



### Sumario

#### II Actos no legislativos

##### DECISIONES

- ★ **Decisión (UE) 2019/2135 del Consejo de 21 de noviembre de 2019 relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la tercera reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Minamata sobre el Mercurio, con respecto a la adopción de una decisión para la eliminación progresiva de la amalgama dental, y por la que se modifica el anexo A de dicho Convenio** ..... 1
- ★ **Decisión (UE) 2019/2136 del Consejo de 5 de diciembre de 2019 por la que se autoriza la apertura de negociaciones para modificar el Convenio Internacional del Azúcar, 1992** ..... 3
- ★ **Decisión (UE) 2019/2137 del Consejo de 5 de diciembre de 2019 por la que se establece que Rumanía no ha tomado medidas efectivas en respuesta a la Recomendación del Consejo de 14 de junio de 2019** ..... 5
- ★ **Decisión de Ejecución (UE) 2019/2138 del Consejo de 5 de diciembre de 2019 por la que se modifica la Decisión 2007/441/CE, por la que se autoriza a la República Italiana a aplicar medidas de excepción a lo dispuesto en el artículo 26, apartado 1, letra a), y en el artículo 168 de la Directiva 2006/112/CE, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido** ..... 7
- ★ **Decisión (UE, Euratom) 2019/2139 del Consejo de 10 de diciembre de 2019 por la que se nombra a dos miembros del Comité de Personalidades Independientes en virtud del artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE, Euratom) n.º 1141/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el estatuto y la financiación de los partidos políticos europeos y las fundaciones políticas europeas** ..... 9
- ★ **Decisión (UE) 2019/2140 de la Comisión de 21 de octubre de 2019 relativa a la ayuda estatal SA.52194 - 2019/C (ex 2018/FC) — República Eslovaca — Impuesto sobre el volumen de negocios del sector minorista eslovaco [notificada con el número C(2019) 7474] (¹)** ..... 11

##### ACTOS ADOPTADOS POR ÓRGANOS CREADOS MEDIANTE ACUERDOS INTERNACIONALES

- ★ **Reglamento n.º 14 de las Naciones Unidas. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos por lo que respecta a los anclajes de los cinturones de seguridad [2019/2141]** ..... 14

(¹) Texto pertinente a efectos del EEE.

★ Reglamento n.º 145 de las Naciones Unidas — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos en lo que concierne a los sistemas de anclajes ISOFIX, los anclajes superiores ISOFIX y las plazas de asiento i-Size [2019/2142] .....	47
--	----

---

#### Corrección de errores

★ Corrección de errores de la Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes (DO L 188 de 12.7.2019).....	80
★ Corrección de errores del Reglamento (UE) 2019/1966 de la Comisión, de 27 de noviembre de 2019, por el que se modifican y corrigen los anexos II, III y V del Reglamento (CE) n.º 1223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los productos cosméticos (DO L 307 de 28.11.2019) .....	81

## II

(Actos no legislativos)

## DECISIONES

**DECISIÓN (UE) 2019/2135 DEL CONSEJO  
de 21 de noviembre de 2019**

**relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la tercera reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Minamata sobre el Mercurio, con respecto a la adopción de una decisión para la eliminación progresiva de la amalgama dental, y por la que se modifica el anexo A de dicho Convenio**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 192, apartado 1, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Convenio de Minamata sobre el Mercurio <sup>(1)</sup> (en lo sucesivo, «Convenio») fue celebrado por la Unión mediante la Decisión (UE) 2017/939 del Consejo <sup>(2)</sup> y entró en vigor el 16 de agosto de 2017.
- (2) Con arreglo a la Decisión MC-1/1 relativa al reglamento interno, adoptada por la Conferencia de las Partes en el Convenio en su primera reunión, las Partes deben hacer todo lo posible para llegar a un acuerdo por consenso respecto de todas las cuestiones de fondo.
- (3) Se espera que la Conferencia de las Partes en el Convenio, en su tercera reunión de los días 25 a 29 de noviembre de 2019 (COP 3), adopte una decisión (en lo sucesivo, «decisión propuesta») relativa a la eliminación progresiva de la amalgama dental y por la que se modifica el anexo A del Convenio.
- (4) Procede establecer la posición que se ha de adoptar, en nombre de la Unión, en la COP 3, dado que la decisión propuesta, si se adoptase, tendrá efectos jurídicos, puesto que las Partes en el Convenio tendrán que adoptar medidas para aplicarla a nivel nacional o regional, o ambos.
- (5) En la decisión propuesta se prohíbe, a partir de 2022, la fabricación, importación y exportación de amalgama dental cuando esté destinada a ser utilizada para el tratamiento de dientes de leche, así como de dientes de menores de quince años y de mujeres embarazadas o en período de lactancia. La decisión propuesta prevé extender esta prohibición, a partir de 2025, a la fabricación, importación y exportación de amalgama dental para todos los demás usos, excepto cuando no se disponga de alternativas sin mercurio. La decisión propuesta prevé la modificación del anexo A del Convenio como medio de poner en práctica dichas prohibiciones en el Convenio.
- (6) El artículo 10, apartado 2, del Reglamento (UE) 2017/852 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>, sobre el mercurio, prohíbe, a partir del 1 de julio de 2018, el uso de amalgama dental en la Unión para el tratamiento de dientes de leche, así como de dientes de menores de quince años y de mujeres embarazadas o en período de lactancia, mientras que el artículo 19 de dicho Reglamento establece que la Comisión evaluará la viabilidad de una eliminación gradual en la Unión del uso de amalgama dental a largo plazo, preferiblemente antes de 2030, y presentará al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar el 30 de junio de 2020, un informe sobre los resultados de su evaluación.
- (7) Además, el artículo 10, apartados 1, 4 y 6, del Reglamento (UE) 2017/852 exige que la amalgama dental solo se utilice en la Unión en forma de cápsulas predosificadas, que los gabinetes dentales en los que se utilice amalgama dental o se retiren empastes de amalgama dental o extraigan dientes que contengan dichas amalgamas cuenten con separadores de amalgama y que los profesionales dentales garanticen que los residuos de amalgama, incluidos los restos, las partículas y los empastes de amalgama, y los dientes o partes de estos contaminados por la amalgama dental sean tratados y recogidos por un establecimiento o empresa de gestión de residuos autorizado.

<sup>(1)</sup> DO L 142 de 2.6.2017, p. 6.

<sup>(2)</sup> Decisión (UE) 2017/939 del Consejo, de 11 de mayo de 2017, relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, del Convenio de Minamata sobre el Mercurio (DO L 142 de 2.6.2017, p. 4).

<sup>(3)</sup> Reglamento (UE) 2017/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2017, sobre el mercurio y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1102/2008 (DO L 137 de 24.5.2017, p. 1).

- (8) La Unión solo debe apoyar la adopción de una decisión por la COP3 que sea coherente con el acervo de la Unión. Por consiguiente, la decisión propuesta solo debe apoyarse en lo que se refiere a las disposiciones en materia de eliminación gradual del uso de amalgama para el tratamiento de dientes de leche, así como de dientes de menores de quince años y de mujeres embarazadas o en período de lactancia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

La posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en la tercera reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Minamata sobre el Mercurio (COP 3) será la de apoyar la adopción de una decisión sobre la eliminación progresiva del uso de amalgama dental que sea coherente con el acervo de la Unión.

