedadla při opěradle sedadla ve jmenovité pozici nebo podle doporučení výrobce vozidla.

V bočním pohledu leží kotevní úchyt horního upínání ISOFIX za zadním čelem přípravku „ISO/F2“.

Průsečík mezi zadním čelem přípravku „ISO/F2“ (B) a vodorovnou linií (příloha 4, obrázek 11, odkaz 3) obsahující poslední tuhý bod o tvrdosti vyšší než 50 Shore A na vrcholu opěradla sedadla definuje referenční bod 4 (příloha 4, obrázek 11) na středové linii přípravku „ISO/F2“ (B). V tomto referenčním bodě maximální úhel 45° nad vodorovnou linií definuje horní mez zóny kotevního úchytu horního upínání.

V pohledu shora v referenčním bodě 4 (příloha 4, obrázek 11) maximální úhel 90° probíhající vzad a příčně a v pohledu zezadu maximální úhel 40° definují 2 prostory, které omezují zónu kotevního úchytu pro horní upínání ISOFIX.

Počátek popruhu horního upínání ISOFIX (5) je umístěn v průsečíku přípravku „ISO/F2“ s rovinou ve vzdálenosti 550 mm nad vodorovným čelem přípravku „ISO/F2“ (1) na středové linii přípravku „ISO/F2“ (6).

Kotevní úchyt horního upínání ISOFIX je navíc ve vzdálenosti větší než 200 mm, ale ne více než 2000 mm od počátku popruhu horního upínání ISOFIX na zadním čele přípravku „ISO/F2“, měřeno podél pásu, když je vytažen přes opěradlo sedadla ke kotevnímu úchytu horního upínání ISOFIX.

5.2.3.3. Část kotevního úchytu horního upínání ISOFIX ve vozidle, která je určena pro spojení se spojovacím dílem horního upínání ISOFIX, může být umístěna mimo šedou zónu zmiňovanou v bodech 5.2.3.1 nebo 5.2.3.2, jestliže umístění v této zóně není vhodné a vozidlo je vybaveno směrovacím zařízením, které

5.2.3.3.1. zajišťuje, že popruh horního upínání ISOFIX pracuje, jako kdyby část kotevního úchytu určená pro spojení s kotevním úchytem horního upínání ISOFIX byla umístěna v šedé zóně, a

5.2.3.3.2. je alespoň 65 mm za linií trupu v případě jiného než tuhého směrovacího zařízení popruhu nebo přemísitelného směrovacího zařízení nebo alespoň 100 mm za linií trupu v případě pevného tuhého směrovacího zařízení, a

5.2.3.3.3. když má zařízení dostatečnou pevnost, aby spolu s kotevním úchytem horního upínání ISOFIX odolalo zatížení uvedenému v bodě 6.2 tohoto předpisu, když je zkoušeno po instalaci ve stavu k použití.

5.2.3.4. Kotevní úchyt upínání může být zasazen do opěradla sedadla pod podmínkou, že není v oblasti vinutí pásu na vrcholu opěradla sedadla.

5.2.3.5. Kotevní úchyt horního upínání ISOFIX musí mít rozměry umožňující připevnění háku horního upínání ISOFIX, jak je uvedeno na obrázku 3.

Okolo každého kotevního úchytu horního upínání ISOFIX je zajištěna mezera umožňující připojení a odpojení.

Všechny kotevní úchyty umístěné směrem dozadu od jakéhokoli systému kotevních úchytů ISOFIX, které by mohly být použity k připevnění háku horního upínání ISOFIX nebo spojovacího dílu horního upínání ISOFIX, musí být navrženy tak, aby zabránily nesprávnému použití jedním nebo více z těchto opatření:

- a) navržení všech takových kotevních úchytů v zóně kotevního úchytu horního upínání ISOFIX jako kotevních úchytů horního upínání ISOFIX nebo
- b) označení pouze kotevních úchytů horního upínání ISOFIX jedním ze symbolů uvedených na obrázku 13 v příloze 4 nebo jeho zrcadlovým obrazem nebo
- c) označení takových kotevních úchytů jinak než podle písmen a) nebo b) výše, přičemž musí být jasné uvedeno, že se tyto kotevní úchyty nemají používat v kombinaci s jakýmkoli systémem kotevních úchytů ISOFIX.

U každého kotevního úchytu horního upínání ISOFIX, který je pod krytem, musí být kryt identifikován například jedním ze symbolů uvedených na obrázku 13 přílohy 4 nebo jeho zrcadlovým obrazem a kryt musí být možné odstranit bez použití nástrojů.

5.2.4. Požadavky na místo k sezení i-Size

Každé místo k sezení i-Size, jak je definuje výrobce vozidla, musí splňovat požadavky stanovené v bodech 5.2.1 až 5.2.4.3.

5.2.4.1. Označení

Každé místo k sezení i-Size musí být trvale označeno vedle systému spodních kotevních úchytů ISOFIX (tyče nebo vodícího zařízení) příslušného místa k sezení.

Označením musí být přinejmenším symbol z obrázku 4 v příloze 5 obsahující čtverec o velikosti nejméně 13 mm a piktogram splňující následující podmínky:

- a) piktogram musí být v kontrastu s pozadím čtverce;
- b) piktogram musí být umístěn v blízkosti každé tyče systému.

5.2.4.2. Geometrické požadavky pro místa k sezení i-Size ve spojení s podpěrami i-Size.

Kromě požadavků uvedených v bodech 5.2.2 a 5.2.3 musí být ověřeno, že horní povrch podlahy vozidla (včetně čalounění, koberce, pěny atd.) protíná oba omezující povrchy ve směru x a y posuzovaného rozsahu základny podpěry, jak je znázorněno na obrázcích 1 a 2 v příloze 5 tohoto předpisu.

Posuzovaný rozsah základny podpěry je vymezen takto (viz také obrázky 1 a 2 v příloze 5 tohoto předpisu):

- a) na šířku dvěma rovinami rovnoběžnými se střední podélnou rovinou přípravku dětského zádržného systému nainstalovaného na příslušném místě k sezení a vzdálenými 100 mm od této roviny a
- b) na délku dvěma rovinami kolmými k rovině tvořené spodní plochou přípravku dětského zádržného systému a kolmými ke střední podélné rovině přípravku dětského zádržného systému, ve vzdálenostech 585 mm a 695 mm od roviny procházející střednicemi spodních kotevních úchytů ISOFIX a kolmými na spodní plochu přípravku dětského zádržného systému a
- c) na výšku dvěma rovinami, které jsou rovnoběžné se spodní plochou dětského zádržného systému a nacházejí se 270 mm a 525 mm pod touto plochou.

Úhlová rozteč používaná pro výše uvedené geometrické posouzení se měří podle bodu 5.2.2.4.

Splnění tohoto požadavku smí být prokázáno fyzickou zkouškou nebo počítačovou simulací nebo názornými výkresy.

5.2.4.3. Požadavky na pevnost podlahy vozidla pro místa k sezení i-Size.

Celý kontaktní povrch podlahy vozidla (viz příloha 5, obrázky 1 a 2) musí mít dostatečnou pevnost, aby odolal zatížením při zkoušení podle bodu 6.2.4.5.

5.3. Určení minimálního počtu míst ISOFIX:

5.3.1. Každé vozidlo kategorie M₁ musí být vybaveno nejméně dvěma místy ISOFIX splňujícími požadavky tohoto předpisu.

Nejméně dvě místa ISOFIX musí být vybavena jak systémem kotevních úchytů ISOFIX, tak kotevním úchytem horního upínání ISOFIX.

Typ a počet přípravků ISOFIX definovaných v předpisu OSN č. 16, které lze instalovat v každém místě ISOFIX, je definován v předpisu OSN č. 16.

5.3.2. Bez ohledu na bod 5.3.1, je-li vozidlo vybaveno pouze jednou řadou sedadel, žádné místo ISOFIX není vyžadováno.

5.3.3. Bez ohledu na bod 5.3.1 musí být nejméně jeden ze dvou systémů míst ISOFIX instalován v druhé řadě sedadel.

5.3.4. Bez ohledu na bod 5.3.1 musí mít vozidla kategorie M₁ pouze jeden systém míst ISOFIX pro vozidla s:

- a) nejvýše dvěma dveřmi pro cestující a
- b) zadním určeným místem k sezení, u kterého zasahování do součástí převodu a/nebo zavěšení náprav brání montáži kotevních úchytů ISOFIX podle požadavků bodu 5.2.2, a

- c) indexem poměru výkonu k hmotnosti (PMR) přesahujícím 140 podle definic v předpisu OSN č. 51, přičemž index poměru výkonu k hmotnosti (PMR) je definován takto:

$$\text{PMR} = (\text{Pn}/\text{m}_t) * 1\,000 \text{ kg/kW}$$

kde:

Pn: maximální (jmenovitý) výkon motoru vyjádřený v kW ⁽²⁾

m_{ro}: hmotnost vozidla v provozním stavu vyjádřená v kg

m_t = m_{ro} (pro vozidla kategorie M₁)

a

- d) motorem vyvíjejícím maximální (jmenovitý) výkon vyšší než 200 kW².

Takové vozidlo musí mít pouze jeden systém kotevních úchytů ISOFIX a kotevní úchyt horního upínání ISOFIX na předním určeném místě k sezení cestujícího v kombinaci se zařízením k deaktivaci airbagu (je-li uvedené místo k sezení vybaveno airbagem) a výstražným štítkem, který označuje, že v druhé řadě sedadel není k dispozici žádný systém míst ISOFIX.

- 5.3.5. Je-li systém kotevních úchytů ISOFIX instalován na předním místě k sezení chráněném čelním airbagem, musí být instalováno zařízení pro deaktivaci tohoto airbagu.
- 5.3.6. Bez ohledu na bod 5.3.1 v případě integrovaného „zabudovaného“ dětského zádržného systému činí počet instalovaných míst ISOFIX alespoň dva minus počet integrovaných „zabudovaných“ dětských zádržných systémů hmotnostních skupin 0 nebo 0+ nebo 1.
- 5.3.7. Kabriolety definované v bodě 2.9.1.5 Úplného znění usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3) s více než jednou řadou sedadel musí být vybaveny nejméně dvěma spodními kotevními úchyty ISOFIX. Je-li u takových vozidel instalován kotevní úchyt horního upínání ISOFIX, musí vyhovovat příslušným ustanovením tohoto předpisu.
- 5.3.8. Je-li vozidlo vybaveno pouze jedním místem k sezení v řadě, vyžaduje se na místě cestujícího pouze jedno místo ISOFIX. Je-li u takových vozidel instalován kotevní úchyt horního upínání ISOFIX, musí vyhovovat příslušným ustanovením tohoto předpisu. Pokud však na místo k sezení pro cestujícího nelze instalovat ani nejmenší dopředu směřující přípravek ISOFIX (podle definice v dodatku 2 přílohy 17 předpisu OSN č. 16), v případě, že dětský zádržný systém je pro takové vozidlo stanoven, žádné místo ISOFIX se nevyžaduje.
- 5.3.9. Aniž je dotčen bod 5.3.1, místa ISOFIX nejsou vyžadována u sanitek, pohřebních vozidel, jakož i u vozidel určených pro ozbrojené složky, civilní ochranu, hasiče a síly odpovědné za udržování veřejného pořádku.
- 5.3.10. Aniž jsou dotčena ustanovení bodů 5.3.1 až 5.3.4, smí být jedno nebo více povinných míst ISOFIX nahrazeno místy k sezení i-Size.
6. ZKOUŠKY
- 6.1. Zajištění vozidla pro zkoušky kotevních úchytů ISOFIX
- 6.1.1. Metoda použitá k zajištění vozidla při zkoušce nesmí způsobit zpevnění kotevních úchytů ISOFIX a jejich oblasti ukotvení, ani způsobit zmenšení běžné deformace nosné konstrukce.
- 6.1.2. Zajišťovací zařízení se považuje za vyhovující, jestliže nevyvolá žádný účinek v oblasti zahrnující celou šířku nosné konstrukce a jestliže je vozidlo nebo nosná konstrukce blokována nebo upevněna vpředu ve vzdálenosti nejméně 500 mm od zkoušeného kotevního úchytu a držena nebo upevněna vzadu nejméně 300 mm od tohoto kotevního úchytu.