*Artículo 2*

Los representantes de la Unión podrán acordar ajustes de la posición mencionada en el artículo 1, en la medida en que se mantenga la coherencia con el acervo de la Unión, en función del desarrollo de la COP 3, tras consultar a los Estados miembros durante reuniones de coordinación *in situ*, sin necesidad de una nueva decisión del Consejo.

*Artículo 3*

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 21 de noviembre de 2019.

*Por el Consejo*  
*La Presidenta*  
H. KOSONEN

---

**DECISIÓN (UE) 2019/2136 DEL CONSEJO****de 5 de diciembre de 2019****por la que se autoriza la apertura de negociaciones para modificar el Convenio Internacional del Azúcar, 1992**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular el artículo 207, apartado 4, párrafo primero, en relación con el artículo 218, apartados 3 y 4,

Vista la recomendación de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Unión es Parte en el Convenio Internacional del Azúcar, 1992 <sup>(1)</sup> (en lo sucesivo, «Convenio») y miembro de la Organización Internacional del Azúcar (OIA) en virtud de la Decisión 92/580/CEE <sup>(2)</sup>.
- (2) Desde 1995, la Unión ha venido aprobando la prórroga del Convenio por períodos de dos años. El 19 de julio de 2019, durante la 55.ª reunión del Consejo Internacional del Azúcar, la Comisión, previa autorización del Consejo, expresó su posición favorable a una nueva prórroga del Convenio por un período máximo de dos años, que finaliza el 31 de diciembre de 2021.
- (3) El 19 de julio de 2019 el Consejo Internacional del Azúcar decidió prorrogar el Convenio por dos años, hasta el 31 de diciembre de 2021.
- (4) Según el artículo 8 del Convenio, el Consejo Internacional del Azúcar desempeña, o hace que se desempeñen, todas las funciones necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones del Convenio. De conformidad con el artículo 13 del Convenio, todas las decisiones del Consejo Internacional del Azúcar deben, en principio, adoptarse por consenso. Si no hay consenso, las decisiones se han de adoptar por mayoría simple, a menos que el Convenio exija una votación especial.
- (5) En virtud del artículo 25 del Convenio, los miembros de la OIA disponen de 2 000 votos en total. Cada miembro de la OIA tiene un número de votos especificado, que se ajusta anualmente conforme a criterios establecidos en el Convenio.
- (6) Redunda en interés de la Unión participar en un convenio internacional sobre el azúcar, teniendo en cuenta la importancia de ese sector para varios Estados miembros y para la economía del sector europeo del azúcar.
- (7) No obstante, el marco institucional del Convenio, y especialmente la distribución de votos entre los miembros de la OIA, que también determina la contribución financiera de los miembros a la OIA, ya no refleja la realidad del mercado mundial del azúcar.
- (8) En virtud de las normas del Convenio sobre las contribuciones financieras a la OIA, la parte de contribución financiera correspondiente a la Unión se ha mantenido invariable desde 1992 pese a que el mercado mundial del azúcar, y en particular la posición relativa que en él ocupa la Unión, ha cambiado considerablemente desde entonces. Como consecuencia de ello, en los últimos años la Unión ha asumido una parte desproporcionadamente elevada de los costes presupuestarios y de la responsabilidad en la OIA.
- (9) Mediante la Decisión (UE) 2017/2242 del Consejo <sup>(3)</sup>, se autorizó a la Comisión a entablar negociaciones con las demás Partes en el Convenio, en el seno del Consejo Internacional del Azúcar, con vistas a modernizar el Convenio, en particular por lo que se refiere a las discrepancias entre el número de votos y las contribuciones financieras de los miembros de la OIA, por una parte, y su posición relativa en el mercado mundial del azúcar, por otra. Esa autorización es válida hasta el 31 de diciembre de 2019.

<sup>(1)</sup> Decisión 92/580/CEE del Consejo, de 13 de noviembre de 1992, relativa a la firma y conclusión del Acuerdo internacional de 1992 sobre el azúcar (DO L 379 de 23.12.1992, p. 15).

<sup>(2)</sup> Acuerdo internacional del azúcar, 1992 (DO L 379 de 23.12.1992, p. 16).

<sup>(3)</sup> Decisión (UE) 2017/2242 del Consejo, de 30 de noviembre de 2017, por la que se autoriza la apertura de negociaciones para modificar el Convenio Internacional del Azúcar de 1992 (DO L 322 de 7.12.2017, p. 29).

- (10) Sobre la base de la autorización concedida en virtud de la Decisión (UE) 2017/2242, la Comisión ha entablado negociaciones con los países miembros de la OIA y ha presentado propuestas para la modificación del artículo 25 del Convenio. El 19 de julio de 2019, el Consejo Internacional del Azúcar decidió entablar negociaciones para una revisión parcial del Convenio antes de su reunión de noviembre de 2019, bajo la dirección de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). Tras las solicitudes de varios países miembros de la OIA, el Consejo Internacional del Azúcar, además de la modificación del artículo 25 del Convenio, decidió revisar otras partes de este, concretamente las relativas a los objetivos y el programa de trabajo de la OIA. De conformidad con la Decisión del Consejo Internacional del Azúcar, las negociaciones deben concluir a más tardar el 31 de diciembre de 2021.
- (11) Se requiere, por lo tanto, una nueva autorización del Consejo que cubra la ampliación del ámbito de aplicación y del plazo de las negociaciones.
- (12) Cualquier modificación acordada en las negociaciones debe adoptarse de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 44 del Convenio. Según ese artículo, el Consejo Internacional del Azúcar puede, por votación especial, recomendar a los miembros de la OIA que se modifique el Convenio. En su calidad de miembro del Consejo Internacional del Azúcar, de conformidad con el artículo 7 del Convenio, la Unión debe poder participar en las negociaciones encaminadas a modificar el marco institucional del Convenio.
- (13) Procede, por lo tanto, que se autorice a la Comisión a entablar negociaciones en el seno del Consejo Internacional del Azúcar dirigidas a modificar el Convenio, que se establezcan directrices de negociación y que la Comisión, al llevar a cabo las negociaciones, siga consultando al comité especial designado por la Decisión (UE) 2017/2242.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

1. Se autoriza a la Comisión a entablar negociaciones a fin de modificar el Convenio Internacional del Azúcar, 1992.
2. Las negociaciones se llevarán a cabo sobre la base de las directrices de negociación del Consejo recogidas en la adenda de la presente Decisión.

*Artículo 2*

Las negociaciones se llevarán a cabo en consulta con el Grupo «Productos Básicos».

*Artículo 3*

La presente Decisión será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2021.

*Artículo 4*

El destinatario de la presente Decisión es la Comisión.

Hecho en Bruselas, el 5 de diciembre de 2019.

*Por el Consejo*  
*El Presidente*  
M. LINTILÄ

**DECISIÓN (UE) 2019/2137 DEL CONSEJO****de 5 de diciembre de 2019****por la que se establece que Rumanía no ha tomado medidas efectivas en respuesta a la Recomendación del Consejo de 14 de junio de 2019**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 1466/97 del Consejo, de 7 de julio de 1997, relativo al refuerzo de la supervisión de las situaciones presupuestarias y a la supervisión y coordinación de las políticas económicas <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 10, apartado 2, párrafo cuarto,

Vista la Recomendación de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) En junio de 2017 y junio de 2018, el Consejo concluyó, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 121, apartado 4, del Tratado, que en 2016 y 2017, respectivamente, se había producido una desviación significativa observada respecto del objetivo presupuestario a medio plazo de Rumanía o de la trayectoria de ajuste para alcanzarlo. Habida cuenta de las significativas desviaciones constatadas, el Consejo emitió Recomendaciones el 16 de junio de 2017 <sup>(2)</sup> y el 22 de junio de 2018 <sup>(3)</sup> para que Rumanía tomase las medidas necesarias para corregir dichas desviaciones. El Consejo concluyó posteriormente que Rumanía no había tomado medidas efectivas en respuesta a esas Recomendaciones y emitió Recomendaciones revisadas el 5 de diciembre de 2017 <sup>(4)</sup> y el 4 de diciembre de 2018 <sup>(5)</sup>, respectivamente. El Consejo concluyó posteriormente que Rumanía tampoco había tomado medidas efectivas en respuesta a estas Recomendaciones revisadas.
- (2) El 14 de junio de 2019, el Consejo concluyó que en 2018 se había producido de nuevo en Rumanía una significativa desviación observada respecto de la trayectoria de ajuste hacia el objetivo presupuestario a medio plazo. A partir de ahí, el Consejo le dirigió una Recomendación <sup>(6)</sup> para que tomara las medidas necesarias a fin de garantizar que la tasa de crecimiento nominal del gasto público primario neto <sup>(7)</sup> no superase el 4,5 % en 2019 y el 5,1 % en 2020, lo que corresponde a un ajuste estructural anual del 1,0 % del PIB en 2019 y del 0,75 % del PIB en 2020. El Consejo recomendó también a Rumanía que utilizase todos los ingresos imprevistos para reducir el déficit y que las medidas de saneamiento presupuestario debían garantizar una mejora duradera del saldo estructural de las administraciones públicas de manera propicia al crecimiento. El Consejo señaló el 15 de octubre de 2019 como fecha límite para que Rumanía informase sobre las medidas tomadas en respuesta a la Recomendación de 14 de junio de 2019.
- (3) El 25 de septiembre de 2019, la Comisión realizó una misión de supervisión reforzada en Rumanía a efectos de comprobación *in situ* con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1466/97. Tras remitir sus conclusiones provisionales a las autoridades rumanas para que presentasen sus observaciones, la Comisión informó de sus conclusiones al Consejo el 20 de noviembre de 2019. Estas conclusiones se hicieron públicas. El informe de la Comisión concluye que las autoridades rumanas solo planean emprender ajustes estructurales a partir de 2022 y, por tanto, no tienen intención de actuar en respuesta a la Recomendación del Consejo de 14 de junio de 2019.

<sup>(1)</sup> DO L 209 de 2.8.1997, p. 1.

<sup>(2)</sup> Recomendación del Consejo, de 16 de junio de 2017, con vistas a corregir la significativa desviación observada respecto de la trayectoria de ajuste hacia el objetivo presupuestario a medio plazo en Rumanía (DO C 216 de 6.7.2017, p. 1).

<sup>(3)</sup> Recomendación del Consejo, de 22 de junio de 2018, dirigida a corregir la significativa desviación observada respecto de la trayectoria de ajuste hacia el objetivo presupuestario a medio plazo en Rumanía (DO C 223 de 27.6.2018, p. 3).

<sup>(4)</sup> Recomendación del Consejo, de 5 de diciembre de 2017, con vistas a corregir la significativa desviación observada respecto de la trayectoria de ajuste hacia el objetivo presupuestario a medio plazo en Rumanía (DO C 439 de 20.12.2017, p. 1).

<sup>(5)</sup> Recomendación del Consejo, de 4 de diciembre de 2018, dirigida a corregir la significativa desviación observada respecto de la trayectoria de ajuste hacia el objetivo presupuestario a medio plazo en Rumanía (DO C 460 de 21.12.2018, p. 1).

<sup>(6)</sup> Recomendación del Consejo, de 14 de junio de 2019, con vistas a corregir la significativa desviación observada respecto de la trayectoria de ajuste hacia el objetivo presupuestario a medio plazo en Rumanía (DO C 210 de 21.6.2019, p. 1).

<sup>(7)</sup> El gasto público primario neto se compone del gasto público total menos el gasto en concepto de intereses, el gasto en programas de la Unión que se contrarreste totalmente con los ingresos de fondos de la Unión y los cambios no discrecionales en los gastos destinados a prestaciones de desempleo. La formación bruta de capital fijo financiado a escala nacional se repartirá a lo largo de un período de cuatro años. Se tienen en cuenta las medidas discrecionales en materia de ingresos o los aumentos de ingresos establecidos por ley. Se deducen las medidas puntuales tanto de ingresos como de gastos.

- (4) El 15 de octubre de 2019, las autoridades rumanas presentaron un informe sobre las medidas tomadas en respuesta a la Recomendación del Consejo de 14 de junio de 2019. El informe no recoge una proyección global de cada categoría presupuestaria ni incluye el impacto presupuestario de cada medida mencionada. De este modo, el informe no cumple las obligaciones de información recomendadas por el Consejo. En el informe, las autoridades rumanas reiteraban que su objetivo para 2019 seguía siendo un déficit global del 2,8 % del PIB, el mismo del Programa de Convergencia de 2019. Si se alcanzara este objetivo de déficit global, tan solo representaría una reducción marginal del déficit de las administraciones públicas en comparación con 2018, pese al fuerte crecimiento económico registrado por Rumanía. En 2020, las autoridades rumanas se proponen alcanzar un déficit global del 2,9 % del PIB, superior al objetivo del 2,7 % del PIB recogido en el Programa de Convergencia de 2019. Por tanto, la incidencia presupuestaria de las medidas comunicadas se sitúa por debajo del requisito formulado en la Recomendación del Consejo de 14 de junio de 2019.
- (5) En 2019, sobre la base de las previsiones de otoño de 2019 de la Comisión, el crecimiento previsto del gasto público primario neto se fija en el 12,8 %, muy por encima del tipo de referencia recomendado de un crecimiento del 4,5 % (desviación del 2,5 % del PIB). El saldo estructural se deteriorará previsiblemente en un 0,8 % del PIB, frente a la mejora recomendada del 1,0 % del PIB (desviación del 1,8 % del PIB). Por lo tanto, ambos pilares apuntan a una desviación respecto del ajuste recomendado. La apreciación global confirma una desviación en 2019 respecto del ajuste recomendado.
- (6) En 2020, sobre la base de las previsiones de otoño de 2019 de la Comisión, el crecimiento previsto del gasto público primario neto se fija en el 11,1 %, muy por encima del tipo de referencia recomendado de un crecimiento del 5,1 % (desviación del 1,8 % del PIB). El saldo estructural se deteriorará previsiblemente en un 0,8 % del PIB, frente a la mejora recomendada del 0,75 % del PIB (desviación del 1,6 % del PIB). Por lo tanto, ambos pilares apuntan a un riesgo de desviación de magnitud similar respecto del ajuste exigido. La apreciación global confirma una desviación en 2020 respecto del ajuste recomendado.
- (7) Por otra parte, según las previsiones de otoño de 2019 de la Comisión, el déficit de las administraciones públicas será del 3,6 % en 2019 y del 4,4 % en 2020, por encima del valor de referencia del 3 % del PIB establecido en el Tratado.
- (8) De todo lo expuesto se concluye que la respuesta de Rumanía a la Recomendación del Consejo de 14 de junio de 2019 ha sido insuficiente.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

Rumanía no ha tomado medidas efectivas en respuesta a la Recomendación del Consejo de 14 de junio de 2019.