⁽²⁾ (Jmenovitým) výkonem motoru se rozumí výkon motoru vyjádřený v kW (EHK) a měřený metodou EHK podle předpisu OSN č. 85.

- 6.1.3. Doporučuje se, aby byla nosná konstrukce uložena na opěry umístěné přibližně v linii s osami kol nebo, není-li to možné, v linii s body připevnění závěsů.
- 6.1.4. Je-li použita jiná metoda zajištění než metoda předepsaná v bodech 6.1.1 až 6.1.3 tohoto předpisu, musí být poskytnuty důkazy, že je rovnocenná.
- 6.2. Požadavky statické zkoušky
- 6.2.1. Pevnost systémů kotevních úchytů ISOFIX musí být zkoušena při působení sil, jak je předepsáno v bodě 6.2.4.3, na zařízení pro působení statické síly (ZPSS), když jsou úchyty ISOFIX dobře zapojeny.
- V případě kotevního úchytu horního upínání ISOFIX musí být provedena další zkouška, jak je popsáno v bodě 6.2.4.4.
- V případě místa k sezení i-Size musí být provedena další zkouška podpěry, jak je popsáno v bodě 6.2.4.5.
- Všechna místa ISOFIX a/nebo místa k sezení i-Size stejné řady sedadel, které lze používat najednou, musí být zkoušeny najednou.
- 6.2.2. Zkouška může být provedena buď na úplně dokončeném vozidle, nebo na dostatečně reprezentativních částech vozidla z hlediska pevnosti a tuhosti nosné konstrukce vozidla.
- Okna a dveře mohou a nemusí být instalovány a zavřeny.
- Může být instalován jakýkoli prvek, který je obvykle poskytován a pravděpodobně přispívá ke zvýšení tuhosti nosné konstrukce vozidla.
- Zkouška může být omezena na místo ISOFIX nebo i-Size pouze jednoho sedadla nebo skupiny sedadel za podmínky, že:
- a) dotčené místo ISOFIX nebo i-Size má stejné konstrukční vlastnosti jako místo ISOFIX nebo i-Size ostatních sedadel nebo skupiny sedadel a
 - b) jsou-li taková místa ISOFIX nebo i-Size zcela nebo částečně instalována na sedadle nebo skupině sedadel, jsou konstrukční vlastnosti sedadla nebo skupiny sedadel nebo podlahy v případě míst k sezení i-Size stejné jako u ostatních sedadel nebo skupin sedadel.
- 6.2.3. Jsou-li sedadla a opěrky hlavy nastavitelné, musí být zkoušeny v poloze definované technickou zkušebnou v omezeném rozsahu předepsaném výrobcem vozidla, jak je uvedeno v dodatku 3 přílohy 17 předpisu OSN č. 16.
- 6.2.4. Síly, směry a meze odchylek
- 6.2.4.1. Na střed dolní přední příčné tyče ZPSS se musí působit silou $135\text{ N} \pm 15\text{ N}$, aby se upravila předozadní poloha roztažení ZPSS vzad pro odstranění vůle nebo napětí mezi ZPSS a jeho oporou.
- 6.2.4.2. Na zařízení pro působení statické síly (ZPSS) se musí působit silami ve směru vpřed a v šikmém směru podle tabulky 1.

Tabulka 1

Směry zkušebních sil

Vpřed	$0^\circ \pm 5^\circ$	8 kN $\pm 0,25$ kN
Šikmo	$75^\circ - 5^\circ$ (na obě strany přímo vpřed nebo, pokud se vyskytuje strana nejhoršího případu nebo pokud jsou obě strany symetrické, jen na jednu stranu)	5 kN $-0,25$ kN

Jestliže to výrobce požaduje, mohou se všechny tyto zkoušky provést na různých konstrukcích.

Síly ve směru vpřed musí být aplikovány při počátečním úhlu působení síly $10^\circ \pm 5^\circ$ nad vodorovnou rovinou. Šikmé síly musí být aplikovány vodorovně $0^\circ \pm 5^\circ$. V předepsaném bodu zatížení X uvedeném na obrázku 2 v příloze 4 se použije síla předběžného zatížení $500 \text{ N} \pm 25 \text{ N}$. Působení plného zatížení musí být dosaženo co nejrychleji, a to v průběhu působení maximálního zatížení v délce 30 sekund. Výrobce však může požadovat, aby bylo zatížení dosaženo do 2 sekund. Síla je udržována nejméně po dobu 0,2 s.

Všechna měření musí být provedena podle ISO 6487 při CFC 60 Hz nebo podle jakékoli rovnocenné metody.

6.2.4.3. Zkoušky pouze systému kotevních úchytů ISOFIX:

6.2.4.3.1. Zkouška síly ve směru vpřed:

Podélná vodorovná odchylka (po předběžném zatížení) bodu X zařízení ZPSS v průběhu působení síly $8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$ musí být omezena na 125 mm a trvalá deformace včetně částečného roztržení nebo zlomení jakéhokoli spodního kotevního úchytu ISOFIX nebo okolní oblasti se nepovažuje za závadu, pokud je požadovaná síla udržována po stanovenou dobu.

6.2.4.3.2. Zkouška síly v šikmém směru:

Odchylka ve směru síly (po předběžném zatížení) bodu X zařízení ZPSS v průběhu působení síly $5 \text{ kN} - 0,25 \text{ kN}$ musí být omezena na 125 mm a trvalá deformace včetně částečného roztržení nebo zlomení jakéhokoli spodního kotevního úchytu ISOFIX nebo okolní oblasti se nepovažuje za závadu, pokud je požadovaná síla udržována po stanovenou dobu.

6.2.4.4. Zkouška systémů kotevních úchytů ISOFIX a kotevního úchytu horního upínání ISOFIX:

Tahové předběžné zatížení $50 \text{ N} \pm 5 \text{ N}$ musí být aplikováno mezi ZPSS a kotevní úchyt horního upínání. Vodorovná odchylka (po předběžném zatížení) bodu X v průběhu působení síly $8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$ musí být omezena na 125 mm a trvalá deformace včetně částečného roztržení nebo zlomení jakéhokoli spodního kotevního úchytu ISOFIX a kotevního úchytu horního upínání nebo okolní oblasti se nepovažuje za závadu, pokud je požadovaná síla udržována po stanovenou dobu.

6.2.4.5. Zkouška pro místa k sezení i-Size:

Kromě zkoušek uvedených v bodech 6.2.4.3 a 6.2.4.4 se provede zkouška s upraveným zařízením pro působení statické síly, které se skládá ze ZPSS a zahrnuje zkušební sondu podpěry, jak je definováno na obrázku 3 přílohy 5. Zkušební zařízení podpěry se seřídí podélně a na šířku za účelem posouzení kontaktního povrchu podlahy vozidla, jak je definováno v bodě 5.2.4.2 (viz též obrázky 1 a 2 přílohy 5 tohoto předpisu). Výška zkušebního zařízení podpěry se seřídí tak, aby základna zkušebního zařízení podpěry byla v kontaktu s horním povrchem podlahy vozidla. V případě stupňovitěho seřízení výšky se zvolí první stupeň, při kterém noha stabilně spočívá na podlaze; v případě nestupňovitěho/průběžného seřízení výšky zkušebního zařízení podpěry se úhlová rozteč ZPSS v důsledku seřízení výšky zkušebního zařízení podpěry zvyšuje o $1,5 \pm 0,5$ stupňů.

Vodorovná odchylka (po předběžném zatížení) bodu X zařízení ZPSS v průběhu působení síly $8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$ musí být omezena na 125 mm a trvalá deformace včetně částečného roztržení nebo zlomení jakéhokoli spodního kotevního úchytu ISOFIX a kontaktního povrchu podlahy vozidla nebo okolní oblasti se nepovažuje za závadu, pokud je požadovaná síla udržována po stanovenou dobu.

Tabulka 2

Meze odchylek

Směr síly	Maximální odchylka bodu X zařízení ZPSS
Vpřed	podélně 125 mm
Šikmo	125 mm ve směru síly

6.2.5. Další síly

6.2.5.1. Setrvačné síly sedadla

Pro polohu instalace, kde je zátěž přenášena na sestavu sedadla vozidla a nikoliv přímo na nosnou konstrukci vozidla, musí být provedena zkouška, aby se zajistilo, že je pevnost ukotvení sedadla vozidla k nosné konstrukci vozidla dostatečná. Při této zkoušce musí být síla o velikosti dvacetinásobku hmotnosti příslušných částí sestavy sedadla aplikována vodorovně a podélně ve směru vpřed na sedadlo nebo příslušné části sestavy sedadla odpovídající fyzickému vlivu hmotnosti daného sedadla na ukotvení sedadla. Stanovení zátěže nebo zátěží, které jsou aplikovány navíc, a rozdělení zátěže provede výrobce a schválí technická zkušebna.

Na žádost výrobce může být zatížení navíc aplikováno v bodě X zařízení ZPSS při statických zkouškách popsaných výše.

Je-li kotevní úchyt horního upínání součástí sedadla vozidla, musí být tato zkouška provedena s popruhem horního upínání ISOFIX.

Nesmí dojít k žádnému zlomení a požadavky na odchylky uvedené v tabulce 2 musí být splněny.

Poznámka: Tato zkouška nemusí být provedena, jestliže je jakýkoliv kotevní úchyt systému bezpečnostních pásů vozidla součástí konstrukce sedadla vozidla a sedadlo vozidla již bylo podrobeno zkoušce a schváleno z hlediska vyhovění zkouškám zátěže kotevních úchytů požadovaných tímto předpisem pro zadržení dospělých cestujících.

7. ZMĚNY A ROZŠÍŘENÍ SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDLA

7.1. Každá změna typu vozidla se musí oznámit schvalovacímu orgánu, který typ vozidla schválil. Tento orgán pak může být:

7.1.1. usoudit, že je nepravděpodobné, že by provedené změny měly znatelný nepříznivý účinek, a že vozidlo v každém případě stále splňuje požadavky; nebo

7.1.2. požádat technickou zkušebnu odpovědnou za provádění zkoušek o nový protokol o zkoušce.

7.2. Potvrzení nebo odmítnutí schválení s uvedením změn se smluvním stranám dohody uplatňujícím tento předpis oznámí postupem podle bodu 4.3.

7.3. Příslušný orgán vydávající rozšíření schválení přidělí takovému rozšíření pořadové číslo a informuje o něm ostatní strany dohody z roku 1958 uplatňující tento předpis pomocí formuláře sdělení podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.