#### *Artículo 2*

El destinatario de la presente Decisión es Rumanía.

Hecho en Bruselas, el 5 de diciembre de 2019.

*Por el Consejo*  
*El Presidente*  
M. LINTILĂ



**DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2019/2138 DEL CONSEJO****de 5 de diciembre de 2019****por la que se modifica la Decisión 2007/441/CE, por la que se autoriza a la República Italiana a aplicar medidas de excepción a lo dispuesto en el artículo 26, apartado 1, letra a), y en el artículo 168 de la Directiva 2006/112/CE, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2006/112/CE del Consejo, de 28 de noviembre de 2006, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 395, apartado 1, párrafo primero,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 168 de la Directiva 2006/112/CE dispone que los sujetos pasivos tienen derecho a deducir el IVA que grava las entregas de bienes o prestaciones de servicios que vayan a utilizar para las necesidades de sus operaciones gravadas. El artículo 26, apartado 1, letra a), de la misma Directiva asimila a prestaciones de servicios a título oneroso el uso de bienes afectados a una empresa para las necesidades privadas del sujeto pasivo o para las de su personal, o, más generalmente, para fines ajenos a la empresa.
- (2) La Decisión 2007/441/CE del Consejo <sup>(2)</sup> autoriza a Italia a limitar el derecho a deducir el IVA en virtud del artículo 168 de la Directiva 2006/112/CE al 40 % en el caso del IVA con que se gravan determinados gastos relacionados con determinados vehículos de motor no utilizados íntegramente para fines profesionales. Por lo que respecta a los vehículos sujetos a ese límite del 40 %, Italia está obligada a dispensar a los sujetos pasivos de tener que asimilar su uso para fines privados a una prestación de servicios a título oneroso de conformidad con el artículo 26, apartado 1, letra a), de la Directiva 2006/112/CE. La Decisión 2007/441/CE, que se ha prorrogado varias veces, expirará el 31 de diciembre de 2019.
- (3) Mediante carta registrada en la Comisión el 12 de abril de 2019, Italia solicitó autorización para seguir aplicando las medidas de excepción autorizadas por la Decisión 2007/441/CE (en lo sucesivo, «medidas de excepción») durante un período adicional, hasta el 31 de diciembre de 2022.
- (4) Mediante carta de 13 de mayo de 2019, la Comisión transmitió a los demás Estados miembros, de conformidad con el artículo 395, apartado 2, párrafo segundo, de la Directiva 2006/112/CE, la solicitud presentada por Italia. Por carta de 14 de mayo de 2019, la Comisión notificó a Italia que disponía de toda la información que considera necesaria para el exámen de su solicitud.
- (5) Junto con su solicitud, Italia presentó a la Comisión un informe, de conformidad con el artículo 6 de la Decisión 2007/441/CE, que incluía un análisis de la restricción porcentual aplicada al derecho a deducción del IVA. Con arreglo a la información actualmente disponible, Italia mantiene que sigue estando justificado un porcentaje del 40 %. Italia sostiene también que suspender el requisito de declarar el IVA por el uso privado de un vehículo de motor sujeto a ese límite del 40 % sigue siendo necesario para garantizar que la medida sea completa y coherente. Según Italia, esto evitaría la doble imposición. Italia mantiene también que estas medidas de excepción se justifican por la necesidad de simplificar el procedimiento de cobro del IVA y de impedir la evasión fiscal como consecuencia de registros incorrectos y de declaraciones fiscales falsas.
- (6) La prórroga de las medidas de excepción debe limitarse al tiempo necesario para evaluar la eficacia de dichas medidas y la idoneidad del porcentaje. Procede, por lo tanto, autorizar a Italia a seguir aplicando las medidas de excepción hasta el 31 de diciembre de 2022.

<sup>(1)</sup> DO L 347 de 11.12.2006, p. 1.

<sup>(2)</sup> Decisión 2007/441/CE del Consejo, de 18 de junio de 2007, por la que se autoriza a la República Italiana a aplicar medidas de excepción al artículo 26, apartado 1, letra a), y al artículo 168 de la Directiva 2006/112/CE relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido (DO L 165 de 27.6.2007, p. 33).

- (7) Debe fijarse un plazo para solicitar la autorización de cualquier nueva prórroga de las medidas de excepción después de 2022 que Italia pueda considerar necesaria. Además, en virtud del artículo 6, segundo párrafo de la Decisión 2007/441/CE, se debe exigir a Italia que presente, junto con dicha solicitud de prórroga, un informe que incluya un análisis de la restricción porcentual aplicada al derecho a deducción del IVA.
- (8) Las medidas de excepción tendrán una incidencia insignificante en el importe global del impuesto percibido en la fase de consumo final y no tendrán ninguna repercusión negativa sobre los recursos propios de la Unión procedentes del IVA.
- (9) Procede, por tanto, modificar la Decisión 2007/441/CE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

La Decisión 2007/441/CE queda modificada como sigue:

- 1) El artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:

##### *«Artículo 6*

En caso de que se solicite autorización para prorrogar las medidas de excepción previstas en la presente Decisión, dicha solicitud se presentará a la Comisión a más tardar el 1 de abril de 2022. Dicha solicitud irá acompañada de un informe que incluya un análisis de la restricción porcentual aplicada al derecho de deducción del IVA, basándose en la presente Decisión.».

- 2) El artículo 7 se sustituye por el texto siguiente:

##### *«Artículo 7*

La presente Decisión expirará el 31 de diciembre de 2022.».

#### *Artículo 2*

La presente Decisión surtirá efecto el día de su notificación.

Será aplicable a partir del 1 de enero de 2020.

#### *Artículo 3*

El destinatario de la presente Decisión es la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 5 de diciembre de 2019.

*Por el Consejo*  
*El Presidente*  
M. LINTILÄ

**DECISIÓN (UE, Euratom) 2019/2139 DEL CONSEJO****de 10 de diciembre de 2019****por la que se nombra a dos miembros del Comité de Personalidades Independientes en virtud del artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE, Euratom) n.º 1141/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el estatuto y la financiación de los partidos políticos europeos y las fundaciones políticas europeas**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica,

Visto el Reglamento (UE, Euratom) n.º 1141/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, sobre el estatuto y la financiación de los partidos políticos europeos y las fundaciones políticas europeas <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 11, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE, Euratom) n.º 1141/2014 crea un Comité de Personalidades Independientes («Comité»).
- (2) El artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE, Euratom) n.º 1141/2014 dispone que el Comité esté compuesto por seis miembros, de los que el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión nombren cada uno a dos miembros. El Comité ha de renovarse en el plazo de seis meses después de finalizado el primer período de sesiones del Parlamento Europeo tras las elecciones al Parlamento Europeo. El mandato de los miembros no ha de ser renovable.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

1. Se nombra miembro del Comité de Personalidades Independientes para la duración del mandato de dicho Comité a:
  - D. Algis KRUPAVIČIUS
  - D. Christian WALDHOFF
2. El nombramiento queda supeditado a que cada uno de los miembros designados firme la declaración de independencia y de inexistencia de conflicto de intereses que figura en el anexo de la presente Decisión.

*Artículo 2*

La presente Decisión entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 10 de diciembre de 2019.

*Por el Consejo*  
*La Presidenta*  
T. TUPPURAINEN

---

<sup>(1)</sup> DO L 317 de 4.11.2014, p. 1.

## ANEXO

**DECLARACIÓN DE INDEPENDENCIA Y DE INEXISTENCIA DE CONFLICTO DE INTERESES**

El abajo firmante, ....., declara haber tomado nota de lo dispuesto en el artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE, Euratom) n.º 1141/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el estatuto y la financiación de los partidos políticos europeos y las fundaciones políticas europeas, y declara que ejercerá las funciones de miembro del Comité de Personalidades Independientes con total independencia y cumpliendo plenamente lo dispuesto en dicho Reglamento.

No solicitará ni aceptará instrucciones de ninguna institución o gobierno ni de ningún otro órgano, oficina o agencia. Se abstendrá de toda acción que sea incompatible con la naturaleza de sus funciones.

Declara que, a su leal saber y entender, no se encuentra en una situación de conflicto de intereses. Existirá conflicto de intereses cuando el ejercicio imparcial y objetivo de las funciones de miembro del Comité de Personalidades Independientes se vea comprometido por razones de orden familiar, vida personal, afinidades políticas, nacionales, filosóficas o religiosas, intereses económicos o por cualquier otro motivo de comunidad de intereses con un destinatario.

En particular, declara no ser diputado al Parlamento Europeo, ni miembro del Consejo o la Comisión; no ser titular de un mandato electoral; no ser funcionario ni otro agente de la Unión Europea, ni trabajar o haber trabajado en un partido político europeo ni en una fundación política europea.

Hecho en ..., el

[FECHA + FIRMA  
del miembro designado  
del Comité  
de Personalidades Independientes]

---

**DECISIÓN (UE) 2019/2140 DE LA COMISIÓN****de 21 de octubre de 2019****relativa a la ayuda estatal SA.52194 - 2019/C (ex 2018/FC) — República Eslovaca — Impuesto sobre el volumen de negocios del sector minorista eslovaco***[notificada con el número C(2019) 7474]***(El texto en lengua eslovaca es el único auténtico)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

Considerando lo siguiente:

**1. PROCEDIMIENTO**

- 1) El 13 de diciembre de 2018, el Parlamento Eslovaco adoptó la Ley del Impuesto Especial sobre las cadenas de distribución («Ley del impuesto sobre el sector minorista») <sup>(1)</sup>, que introdujo un impuesto sobre el volumen de negocios del sector minorista de venta de alimentos a los consumidores finales («impuesto sobre el sector minorista»). La Ley del impuesto sobre el sector minorista entró en vigor el 1 de enero de 2019. El primer período en el que se devengó el impuesto fue de enero a marzo de 2019, y el pago del impuesto debía realizarse para finales de abril de 2019.
- 2) La Comisión ha tenido conocimiento del impuesto sobre el sector minorista por la información de mercado recibida desde octubre de 2018. El 21 de diciembre de 2018, la Comisión recibió una denuncia que alegaba que las exenciones del impuesto en virtud de la Ley del impuesto sobre el sector minorista equivalían a una ayuda estatal a determinados minoristas.
- 3) El 11 de enero de 2019, los servicios de la Comisión enviaron una carta a la República Eslovaca solicitando información sobre el impuesto minorista. El 22 de enero de 2019, los servicios de la Comisión remitieron a la República Eslovaca la denuncia para que pudiera formular sus observaciones.
- 4) El 7 de febrero de 2019, la Comisión recibió la respuesta de la República Eslovaca a su carta de 11 de enero de 2019, así como sus observaciones sobre la denuncia.
- 5) El 13 de febrero de 2019, los servicios de la Comisión enviaron a la República Eslovaca una carta en la que exponían sus opiniones preliminares sobre el asunto, la informaban de que la Comisión estaba considerando expedir un requerimiento de suspensión con arreglo al artículo 13, apartado 1, del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo <sup>(2)</sup> y le daban la oportunidad de formular sus observaciones.
- 6) El 5 de marzo de 2019, la República Eslovaca respondió a la carta de la Comisión de 13 de febrero de 2019.
- 7) Por carta de 2 de abril de 2019, la Comisión informó a la República Eslovaca de que había decidido incoar el procedimiento de investigación formal establecido en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, el «TFUE») en relación con la medida introducida por la Ley del impuesto sobre el sector minorista (en lo sucesivo, «Decisión de incoación»). Asimismo, la Comisión ordenó la suspensión inmediata de la medida, de conformidad con el artículo 13, apartado 1, del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo.
- 8) La Decisión de incoación se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* <sup>(3)</sup>. La Comisión invitó a las partes interesadas a presentar sus observaciones sobre la medida de ayuda.
- 9) Por carta de 13 de mayo de 2019, la República Eslovaca presentó sus observaciones a la Decisión de incoación e informó a la Comisión de que la Ley del impuesto sobre el sector minorista había sido derogada.

<sup>(1)</sup> Ley n.º 385/2018 Rec. de 13 de diciembre de 2018 del Impuesto Especial sobre las cadenas de distribución y de modificación de la Ley n.º 595/2003 Rec. del impuesto sobre la renta, posteriormente modificada.

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo, de 13 de julio de 2015, por el que se establecen normas detalladas para la aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 248 de 24.9.2015, p. 19).

<sup>(3)</sup> DO C 194 de 7.6.2019, p. 11.

- 10) El 29 de mayo de 2019, a raíz de la información facilitada por la República Eslovaca el 13 de mayo de 2019, los servicios de la Comisión enviaron una carta a la República Eslovaca solicitando información adicional sobre el estado de vigencia de la Ley del impuesto sobre el sector minorista. La República Eslovaca envió su respuesta a la Comisión el 10 de junio de 2019.
- 11) La Comisión no ha recibido observaciones de los interesados sobre la Decisión de incoar el procedimiento.