8. SHODNOST VÝROBY

Postupy pro zajištění shodnosti výroby musí být v souladu s postupy stanovenými v dodatku 1 dohody (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), přičemž musí být splněny tyto požadavky:

8.1. Každé vozidlo, které nese značku schválení, jak je předepsáno podle tohoto předpisu, musí být shodné s typem vozidla schváleným s ohledem na podrobnosti, které ovlivňují vlastnosti systému kotevních úchytů ISOFIX a kotevního úchytu horního upínání ISOFIX.

8.2. Za účelem ověření shody podle bodu 8.1 výše musí být podroben namátkovým kontrolám dostatečný počet sériově vyráběných vozidel opatřených značkou schválení, kterou vyžaduje tento předpis.

8.3. Výše zmíněné kontroly se zpravidla omezí na měření. Pokud to však je nutné, musí být vozidla podrobena některým zkouškám popsaným v bodě 6 výše zvoleným technickou zkušebnou, která provádí schvalovací zkoušky.

9. POSTIHY ZA NESHODNOST VÝROBY

9.1. Schválení udělené pro daný typ vozidla podle tohoto předpisu může být odňato, jestliže není splněn požadavek stanovený v bodě 8.1 výše nebo pokud jeho systém kotevních úchytů ISOFIX a kotevní úchyt horního upínání ISOFIX neprošly kontrolami předepsanými v bodě 8 výše.

- 9.2. Jestliže smluvní strana dohody uplatňující tento předpis odejme schválení, které dříve udělila, uvědomí o tom neprodleně ostatní smluvní strany uplatňující tento předpis pomocí formuláře sdělení odpovídajícího vzoru uvedenému v příloze 1 tohoto předpisu.
10. DEFINITIVNÍ UKONČENÍ VÝROBY
- Jestliže držitel schválení úplně zastaví výrobu typu systému kotevních úchytů ISOFIX a kotevního úchytu horního upínání ISOFIX schválených v souladu s tímto předpisem, informuje o tom orgán, který schválení udělil. Po obdržení příslušného sdělení informuje tento orgán o této skutečnosti ostatní smluvní strany dohody z roku 1958 uplatňující tento předpis, a to pomocí formuláře sdělení podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.
11. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN ODPOVĚDNÝCH ZA PROVÁDĚNÍ SCHVALOVACÍCH ZKOUŠEK A NÁZVY A ADRESY SCHVALOVACÍCH ORGÁNŮ
- Smluvní strany dohody z roku 1958, které uplatňují tento předpis, sdělí sekretariátu Organizace spojených národů názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek, jakož i názvy a adresy schvalovacích orgánů, které udělují schválení a jimž se zasílají formuláře potvrzující udělení, rozšíření, odmítnutí nebo odnětí schválení vydané v jiných zemích.
-

PŘÍLOHA 1

SDĚLENÍ

(maximální formát: A4 (210 × 297 mm))



Vydal: Název správního orgánu:

.....

ve věci ¹: udělení schválení
 rozšíření schválení
 odmítnutí schválení
 odnětí schválení
 definitivního ukončení výroby

typu vozidla z hlediska systémů kotevních úchytů ISOFIX, kotevních úchytů horního upínání ISOFIX a míst k sezení i-Size podle předpisu OSN č. 145

Schválení č. Rozšíření č.

1. Obchodní název nebo značka motorového vozidla.....
2. Typ vozidla.....
3. Název a adresa výrobce
4. Název a adresa případného zástupce výrobce.....

5. Popis sedadel ²
 Je uplatněna síla navíc podle bodu 6.2.5.1 tohoto předpisu OSN: Ano/Ne²
 Síla navíc:
 Je uplatněna výjimka podle poznámky k bodu 6.2.5.1 na základě zkoušek kotevních úchytů pásů podle předpisu OSN č. 14 bodu 6.4.4: Ano/Ne²
 Schválení podle předpisu OSN č. 14 č.:
6. Je uplatněna výjimka ohledně ISOFIX povolená bodem 5.3.8: Ano/Ne²
7. Vozidlo předloženo ke schválení dne:
8. Technická zkušebna odpovědná za provedení schvalovacích zkoušek:

9. Datum protokolu vydaného touto zkušebnou:
10. Číslo protokolu vydaného touto zkušebnou:
11. Schválení uděleno/rozšířeno/odmítnuto/odňato²:.....
12. Umístění značky schválení na vozidle:
13. Místo:
14. Datum:
15. Podpis:
16. K tomuto sdělení jsou přiloženy následující dokumenty, které jsou uloženy u schvalovacího orgánu, jenž udělil schválení, a které jsou dostupné na vyžádání:
 výkresy, schémata a plány systémů kotevních úchytů ISOFIX, případných kotevních úchytů horního upínání, kontaktního povrchu podlahy vozidla případných míst k sezení i-Size a nosné konstrukce;

¹ Nehodící se škrtněte.

² Pouze je-li kotevní úchyt připojen k sedadlu nebo podpírá-li sedadlo popruh pásu.

² Pouze je-li kotevní úchyt připojen k sedadlu nebo podpírá-li sedadlo popruh pásu.

fotografie systémů kotevních úchytů ISOFIX, případných kotevních úchytů horního upínání, kontaktního povrchu podlahy vozidla případných míst k sezení i-Size a nosné konstrukce vozidla;

výkresy, schémata a plány sedadel a jejich ukotvení k vozidlu;

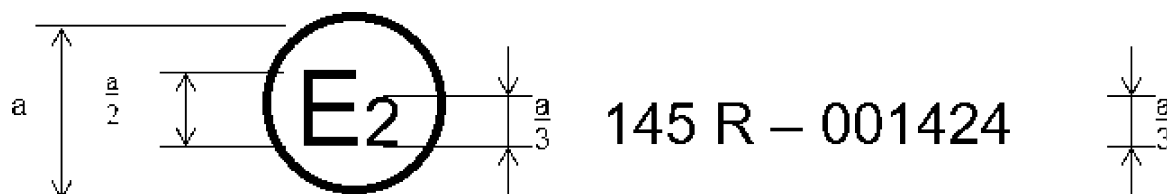
fotografie sedadel a jejich ukotvení.

PŘÍLOHA 2

USPOŘÁDÁNÍ ZNAČKY SCHVÁLENÍ

VZOR A

(viz bod 4.4 tohoto předpisu)

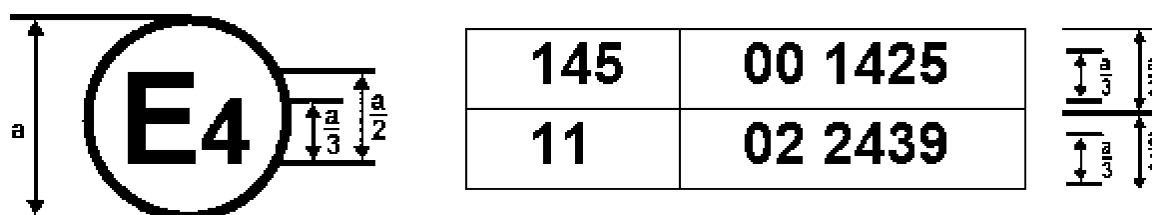


a = minimálně 8 mm

Výše uvedená značka schválení umístěná na vozidle ukazuje, že dotčený typ vozidla byl z hlediska systémů kotevních úchytů ISOFIX, kotevních úchytů horního upínání ISOFIX a míst k sezení i-Size schválen ve Francii (E2) podle předpisu OSN č. 145 pod číslem 001424. První dvě číslice čísla schválení poukazují na to, že schválení bylo uděleno v souladu s požadavky předpisu OSN č. 145 v jeho původním znění.

VZOR B

(viz bod 4.5 tohoto předpisu)



a = minimálně 8 mm

Výše uvedená značka schválení umístěná na vozidle ukazuje, že dotčený typ vozidla byl schválen v Nizozemsku (E4) podle předpisů OSN č. 145 a 11 ⁽¹⁾. Číslo schválení poukazují na to, že ve dnech, kdy byla tato schválení udělena, byl předpis OSN č. 145 ve svém původním znění a předpis OSN č. 11 zahrnoval sérii změn 02.

⁽¹⁾ Druhé číslo je uvedeno pouze jako příklad.

PŘÍLOHA 3

POSTUP STANOVENÍ BODU „H“ A SKUTEČNÉHO ÚHLU TRUPU PRO MÍSTA K SEZENÍ V MOTOROVÝCH VOZIDLECH ⁽¹⁾

- Dodatek 1 — Popis trojrozměrného zařízení pro stanovení bodu „H“ (zařízení 3-D H)⁽¹⁾
- Dodatek 2 — Trojrozměrný referenční systém⁽¹⁾
- Dodatek 3 — Referenční údaje týkající se míst k sezení⁽¹⁾
-

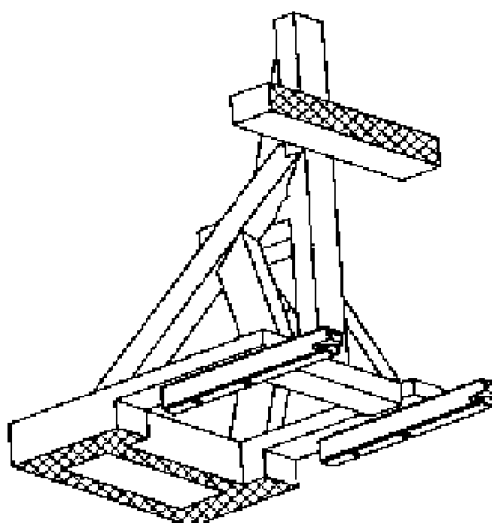
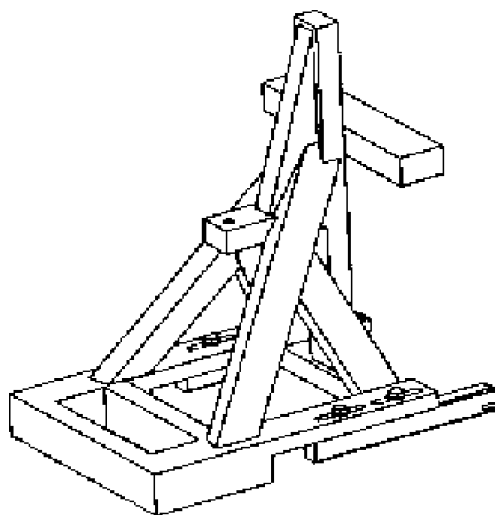
⁽¹⁾ Postup je popsán v dodatcích 1, 2 a 3 přílohy 1 Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), (dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6).