## 2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

- 12) La Ley del impuesto sobre el sector minorista introdujo un impuesto cuyas principales características son las siguientes:
  - a) se aplica un impuesto del 2,5 % al volumen de negocios neto de las empresas minoristas de venta de alimentos (incluido el volumen de negocios derivado de ventas distintas de las ventas de alimentos);
  - b) el impuesto se aplica si al menos el 25 % del volumen de negocios está generado por la venta de alimentos a los consumidores finales;
  - c) el impuesto se aplica si las empresas operan, como mínimo, en el 15 % de todas las zonas administrativas eslovacas.
  - d) los miembros o afiliados de franquicias y alianzas comerciales son considerados contribuyentes separados a efectos del cumplimiento de las condiciones para la aplicación del impuesto sobre el sector minorista;
  - e) estarán exentos de este impuesto los siguientes minoristas:
    - 1) las pequeñas y medianas empresas definidas con arreglo al Reglamento (UE) n.º 651/2014 (\*),
    - 2) instalaciones de restauración colectiva;
    - 3) minoristas que sean productores de alimentos (o afiliados a productores de alimentos) cuando al menos el 80 % de su volumen de negocios neto proceda de la venta a los usuarios finales de alimentos producidos por ellos;
    - 4) minoristas cuyo volumen de negocios proceda, al menos en un 80 %, de la venta de alimentos de una clase;
    - 5) minoristas para los que el importe del impuesto devengado no supere los 5 000 EUR trimestrales;
  - f) la base imponible no incluye el volumen de negocios neto de los establecimientos minoristas situados:
    - 1) en las zonas menos desarrolladas de Eslovaquia siempre que tengan un máximo de 10 empleados;
    - 2) en municipios en los que no haya más de tres establecimientos que vendan alimentos a los consumidores finales.
- 13) Según la Ley del impuesto sobre el sector minorista, el Ministerio de Agricultura destinará los ingresos netos obtenidos de dicho impuesto especialmente a apoyar al sector agrícola y alimentario. Los ingresos netos son la diferencia entre a) los ingresos obtenidos del impuesto sobre el sector minorista y b) el importe de la reducción del impuesto de sociedades por la deducción del impuesto sobre el sector minorista.

## 3. DEROGACIÓN DE LA MEDIDA

- 14) Por carta de 13 de mayo de 2019, la República Eslovaca informó a la Comisión de que la Ley del impuesto sobre el sector minorista había sido derogada por la Ley n.º 88/2019 de 9 de abril de 2019 («Ley de derogación»). Por consiguiente, la República Eslovaca manifestó su posición de que la investigación realizada por la Comisión ya no era pertinente.
- 15) En respuesta a una solicitud de información más detallada, por carta de 10 de junio de 2019, la República Eslovaca informó a la Comisión de que la Ley del impuesto sobre el sector minorista no fue derogada con efecto retroactivo, puesto que un principio básico del Estado de Derecho en la República Eslovaca prohíbe que la legislación fiscal tenga efecto retroactivo. La Ley de derogación entró en vigor el 9 de abril de 2019 y la Ley del impuesto sobre el sector minorista quedó derogada a partir de esa fecha.

(\*) Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado (DO L 187 de 26.6.2014, p. 1).

- 16) Por otra parte, a petición de los servicios de la Comisión, la República Eslovaca expuso que las entidades a las que se aplicaba la derogada Ley del impuesto sobre el sector minorista durante el período en el que estuvo en vigor no estaban obligadas a pagar el impuesto sobre el sector minorista y que la República Eslovaca no tenía derecho legalmente a exigir el pago de dicho impuesto. Por último, la República Eslovaca confirmó que ninguna entidad había efectuado el pago del impuesto sobre el sector minorista.
- 17) Así pues, según la información facilitada por la República Eslovaca, la Ley del impuesto sobre el sector minorista ha sido derogada y no ha generado ningún pago tributario ni obligación tributaria por el período durante el que estuvo en vigor.
- 18) Habida cuenta de que la Ley del impuesto sobre el sector minorista ha sido derogada por la República Eslovaca, el procedimiento de investigación formal incoado con respecto a la medida de ayuda resultante de dicho acto ha quedado sin objeto.

#### 4. CONCLUSIÓN

- 19) El procedimiento establecido en el artículo 108, apartado 2, del TFUE ha quedado sin objeto debido a la derogación de la Ley del impuesto sobre el sector minorista por parte de la República Eslovaca y debe concluirse.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

##### *Artículo 1*

Debido a que la República Eslovaca ha derogado la Ley del impuesto sobre el sector minorista, el procedimiento de investigación formal previsto en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, incoado el 2 de abril de 2019 con respecto a la medida de ayuda resultante de la Ley del impuesto sobre el sector minorista, ha quedado sin objeto y se da por concluido.

##### *Artículo 2*

El destinatario de la presente Decisión es la República Eslovaca.

Hecho en Bruselas, el 21 de octubre de 2019.

*Por la Comisión*  
Margrethe VESTAGER  
*Miembro de la Comisión*

---

## ACTOS ADOPTADOS POR ÓRGANOS CREADOS MEDIANTE ACUERDOS INTERNACIONALES

Solo los textos originales de la CEPE surten efectos jurídicos con arreglo al Derecho internacional público. La situación y la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento deben verificarse en la última versión del documento de la CEPE «TRANS/WP.29/343», que puede consultarse en:  
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

### **Reglamento n.º 14 de las Naciones Unidas. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos por lo que respecta a los anclajes de los cinturones de seguridad [2019/2141]**

Incorpora todo el texto válido hasta:

la serie 09 de enmiendas. Fecha de entrada en vigor: 29 de diciembre de 2018

#### ÍNDICE

##### REGLAMENTO

1. Ámbito de aplicación
2. Definiciones
3. Solicitud de homologación
4. Homologación
5. Especificaciones
6. Ensayos
7. Inspección durante los ensayos estáticos y después de los mismos para anclajes del cinturón de seguridad
8. Modificación y extensión de la homologación del tipo de vehículo
9. Conformidad de la producción
10. Sanciones por no conformidad de la producción
11. Instrucciones de funcionamiento
12. Cese definitivo de la producción
13. Nombres y direcciones de los servicios técnicos responsables de realizar los ensayos de homologación y de las autoridades de homologación de tipo
14. Disposiciones transitorias

##### ANEXOS

1. Comunicación
2. Disposición de la marca de homologación
3. Emplazamiento de los anclajes efectivos
4. Procedimiento de determinación del punto «H» y del ángulo real del torso de las plazas de asiento en los vehículos de motor
5. Dispositivo de tracción
6. Número mínimo de puntos de anclaje y emplazamiento de los anclajes inferiores
7. Ensayo dinámico por el que puede optarse en lugar del ensayo estático de resistencia de los anclajes de los cinturones de seguridad
8. Especificaciones del maniquí



1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente Reglamento se aplica a:

Los vehículos de las categorías M y N <sup>(1)</sup> en lo referente a los anclajes de los cinturones de seguridad destinados a los ocupantes adultos de los asientos, orientados en el sentido de la marcha, en sentido contrario a la marcha u orientado hacia un lado;

2. DEFINICIONES

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

2.1. «Homologación del vehículo»: la homologación de un tipo de vehículo equipado con anclajes para tipos de cinturones de seguridad determinados;

2.2. «Tipo de vehículo»: una categoría de vehículos automóviles que no presenten entre sí diferencias esenciales por lo que respecta a las dimensiones, formas y materiales de los componentes de la estructura del vehículo o del asiento a la que estén fijados los anclajes del cinturón de seguridad, ni, si la resistencia de los anclajes se somete al ensayo dinámico, por lo que respecta a las características de los componentes del sistema de retención, en especial la función de limitador de carga, que influyen en las fuerzas aplicadas a los anclajes de los cinturones de seguridad.

2.3. «Anclajes»: las partes de la estructura del vehículo o del asiento o de cualquier otra parte del vehículo a las cuales se deban sujetar los cinturones de seguridad.

2.4. «Anclaje efectivo»: el punto utilizado para determinar convencionalmente el ángulo de cada parte del cinturón de seguridad con respecto al usuario, según se prevé en el punto 5.4, es decir, el punto donde una correa debería sujetarse para obtener la misma posición prevista para cuando se use el cinturón, y que podrá ser o no el anclaje real, según la configuración del cinturón y la forma en que esté fijado a dicho punto.

2.4.1. Por ejemplo:

2.4.1.1. en caso de que en la estructura del vehículo o del asiento se utilice una guía de correa, se considerará anclaje efectivo el punto medio de la guía en el lugar donde la correa se separa de ella, del lado del usuario del cinturón, y

2.4.1.2. en caso de que el cinturón pase directamente del usuario a un retractor fijado a la estructura del vehículo o a la estructura del asiento, sin intervención de una guía de correa, se considerará anclaje efectivo la intersección del eje del cilindro del retractor con el plano medio de la correa sobre el cilindro;

2.5. «Suelo»: la parte inferior de la carrocería del vehículo que une las paredes laterales de este. Tomado en este sentido, el suelo comprende las nervaduras, relieves embutidos y demás elementos eventuales de refuerzo, aunque estén por debajo del suelo, por ejemplo, los largueros y travesaños.

2.6. «Asiento»: una estructura que puede ser parte integrante de la estructura del vehículo, recubierta con tapicería y proyectada para acomodar a una persona adulta. El término engloba tanto un asiento individual como una parte de un asiento corrido diseñada para que se siente una persona.

2.6.1. «Asiento delantero para pasajeros»: el asiento cuyo punto H de su posición más avanzada se encuentra en el plano vertical transversal que pasa por el punto R del conductor o por delante del mismo.

2.6.2. «Asiento orientado hacia delante»: aquel que puede utilizarse con el vehículo en movimiento y que mira hacia la parte delantera del vehículo de manera que su plano vertical de simetría forma un ángulo de menos de + 10° o - 10° con el plano vertical de simetría del vehículo.

2.6.3. «Asiento orientado hacia atrás»: aquel que puede utilizarse con el vehículo en movimiento y que mira hacia la parte trasera del vehículo de manera que su plano vertical de simetría forma un ángulo de menos de + 10° o - 10° con el plano vertical de simetría del vehículo.

<sup>(1)</sup> Con arreglo a la definición que figura en la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, punto 2.

- 2.6.4. «Asiento orientado hacia un lado»: aquel que puede utilizarse con el vehículo en movimiento y que mira hacia un lado del vehículo de manera que su plano vertical de simetría forma un ángulo de  $90^\circ (\pm 10^\circ)$  con el plano vertical de simetría del vehículo.
- 2.7. «Grupo de asientos»: bien un asiento corrido, bien asientos separados pero montados uno al lado del otro (es decir, con los anclajes delanteros de uno de los asientos alineados con los anclajes traseros de otro asiento o delante de los mismos, y alineados con los anclajes delanteros de otro asiento o detrás de los mismos), que ofrezcan una o varias plazas de asiento para adultos;
- 2.8. «Asiento corrido»: una estructura recubierta con tapicería y proyectada para que se siente más de una persona adulta;
- 2.9. «Tipo de asiento»: una categoría de asientos que no difieren entre sí en los siguientes aspectos esenciales:
- 2.9.1. forma, dimensiones y materiales de la estructura del asiento,
- 2.9.2. tipo y dimensiones de los sistemas de regulación y de todos los sistemas de bloqueo,
- 2.9.3. tipo y dimensiones de los anclajes en el asiento, del anclaje del asiento y de las partes que forman parte de la estructura del vehículo;
- 2.10. «Anclaje del asiento»: el sistema de fijación del conjunto del asiento a la estructura del vehículo, con inclusión de las partes afectadas de dicha estructura.
- 2.11. «Sistema de regulación»: el dispositivo que permite ajustar el asiento o sus partes a una posición del ocupante sentado adaptada a su morfología; este dispositivo puede, en particular, permitir:
- 2.11.1. el desplazamiento longitudinal;
- 2.11.2. el desplazamiento vertical;
- 2.11.3. el desplazamiento angular;
- 2.12. «Sistema de desplazamiento»: un dispositivo que permite un desplazamiento angular o longitudinal, sin posición intermedia fija, del asiento o de una de sus partes, para facilitar el acceso al espacio situado detrás de dicho asiento;
- 2.13. «Sistema de bloqueo»: un dispositivo destinado a mantener inmóvil el asiento y sus partes en cualquier posición de uso y que incluya mecanismos para el bloqueo del respaldo con respecto al asiento y del asiento con respecto al vehículo.
- 2.14. «Zona de referencia»: el espacio entre dos planos longitudinales verticales, con una separación de 400 mm y simétricos respecto al punto H, y definidos por rotación del aparato en forma de cabeza descrito en el anexo 1 de Reglamento n.º 21, de la vertical a la horizontal. El aparato deberá colocarse con arreglo a lo descrito en dicho anexo del Reglamento n.º 21 y se regulará en su longitud máxima de 840 mm.
- 2.15. «Función de limitador de carga sobre el tórax»: la parte del cinturón de seguridad, del asiento o del vehículo destinada a limitar la intensidad de la fuerza de retención ejercida sobre el tórax del ocupante en caso de colisión.
3. SOLICITUD DE HOMOLOGACIÓN
- 3.1. La solicitud de homologación de un tipo de vehículo por lo que respecta a los anclajes deberá ser presentada por el fabricante del vehículo o por su representante debidamente acreditado.

- 3.2. Deberá ir acompañada por los documentos (por triplicado) que se mencionan a continuación y se harán constar asimismo los datos siguientes:
- 3.2.1. dibujos de la estructura general del vehículo a una escala adecuada, que indiquen las posiciones de los anclajes, de los anclajes efectivos (cuando proceda) y dibujos detallados de los anclajes;
- 3.2.2. indicación de la naturaleza de los materiales que puedan influir en la resistencia de los anclajes;
- 3.2.3. descripción técnica de los anclajes;
- 3.2.4. en caso de cinturones de seguridad fijados a la estructura de los asientos:
- 3.2.4.1. una descripción detallada del tipo de vehículo en lo que concierne al diseño de sus asientos, de los anclajes de sus asientos y de sus sistemas de regulación y bloqueo;
- 3.2.4.2. croquis, a la escala que proceda y con suficiente detalle, de los asientos y sus anclajes al vehículo, y de sus sistemas de regulación y bloqueo.
- 3.2.5. La prueba de que el cinturón de seguridad o el sistema de retención utilizado en el ensayo de homologación de los anclajes se ajusta al Reglamento n.º 16 de las Naciones Unidas, en caso de que el fabricante del vehículo opte por el ensayo dinámico de resistencia alternativo.
- 3.3. El fabricante deberá presentar al servicio técnico que realice los ensayos de homologación, según decida, bien un vehículo representativo del tipo de vehículo objeto de homologación, bien las partes del vehículo consideradas esenciales por dicho servicio técnico para el ensayo de los anclajes.
4. HOMOLOGACIÓN
- 4.1. Si el vehículo presentado para su homologación con arreglo al presente Reglamento satisface los requisitos pertinentes del presente Reglamento, deberá concederse la homologación de dicho tipo de vehículo.
- 4.2. Se asignará un número de homologación a cada tipo homologado. Los dos primeros dígitos (actualmente 08, que corresponden a la serie 08 de enmiendas) indicarán la serie correspondiente de enmiendas que incorpore las enmiendas técnicas importantes más recientes introducidas en el Reglamento en el momento en que se expidió la homologación. Una misma Parte contratante no podrá asignar el mismo número a otro tipo de vehículo según se define en el punto 2.2.
- 4.3. La notificación a las Partes contratantes del Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento de la homologación de un tipo de vehículo o la extensión o denegación o retirada de la misma con arreglo al Reglamento deberá realizarse por medio de un formulario que se ajustará al modelo que figura en el anexo 1 del presente Reglamento.
- 4.4. Se colocará una marca de homologación internacional, de manera visible y en un lugar fácilmente accesible especificado en el formulario de homologación, en cada vehículo que se ajuste a un tipo de vehículo homologado con arreglo al presente Reglamento; la marca consistirá en:
- 4.4.1. la letra mayúscula «E» dentro de un círculo seguida del número que identifica al país emisor de la homologación <sup>(2)</sup>;
- 4.4.2. el número del presente Reglamento, a la derecha del círculo que se establece en el punto 4.4.1;