PŘÍLOHA 4

SYSTÉMY KOTEVNÍCH ÚCHYTŮ ISOFIX A KOTEVNÍ ÚCHYTÝ HORNÍHO UPÍNÁNÍ ISOFIX

Obrázek 1

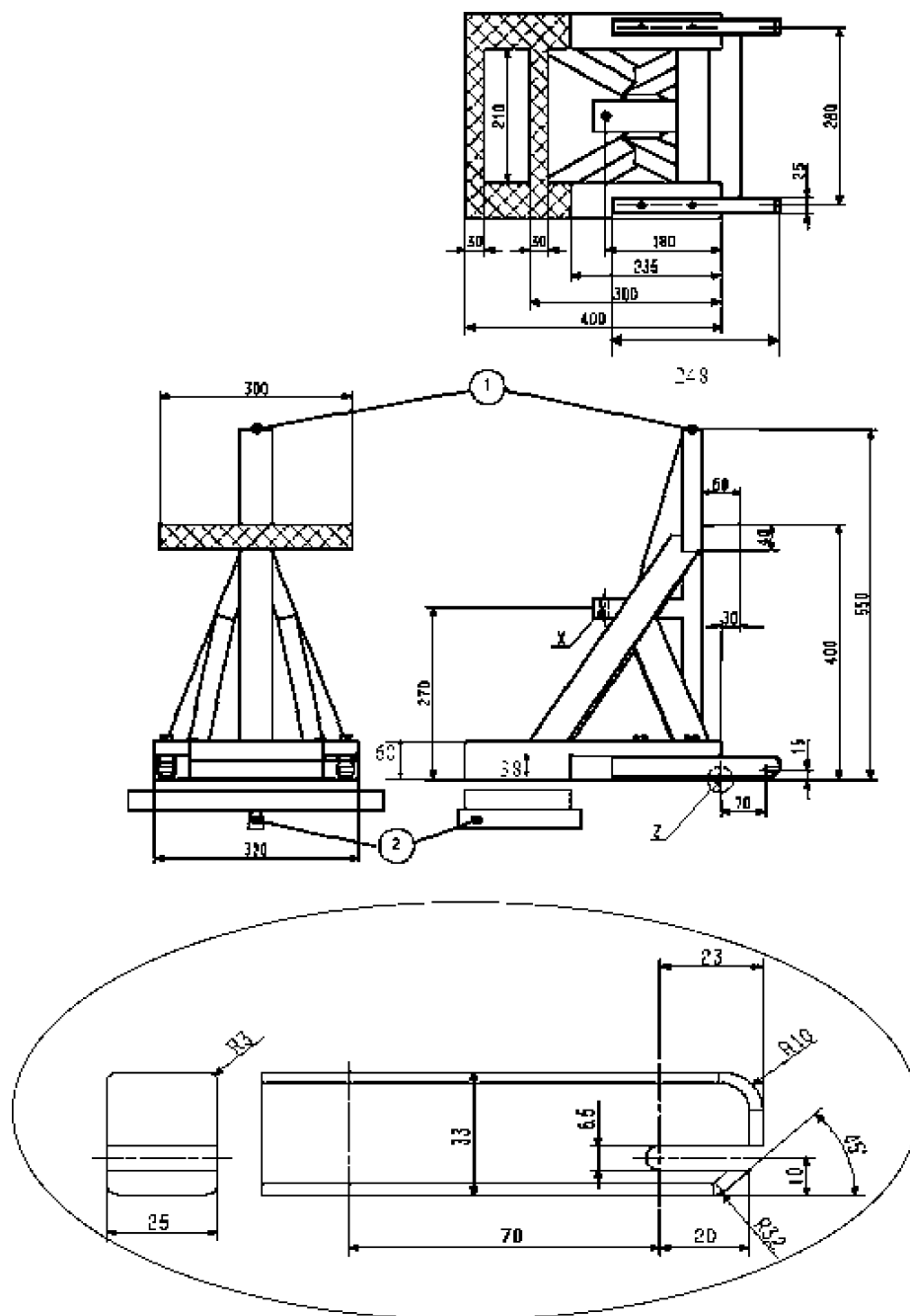
Zařízení pro působení statické síly (ZPSS), izometrické pohledy



Obrázek 2

Zařízení pro působení statické síly (ZPSS), rozměry

Rozměry v milimetrech



Legenda

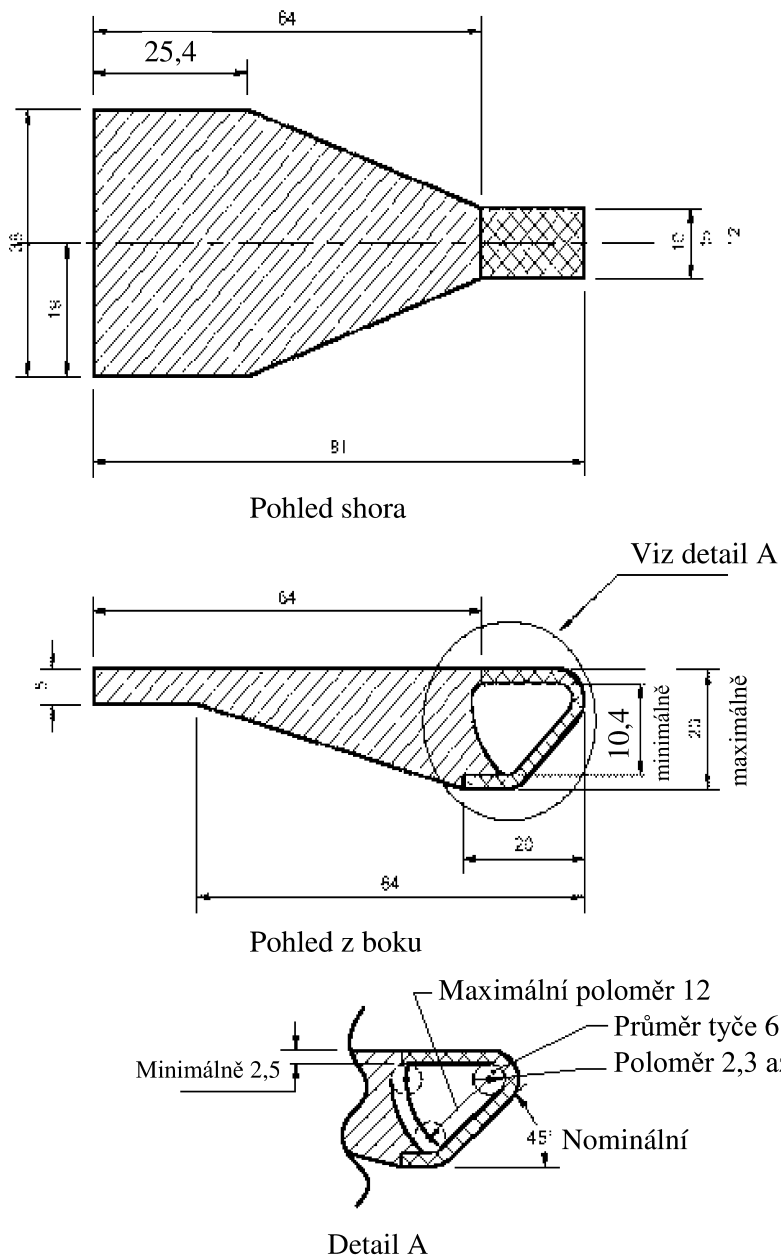
1. Bod pro připojení horního upínání
2. Připevnění otočného čepu pro zkoušení tuhosti, jak je popsáno níže.

Tuhost ZPSS: Když je připojeno k tuhé kotevní tyči (kotevním tyčím) a přední příčník ZPSS se opírá o tuhou tyč drženou ve středu podélným otočným čepem 25 mm pod základnou ZPSS (aby se umožnil ohyb a zkroucení základny ZPSS), nesmí být pohyb bodu X větší než 2 mm v každém směru, jsou-li aplikovány síly v souladu s tabulkou 1 v bodě 6.2.4.2 tohoto předpisu. Jakákoliv deformace systému kotevních úchytů ISOFIX musí být vyloučena z měření.

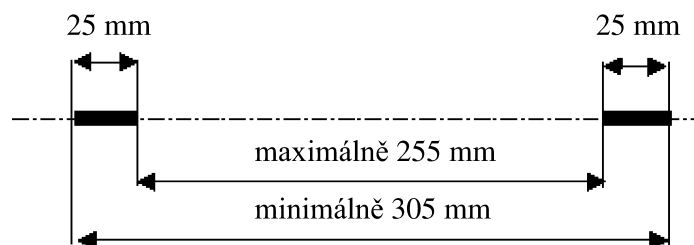
Obrázek 3

Rozměry spojovacího dílu horního upínání ISOFIX (hákového)

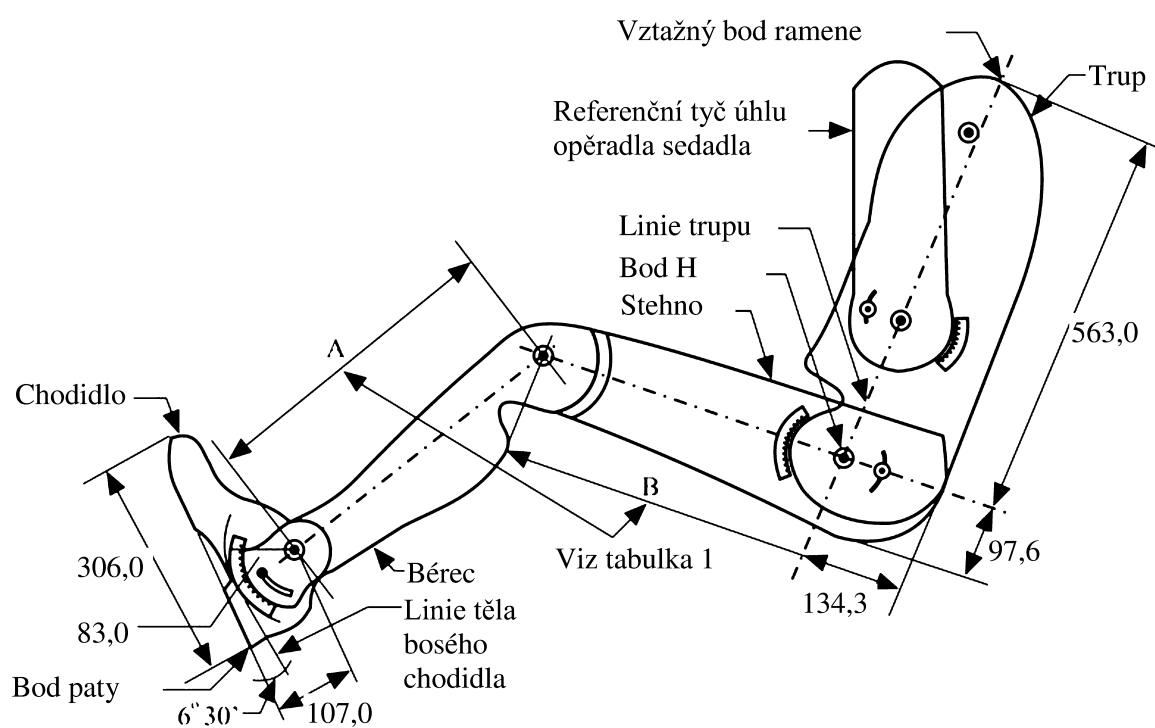
Rozměry v milimetrech



Obrázek 4

Vzdálenost mezi oběma zónami spodních kotevních úchytů

Obrázek 5

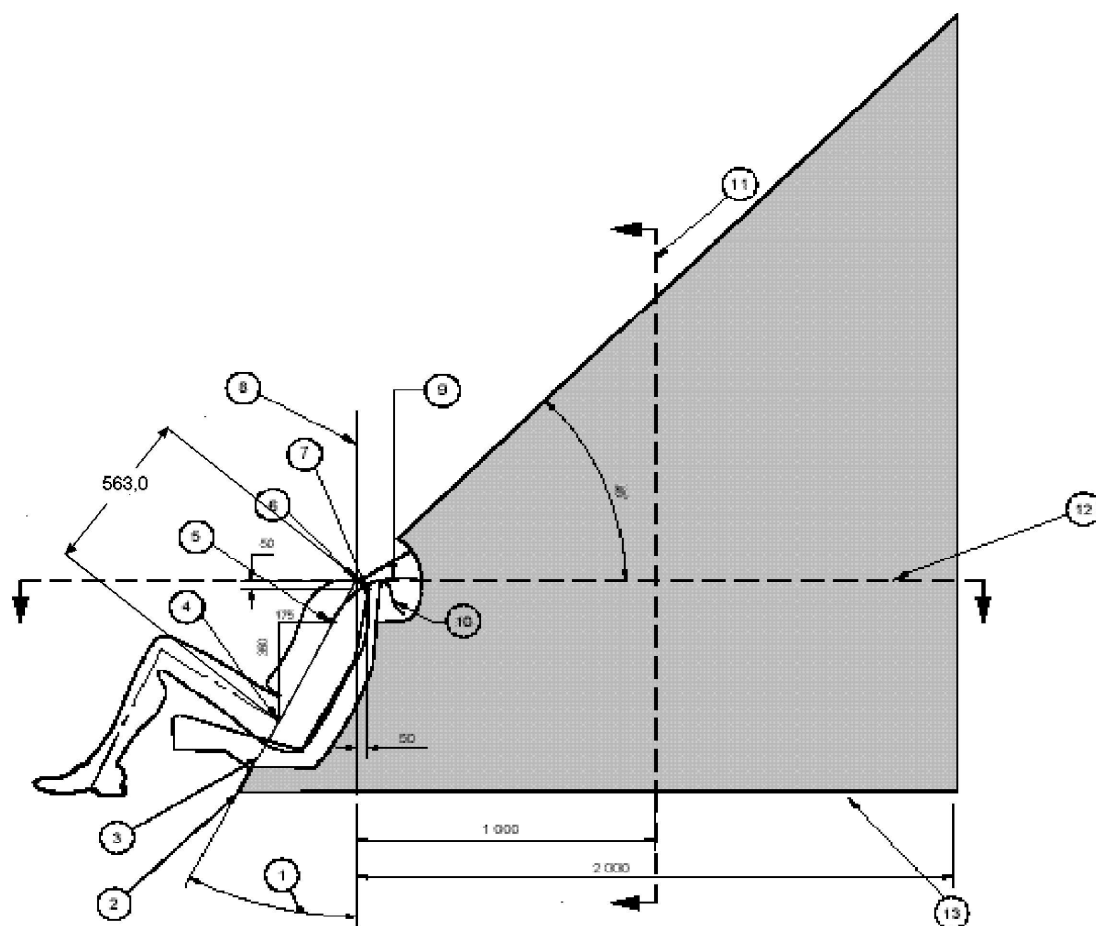
Dvourozměrná šablona

Poznámka: Rozměry jsou uvedeny v milimetrech.

Obrázek 6

Umístění kotevního úchyty horního upínání ISOFIX, zóna ISOFIX – boční pohled

Rozměry v milimetrech



Legenda

1. Úhel zad
2. Průsečík referenční roviny linie trupu a skořepiny podlahy
3. Referenční rovina linie trupu
4. Bod „H“
5. Bod „V“
6. Bod „R“
7. Bod „W“
8. Svislá podélná rovina
9. Délka vinutí popruhu z bodu „V“: 250 mm
10. Délka vinutí popruhu z bodu „W“: 200 mm
11. Průřez roviny „M“
12. Průřez roviny „R“
13. Linie představuje povrch skořepiny podlahy specifický pro vozidlo v předepsané zóně

Poznámky:

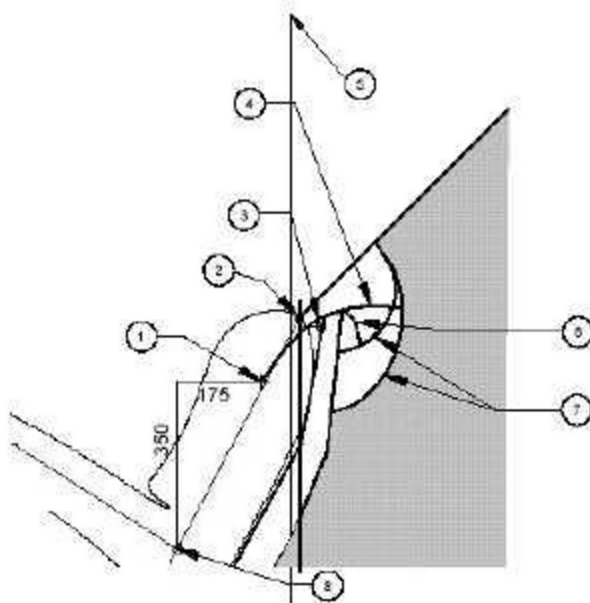
1. Část kotevního úchyty horního upínání, která je určena pro spojení s hákem horního upínání umístěným v šedé zóně
2. Bod „R“: referenční bod ramen
3. Bod „V“: referenční bod V, 350 mm svisle nad a 175 mm vodorovně vzad od bodu „H“
4. Bod „W“: referenční bod W, 50 mm svisle pod a 50 mm vodorovně vzad od bodu „R“

5. Rovina „M“: referenční rovina M, 1 000 mm vodorovně vzad od bodu „R“
6. Krajní přední povrchy zóny jsou vytvořeny protažením dvou linií vinutí v jejich prodloužení do přední části zóny. Linie vinutí představují minimální upravenou délku typických popruhů horního upínání vycházejících buď z horní části dětského zádržného systému (bod „W“), nebo níže na zadní části dětského zádržného systému (bod „V“).

Obrázek 7

Umístění kotevního úchyty horního upínání ISOFIX, zóna ISOFIX – zvětšený pohled ze strany oblasti vinutí

Rozměry v milimetrech



Legenda

1. Bod „V“
2. Bod „R“
3. Bod „W“
4. Délka vinutí popruhu z bodu „V“: 250 mm
5. Svislá podélná rovina
6. Délka vinutí popruhu z bodu „W“: 200 mm
7. Oblouky vytvořené délkami vinutí
8. Bod „H“

Poznámky:

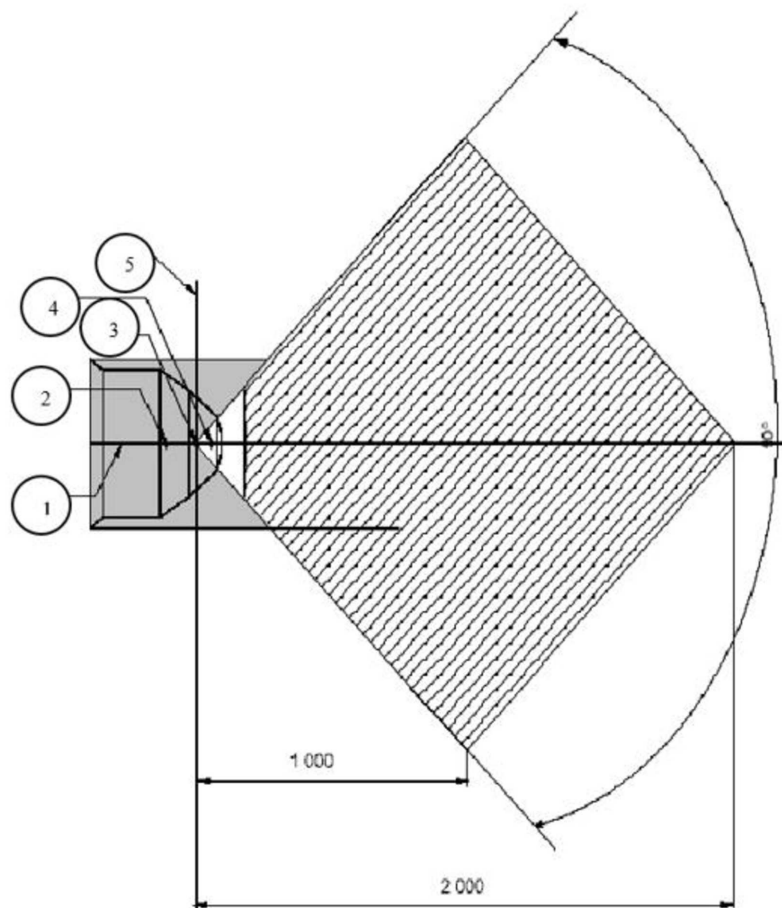
1. Část kotevního úchyty horního upínání, která je určena pro spojení s hákem horního upínání umístěným v šedé zóně
2. Bod „R“: referenční bod ramen
3. Bod „V“: referenční bod V, 350 mm svisle nad a 175 mm vodorovně vzad od bodu „H“
4. Bod „W“: referenční bod W, 50 mm svisle pod a 50 mm vodorovně vzad od bodu „R“
5. Rovina „M“: referenční rovina M, 1 000 mm vodorovně vzad od bodu „R“
6. Krajní přední povrchy zóny jsou vytvořeny protažením dvou linií vinutí v jejich prodloužení do přední části zóny. Linie vinutí představují minimální upravenou délku typických popruhů horního upínání vycházejících buď z horní části dětského zádržného systému (bod „W“), nebo níže na zadní části dětského zádržného systému (bod „V“).

Obrázek 8

Umístění kotevního úchytu horního upínání ISOFIX, zóna ISOFIX – Půdorys

(Průřez roviny R)

Rozměry v milimetrech

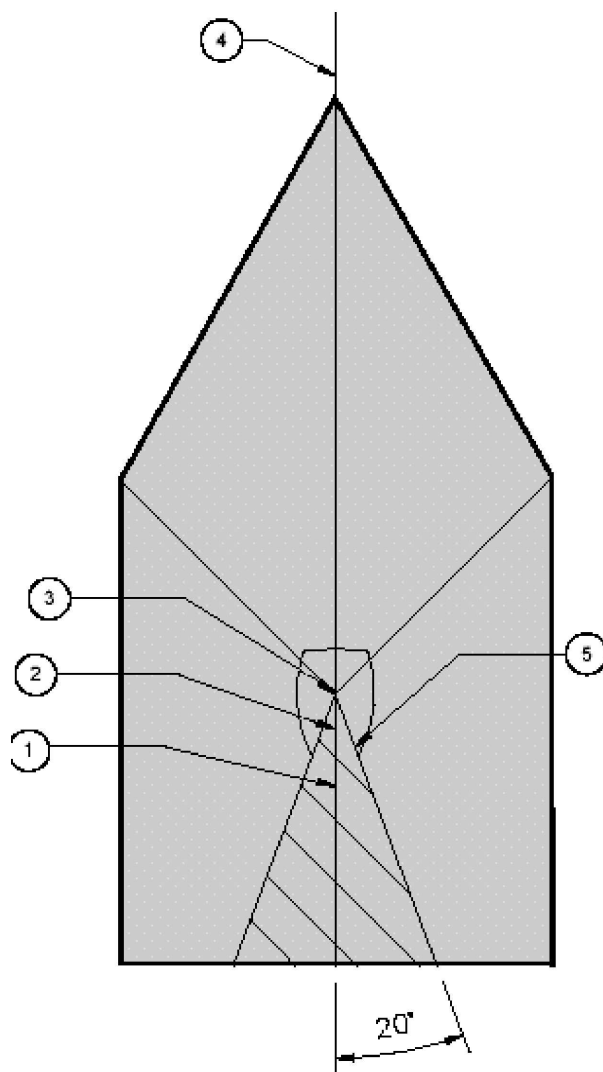
*Legenda*

1. Střední rovina
2. Bod „V“
3. Bod „R“
4. Bod „W“
5. Svislá podélná rovina

Poznámky:

1. Část kotevního úchytu horního upínání, která je určena pro spojení s hákem horního upínání umístěným v šedé zóně
2. Bod „R“: referenční bod ramen
3. Bod „V“: referenční bod V, 350 mm svisle nad a 175 mm vodorovně vzad od bodu „H“
4. Bod „W“: vztažný bod W, 50 mm svisle pod a 50 mm vodorovně vzad od bodu „R“

Obrázek 9

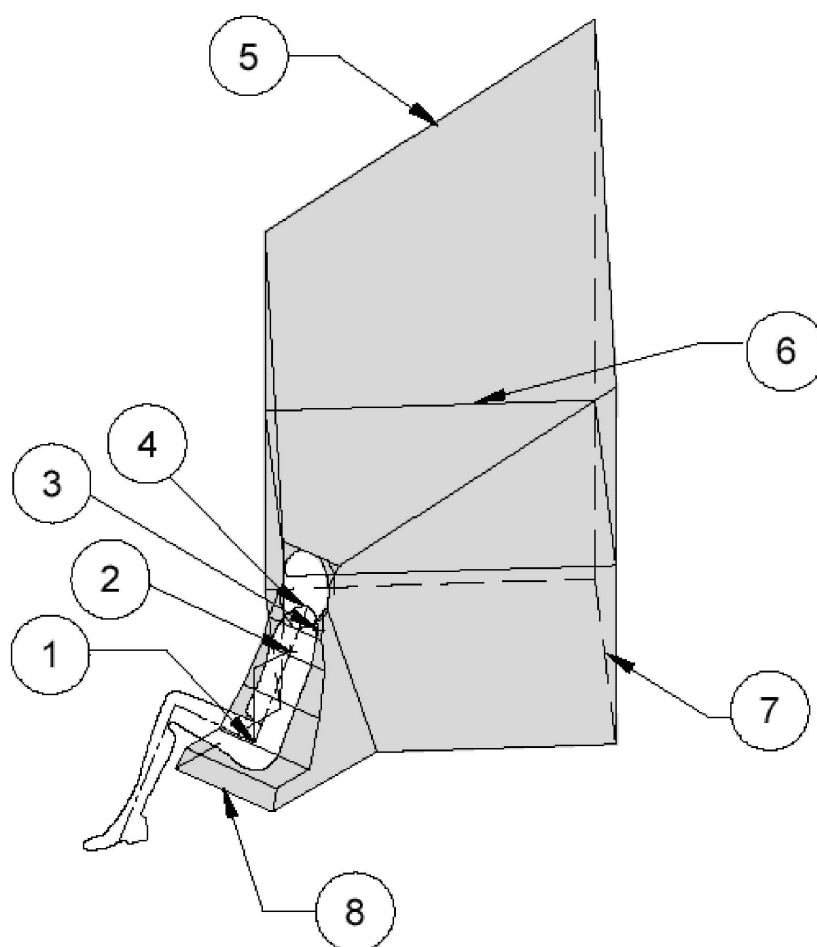
Umístění kotevního úchytu horního upínání ISOFIX, zóna ISOFIX – Čelní pohled*Legenda*

1. Bod „V“
2. Bod „W“
3. Bod „R“
4. Střední rovina
5. Pohled na oblast podél referenční roviny trupu

Poznámky:

1. Část kotevního úchytu horního upínání, která je určena pro spojení s hákem horního upínání umístěným v šedé zóně
2. Bod „R“: referenční bod ramen
3. Bod „V“: referenční bod V, 350 mm svisle nad a 175 mm vodorovně vzad od bodu „H“
4. Bod „W“: vztažný bod W, 50 mm svisle pod a 50 mm vodorovně vzad od bodu „R“

Obrázek 10

Umístění kotevního úchyty horního upínání ISOFIX, zóna ISOFIX – Trojrozměrný schematický pohled*Legenda*

1. Bod „H“
2. Bod „V“
3. Bod „W“
4. Bod „R“
5. Rovina pod úhlem 45°
6. Průřez roviny „R“
7. Povrch skořepiny podlahy
8. Zóna přední hrany

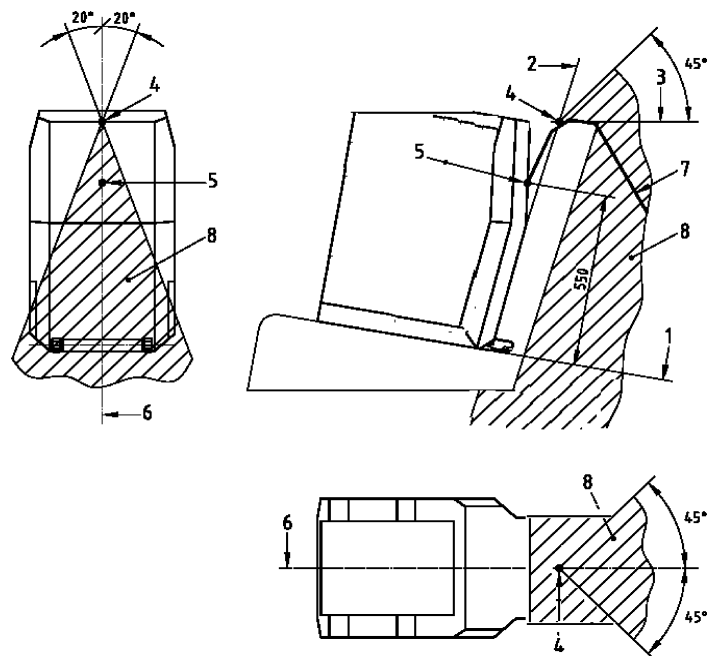
Poznámky:

1. Část kotevního úchyty horního upínání, která je určena pro spojení s hákem horního upínání umístěným v šedé zóně
2. Bod „R“: Referenční bod ramen

Obrázek 11

Alternativní metoda umístění kotevního úchyty horního upínání pomocí přípravku „ISO/F2“ (B), zóna ISOFIX – boční, horní a zadní pohled

Rozměry v milimetrech



1. Vodorovné čelo přípravku „ISO/F2“ (B)
2. Zadní čelo přípravku „ISO/F2“ (B)
3. Vodorovná tečna horní části opěradla sedadla (poslední tuhý bod o tvrdosti vyšší než 50 Shore A)
4. Průsečík mezi 2 a 3
5. Referenční bod upínání
6. Středová linie přípravku „ISO/F2“ (B)
7. Popruh horního upínání
8. Meze zóny kotevního úchyty

Obrázek 12

Symbol spodního kotevního úchyty ISOFIX

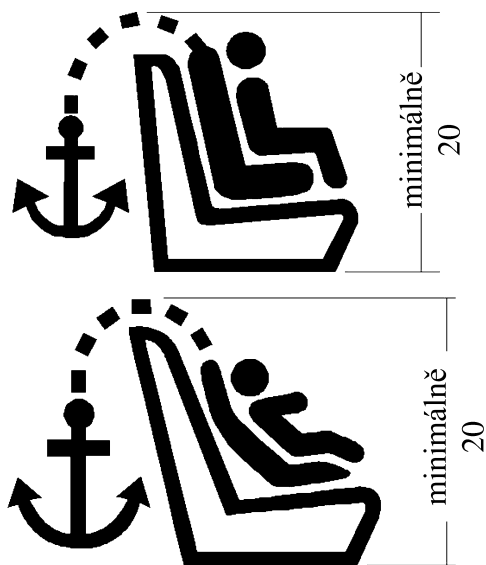


Poznámky:

1. Výkres není v měřítku.
2. Symbol může být znázorněn v zrcadlovém obraze.
3. Barva symbolu podle volby výrobce.

Obrázek 13

Symbol použitý pro určení umístění kotevního úchytu horního upínání, který je pod krytem



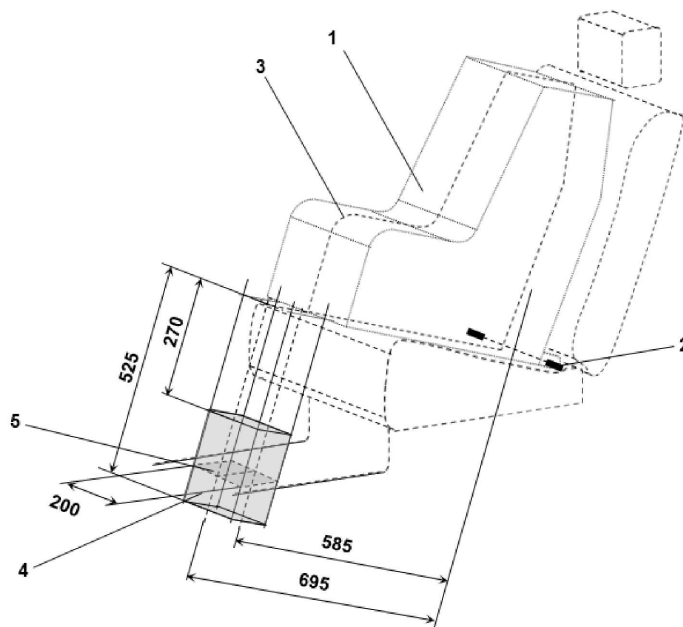
Poznámky:

1. Rozměry v mm
2. Výkres není v měřítku.
3. Piktogram musí být jasně viditelný buď pomocí kontrastních barev, nebo vhodným reliéfem v případě, že je zapuštěn do povrchu nebo z něj vyčnívá.

PŘÍLOHA 5
MÍSTO K SEZENÍ I-SIZE

Obrázek 1
Trojrozměrný pohled na posuzovaný rozsah základny podpěry

Rozměry v mm



Legenda:

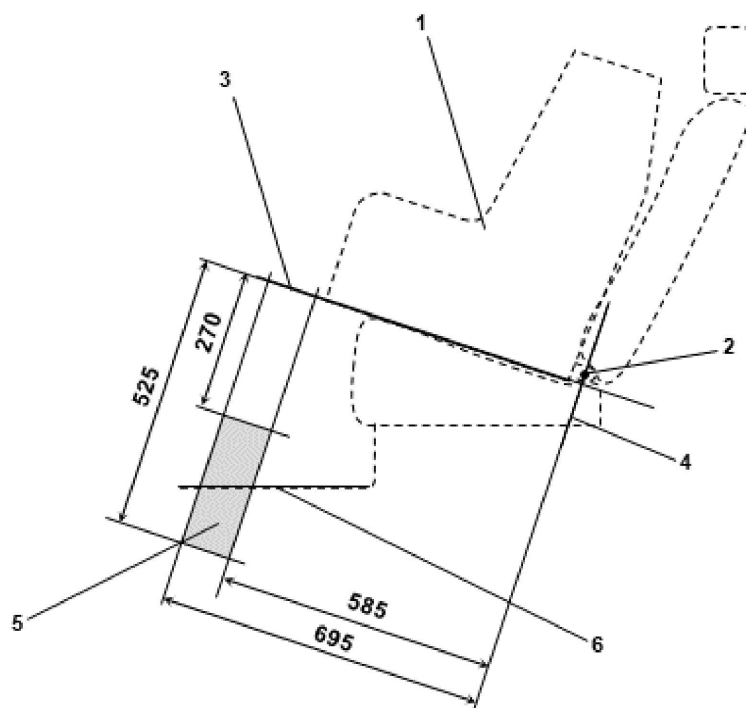
1. Přípravek dětského zádržného systému (CRF).
2. Tyč spodních kotevních úchytů ISOFIX.
3. Střední podélná rovina CRF.
4. Posuzovaný rozsah základny podpěry
5. Kontaktní povrch podlahy vozidla.

Poznámka: Výkres není v měřítku.

Obrázek 2

Boční pohled na posuzovaný rozsah základny podpěry

Rozměry v mm

*Legenda:*

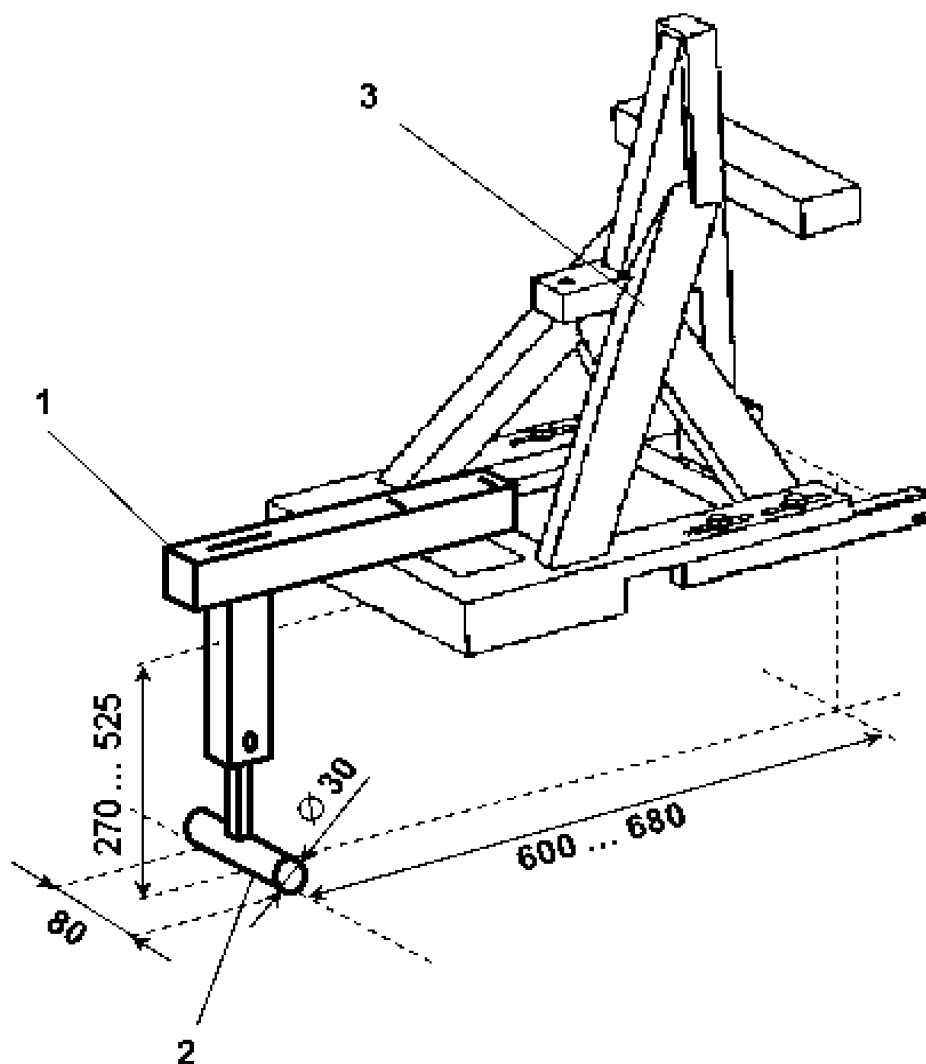
1. Přípravek dětského zádržného systému (CRF).
2. Tyč spodních kotevních úchytů ISOFIX.
3. Rovina, kterou tvoří spodní plocha CRF nainstalovaného v určeném místě k sezení.
4. Rovina procházející tyčí spodního kotevního úchytu a orientovaná kolmo ke střední podélné rovině CRF a kolmo k rovině, kterou tvoří spodní plocha CRF nainstalovaného v určeném místě k sezení.
5. Posuzovaný rozsah základny podpěry, ve kterém se musí nacházet podlaha vozidla. Tento rozsah představuje délku a výšku rozpětí seřízení základny podpěry dětského zádržného systému i-Size.
6. Podlaha vozidla.

Poznámka: Výkres není v měřítku.

Obrázek 3

Příklad upraveného zařízení pro působení statické síly se zkušební sondou podpěry (ZPSS_{st}) znázorňující požadované rozpětí seřízení a rozměry základny podpěry

Rozměry v mm



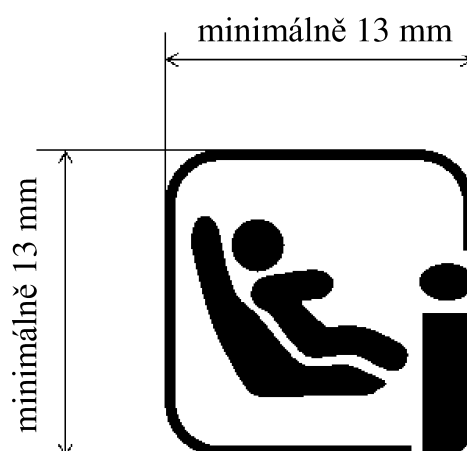
Legenda:

1. Zkušební zařízení podpěry.
2. Základna podpěry.
3. ZPSS (podle definice v příloze 4 tohoto předpisu).

Poznámky:

1. Výkres není v měřítku.
2. Zkušební zařízení podpěry:
 - a) zajišťuje zkoušení na celém kontaktním povrchu podlahy vozidla definovaném pro jednotlivá místa k sezení i-Size;
 - b) je pevně připevněno k ZPSS, aby síly působící na ZPSS přímo vyvolávaly zkušební síly v podlaze vozidla, aniž by došlo ke snížení reakčních zkušebních sil v důsledku tlumení v samotném zkušebním zařízení podpěry nebo k jeho deformaci.
3. Základna podpěry je tvořena válcem o šířce 80 mm a průměru 30 mm, jehož obě podstavy jsou zaobleny s poloměrem 2,5 mm.
4. V případě stupňovitého seřízení výšky nesmí být vzdálenost mezi jednotlivými kroky seřízení větší než 20 mm.

Obrázek 4
Symbol používaný k označení místa k sezení i-Size



Poznámky:

1. Výkres není v měřítku.
 2. Barvu symbolu si zvolí výrobce.
-

OPRAVY

Oprava nařízení Komise (EU) 2019/1966 ze dne 27. listopadu 2019, kterým se mění a opravují přílohy II, III a V nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1223/2009 o kosmetických přípravcích

(Úřední věstník Evropské unie L 307 ze dne 28. listopadu 2019)

Strana 19, příloha I a příloha II se nahrazují tímto:

„PŘÍLOHA I

1) Příloha II nařízení (ES) č. 1223/2009 se mění takto:

Doplňují se nové položky, které znějí:

Referenční číslo	Identifikace látky		
	Chemický název/INN	Číslo CAS	Číslo ES
a	b	c	d
„1612	Fosmet (ISO); S-[(1,3-dioxo-1,3-dihydro-2H-isoindol-2-yl)methyl]-O,O-dimethyl fosforodithioát; O,O-dimethyl-S-ftalimidomethyl fosforodithioát	732-11-6	211-987-4
1613	Manganistan draselný (hypermangan)	7722-64-7	231-760-3
1614	2-Benzyl-2-dimethylamino-4'-morfolinbutyrofenon	119313-12-1	404-360-3
1615	Chizalofop-p-tefuryl (ISO); (+/-) tetrahydrofurfuryl -(R)-2-[4-(6-chlorchinoxalin-2-yloxy)fenyloxy]propionát	200509-41-7	414-200-4
1616	Propikonazol (ISO); (2RS,4RS;2RS,4SR)-1-[[2-(2,4-dichlorofenyl)-4-propyl-1,3-dioxolan-2-yl)methyl]-1H-1,2,4-triazol	60207-90-1	262-104-4
1617	Pinoxaden (ISO); 8-(2,6-diethyl-4-methylfenyl)-7-oxo-1,2,4,5-tetrahydro-7H-pyrazolo[1,2-d][1,4,5]oxadiazepin-9-yl 2,2-dimethylpropanoát	243973-20-8	635-361-9
1618	Tetramethrin (ISO); [(1,3-dioxo-1,3,4,5,6,7-hexahydro-2H-isoindol-2-yl)methyl]-2,2-dimethyl-3-(2-methylprop-1-en-1-yl)cyklopropankarboxylát	7696-12-0	231-711-6
1619	(1,3,4,5,6,7-Hexahydro-1,3-dioxo-2H-isoindol-2-yl)methyl-(1R-trans)-2,2-dimethyl-3-(2-methylprop-1-enyl)cyklopropankarboxylát	1166-46-7	214-619-0

Referenční číslo	Identifikace látky		
	Chemický název/INN	Číslo CAS	Číslo ES
a	b	c	d
1620	Spirodiklofen (ISO); 3-(2,4-dichlorfenyl)-2-oxo-1-oxaspiro[4.5]dec-3-en-4-yl-2,2-dimethylbutyrát	148477-71-8	604-636-5
1621	Reakční směs 1-[2-(2-aminobutoxy)ethoxy]but-2-ylaminu a 1-([2-(2-aminobutoxy)ethoxy]methyl)propoxy)but-2-ylaminu	897393-42-9	447-920-2
1622	1-Vinylimidazol	1072-63-5	214-012-0
1623	Amisulbrom (ISO); 3-(3-bromo-6-fluoro-2-methylindol-1-ylsulfonyl)-N,N-dimethyl-1H-1,2,4-triazol-1-sulfonamid	348635-87-0	672-776-4“

2) Příloha III nařízení (ES) č. 1223/2009 se mění takto:

Položka 98 se nahrazuje tímto:

„98	Kyselina 2-hydroxybenzoová / Kyselina salicylová (*)	Salicylic acid	69-72-7	200-712-3	a) Přípravky na vlasy, které se oplachují	a) 3,0 %	Nepoužívat v přípravcích pro děti do 3 let.	Nepoužívat pro děti do 3 let (**).
					b) Jiné přípravky kromě tělových mlék, očních stínů, řasenek, očních linek, rtěnek, kuličkových deodorantů.	b) 2,0 %	Nepoužívat v aplikacích, jež mohou vést k expozici plic konečného uživatele při vdechování.	
							Nepoužívat v přípravcích pro ústní hygienu.	
							Pro jiné účely než potlačení růstu mikroorganismů v přípravku. Tento účel musí být zřejmý ze způsobu obchodní úpravy výrobku.	

(*) Pro použití jako konzervační přísada, viz příloha V, č. 3.

(**) Pouze pro přípravky, které by mohly být použity pro děti do tří let.“

3) Příloha V nařízení (ES) č. 1223/2009 se mění takto:

Položka 3 se nahrazuje tímto:

Referenční číslo	Identifikace látky				Podmínky			Znění podmínek použití a upozornění
	Chemický název/INN	Název v seznamu přísad podle společné nomenklatury	Číslo CAS	Číslo ES	Druh výrobku, části těla	Nejvyšší koncentrace v přípravku připraveném k použití	Jiné	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
„3	Kyselina salicylová (*) a její soli	Salicylic acid	69-72-7	200-712-3		0,5 % (jako kyselina)	Nepoužívat v přípravcích pro děti do 3 let.	Nepoužívat pro děti do 3 let (**).
							Nepoužívat v přípravcích pro ústní hygienu.	
							Nepoužívat v aplikacích, jež mohou vést k expozici plic konečného uživatele při vdechování.	
		Calcium salicylate, magnesium salicylate, MEA-salicylate, sodium salicylate, potassium salicylate, TEA-salicylate	824-35-1, 18917-89-0, 59866-70-5, 54-21-7, 578-36-9, 2174-16-5	212-525-4, 242-669-3, 261-963-2, 200-198-0, 209-421-6, 218-531-3		0,5 % (jako kyselina)	Nepoužívat v přípravcích pro děti do 3 let, s výjimkou šamponů.	Nepoužívat pro děti do 3 let (***)

(*) Pro jiná použití než jako konzervační přísada viz příloha III položka 98.

(**) Pouze pro přípravky, které by mohly být použity pro děti do tří let.

(***) Pouze pro přípravky, které by mohly být použity pro děti do 3 let a které zůstávají v delším styku s kůží.“

PŘÍLOHA II

1) Příloha II nařízení (ES) č. 1223/2009 se opravuje takto:

a) položka 395 se nahrazuje tímto:

Referenční číslo	Identifikace látky		
	Chemický název/INN	Číslo CAS	Číslo ES
„395	Chinolin-8-ol a jeho sulfát bis(8-hydroxychinolinium)-sulfát, s výjimkou použití uvedených v příloze III položce 51	148-24-3 134-31-6	205-711-1 205-137-1“

b) položka 1396 se nahrazuje tímto:

Referenční číslo	Identifikace látky		
	Chemický název/INN	Číslo CAS	Číslo ES
a	b	c	d
„1396	Boritany, tetraboritany, oktaboritany a soli a estery kyseliny borité, včetně:		
	oktaboritanu disodného, bezvodého [1]	12008-41-2 [1]	234-541-0 [1]
	oktaboritanu disodného tetrahydrátu [2]	12280-03-4 [2]	234-541-0 [2]
	2-aminoethanolu, monoesteru s kyselinou boritou [3]	10377-81-8 [3]	233-829-3 [3]
	(2-hydroxypropyl)amoniumdihydrogenorthoboritanu [4]	68003-13-4 [4]	268-109-8 [4]
	boritanu draselného, draselné soli kyseliny borité [5]	12712-38-8 [5]	603-184-6 [5]
	trioktyldodecyl-borátu [6]	— [6]	— [6]
	boritanu zinečnatého [7]	1332-07-6 [7]	215-566-6 [7]
	boritanu sodného, tetraboritanu disodného bezvodého; sodné soli kyseliny borité [8]	1330-43-4 [8]	215-540-4 [8]
	heptaoxidu disodno-tetraboritého hydrátu [9]	12267-73-1 [9]	235-541-3 [9]
	sodné soli kyseliny orthoborité [10]	13840-56-7 [10]	237-560-2 [10]
	tetraboritanu disodného dekahydrátu; boraxu dekahydrátu [11]	1303-96-4 [11]	215-540-4 [11]
	tetraboritanu disodného pentahydrátu; boraxu pentahydrátu [12]	12179-04-3 [12]	215-540-4 [12]“

c) položka 1507 se nahrazuje tímto:

Referenční číslo	Identifikace látky		
	Chemický název/INN	Číslo CAS	Číslo ES
„1507	Diaminotoluen, methylfenylendiamin, technický produkt – reakční směs [4-methyl-1,3-fenylendiaminu a 2-methyl-1,3-fenylendiaminu]	—	—“

d) doplňují se nové položky, které znějí:

Referenční číslo	Identifikace látky		
	Chemický název/INN	Číslo CAS	Číslo ES
a	b	c	d
„1624	Pirimikarb (ISO); 2-(dimethylamino)-5,6-dimethylpyrimidin-4-yl dimethylkarbamát	23103-98-2	245-430-1
1625	1,2-Dichlorpropan; propylendichlorid	78-87-5	201-152-2
1626	Fenol, dodecyl-, rozvětvený [1]	121158-58-5 [1]	310-154-3 [1]
	Fenol, 2-dodecyl-, rozvětvený [2]	1801269-80-6 [2]	- [2]
	Fenol, 3-dodecyl-, rozvětvený [3]	1801269-77-1 [3]	- [3]
	Fenol, 4-dodecyl-, rozvětvený [4]	210555-94-5 [4]	640-104-9 [4]
	Fenol, (tetrapropenyl)deriváty [5]	74499-35-7 [5]	616-100-8 [5]
1627	Kumatetralyl (ISO); 4- hydroxy-3-(1,2,3,4-tetrahydro-1-naftyl) kumarin	5836-29-3	227-424-0
1628	Difenakum (ISO); 3-(3- bifenyl-4-yl-1,2,3,4- tetrahydro-1-naftyl)- 4-hydroxykumarin	56073-07-5	259-978-4
1629	Brodifakum (ISO); 4-hydroxy-3-(3-(4'-brom-4-bifenylyl)-1,2,3,4-tetrahydro-1-naftyl)kumarin	56073-10-0	259-980-5
1630	Flokumafen (ISO); reakční směs: cis-4- hydroxy-3-(1,2,3,4-tetrahydro-3-(4-(4-trifluoromethyl-benzyloxy)fenyl)-1-naftyl)kumarin a trans-4-hydroxy-3-(1,2,3,4-tetrahydro-3-(4-(4-trifluoromethyl-benzyloxy)fenyl)-1-naftyl)kumarin	90035-08-8	421-960-0

1631	Acetochlor (ISO); 2- chloro-N-(ethoxymethyl)-N-(2-ethyl-6- methylfenyl)acetamid	34256-82-1	251-899-3
1632	Mikrovlákna E-skla reprezentativního složení	—	—
1633	Skleněná mikrovlákna reprezentativního složení	—	—
1634	Bromadiolon (ISO); 3-[3-(4'-brombifenyl-4-yl)-3-hydroxy-1-fenylpropyl]-4-hydroxy-2H-chromen-2-on	28772-56-7	249-205-9
1635	Difethialon (ISO); 3-[3-(4'-brombifenyl-4-yl)-1,2,3,4-tetrahydronaftalen-1-yl]4-hydroxy-2H-1-benzothiopyran-2-on	104653-34-1	600-594-7
1636	Perfluornonan-1-ová kyselina [1]	375-95-1 [1]	206-801-3 [1]
	a její sodné [2]	21049-39-8 [2]	- [2]
	a amonné [3] soli	4149-60-4 [3]	- [3]
1637	Di(cyklohexyl)ftalát	84-61-7	201-545-9
1638	3,7-Dimethylokta-2,6-diennitril	5146-66-7	225-918-0
1639	Bupirimát (ISO); 5-butyl-2-ethylamino-6-methylpyrimidin-4-yl dimethylsulfamát	41483-43-6	255-391-2
1640	Triflumizol (ISO); (1E)-N-[4-chlor-2-(trifluormethyl)fenyl]-1- (1H-imidazol-1-yl)-2-propoxyethanimin	68694-11-1	604-708-8
1641	terc-butyl-hydroperoxid	75-91-2	200-915-7“

2) Příloha III nařízení (ES) č. 1223/2009 se opravuje takto:

a) položka 9 se nahrazuje tímto:

Referenční číslo	Identifikace látky				Omezení			Znění podmínek použití a upozornění
	Chemický název / INN	Název v seznamu přísad podle společné nomenklatury	Číslo CAS	Číslo ES	Druh výrobku, části těla	Nejvyšší koncentrace v přípravku připraveném k použití	Jiné	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
„9	Methylfenylendiaminy, jejich N-substituované deriváty a jejich soli (1), s výjimkou látek uvedených v seznamu pod referenčními čísly 9a a 9b této přílohy a látek uvedených v seznamu pod referenčními čísly 364, 413, 1144, 1310, 1313 a 1507 v příloze II.				Látka k barvení vlasů v oxidačních přípravcích k barvení vlasů		a) Obecné použití	a) Na etiketě se uvede: Poměr pro mísení. „  Barvy na vlasy mohou způsobit těžké alergické reakce. Přečtěte si instrukce a řiďte se jimi. Tento výrobek není určen k používání pro osoby mladší 16 let. Dočasné tetování černou hennou může zvýšit riziko alergie. Nebarvěte si vlasy, pokud: — máte vyrážku na obličeji nebo citlivou, podrážděnou a poškozenou pokožku hlavy, — jste již někdy zaznamenali jakoukoli reakci po barvení vlasů, — jste v minulosti zaznamenali reakci na dočasné tetování černou hennou. Obsahuje fenyldiaminy (toluendiaminy). Nepoužívejte k barvení řas a očí.“
							b) Profesionální použití	b) Na etiketě se uvede:

Referenční číslo	Identifikace látky				Omezení			Znění podmínek použití a upozornění
	Chemický název / INN	Název v seznamu přísad podle společné nomenklatury	Číslo CAS	Číslo ES	Druh výrobku, části těla	Nejvyšší koncentrace v přípravku připraveném k použití	Jiné	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
							Pro a) a b): Po smíchání za oxidačních podmínek nesmí nejvyšší koncentrace aplikovaná na vlasy překročit 5 % v přepočtu na volnou bázi.	Poměr pro mísení. „Jen pro profesionální použití. Barvy na vlasy mohou způsobit těžké alergické reakce. Přečtěte si instrukce a řiďte se jimi. Tento výrobek není určen k používání pro osoby mladší 16 let. Dočasné tetování černou hennou může zvýšit riziko alergie. Nebarvěte si vlasy, pokud: — máte vyrážku na obličeji nebo citlivou, podrážděnou a poškozenou pokožku hlavy, — jste již někdy zaznamenali jakoukoli reakci po barvení vlasů, — jste v minulosti zaznamenali reakci na dočasné tetování černou hennou. Obsahuje fenylendiaminy (toluendiaminy). Používejte vhodné rukavice.“ “

b) Doplňuje se nová položka, která zní:

Referenční číslo	Identifikace látky				Omezení			Znění podmínek použití a upozornění
	Chemický název/INN	Název v seznamu přísad podle společné nomenklatury	Číslo CAS	Číslo ES	Druh výrobku, části těla	Nejvyšší koncentrace v přípravku připraveném k použití	Jiné	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
„51	Chinolin-8-ol-sulfát	Oxyquinoline sulphate	134-31-6	205-137-1	Stabilizátor peroxidu vodíku v přípravcích na vlasy, které se oplachují.	(0,3 % jako báze)		
					Stabilizátor peroxidu vodíku v přípravcích na vlasy, které se neoplachují.	(0,03 % jako báze)“““		

ISSN 1977-0626 (elektronické vydání)
ISSN 1725-5074 (papírové vydání)



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUXEMBURSKO

CS