<sup>(2)</sup> Los números de identificación de las Partes contratantes del Acuerdo de 1958 se reproducen en el anexo 3 de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6-<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>.

- 4.4.3. la letra «e» a la derecha del número del presente Reglamento, cuando se trate de una homologación con arreglo al ensayo dinámico al que se refiere el anexo 7.
- 4.5. Si el vehículo se ajusta a un tipo de vehículo homologado de acuerdo con uno o varios Reglamentos adjuntos al Acuerdo en el país que haya concedido la homologación con arreglo al presente Reglamento, no será necesario repetir el símbolo que se establece en el punto 4.4.1. En ese caso, el Reglamento, los números de homologación y los símbolos adicionales de todos los Reglamentos según los cuales se ha concedido la homologación en el país que la concedió de conformidad con el presente Reglamento se colocarán en columnas verticales a la derecha del símbolo exigido en el punto 4.4.1.
- 4.6. La marca de homologación deberá ser claramente legible e indeleble.
- 4.7. La marca de homologación se situará en la placa informativa del vehículo colocada por el fabricante, o cerca de la misma.
- 4.8. El anexo 2 del presente Reglamento proporciona ejemplos de disposición de la marca de homologación.
5. ESPECIFICACIONES
- 5.1. Definiciones (véase el anexo 3)
- 5.1.1. El punto H es un punto de referencia definido en el punto 2.3 del anexo 4 del presente Reglamento, que deberá determinarse con arreglo al procedimiento expuesto en dicho anexo.
- 5.1.1.1. El punto H' es un punto de referencia que corresponde a H, definido en el punto 5.1.1, que deberá determinarse para cada posición normal en la que se utilice el asiento.
- 5.1.1.2. El punto R es el punto de referencia de la plaza de asiento a la que se refiere el punto 2.4 del anexo 4 del presente Reglamento.
- 5.1.2. El sistema de referencia tridimensional se define en el apéndice 2 del anexo 4 del presente Reglamento.
- 5.1.3. Los puntos  $L_1$  y  $L_2$  son los anclajes efectivos inferiores.
- 5.1.4. El punto C se sitúa a 450 mm en dirección vertical por encima del punto R. No obstante, si la distancia S definida en el punto 5.1.6 no es inferior a 280 mm y si el fabricante opta por la fórmula alternativa prevista  $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$  especificada en el punto 5.4.3.3, la distancia vertical entre C y R deberá ser de 500 mm.
- 5.1.5. Los ángulos  $\alpha_1$  y  $\alpha_2$  son, respectivamente, los formados por un plano horizontal y los planos perpendiculares al plano longitudinal vertical mediano del vehículo y que pasan por el punto R y los puntos  $L_1$  y  $L_2$ .  
Si el asiento es regulable, este requisito también se aplicará a los puntos H de todas las posiciones normales de conducción o utilización, indicadas por el fabricante del vehículo.
- 5.1.6. S es la distancia en milímetros que separa el anclaje efectivo superior de un plano de referencia P paralelo al plano longitudinal mediano del vehículo y que se define de la siguiente forma:
- 5.1.6.1. si la plaza de asiento está bien definida por la forma del asiento, el plano P será el plano mediano de dicho asiento;
- 5.1.6.2. si la plaza de asiento no está bien definida:
- 5.1.6.2.1. el plano P relativo al asiento del conductor será el plano vertical paralelo al plano longitudinal mediano del vehículo que pase por el centro del volante en el plano del aro del mismo, colocado en su posición central si es regulable;
- 5.1.6.2.2. el plano P relativo al pasajero lateral delantero será simétrico al del conductor;

- 5.1.6.2.3. el plano P relativo a una plaza de asiento lateral trasera será el que haya especificado el fabricante, siempre que para la distancia A entre el plano longitudinal mediano del vehículo y el plano P se respeten los siguientes límites:
- A es igual o superior a 200 mm si el asiento corrido está proyectado para ser ocupado únicamente por dos pasajeros;
- A es igual o superior a 300 mm si el asiento corrido está proyectado para ser ocupado por más de dos pasajeros.
- 5.2. Especificaciones generales
- 5.2.1. Los anclajes deberán estar proyectados, construidos y colocados de manera que:
- 5.2.1.1. permitan la instalación de un cinturón de seguridad adecuado. Los anclajes de las plazas de asiento laterales delanteras deberán permitir la instalación de cinturones de seguridad que incluyan un retractor y una polea de reenvío al montante, teniendo presente sobre todo las características de resistencia de los anclajes, a no ser que el fabricante suministre el vehículo equipado con otros tipos de cinturones provistos de retractores. Si los anclajes resultan adecuados únicamente para determinados tipos de cinturones, su configuración deberá indicarse en el formulario que se menciona en el punto 4.3;
- 5.2.1.2. reduzcan al mínimo el riesgo de deslizamiento del cinturón cuando esté correctamente colocado;
- 5.2.1.3. reduzcan al mínimo el riesgo de deterioro de la correa por contacto con las partes rígidas salientes de la estructura del vehículo o del asiento;
- 5.2.1.4. el vehículo pueda cumplir lo dispuesto en el presente Reglamento en condiciones normales de utilización;
- 5.2.1.5. cuando se trate de anclajes que admitan diferentes posiciones para permitir a las personas entrar en el vehículo y para retener a los ocupantes, las especificaciones del presente Reglamento se deberán aplicar a los anclajes en la posición de retención efectiva.
- 5.3. Número mínimo de anclajes que se deberán prever
- 5.3.1. Los vehículos de las categorías M y N (excepto los de las categorías M<sub>2</sub> o M<sub>3</sub> que pertenezcan a las clases I o A<sup>1</sup>) deberán ir equipados con anclajes de cinturón de seguridad que cumplan los requisitos del presente Reglamento.
- Si los vehículos de las categorías M<sup>2</sup> o M<sup>3</sup> que pertenecen a las clases I o A<sup>1</sup> están equipados con anclajes de cinturón de seguridad, dichos anclajes deberán cumplir los requisitos del presente Reglamento.
- 5.3.1.1. Los anclajes de los sistemas de cinturón-arnés homologados como cinturones de tipo S (con retractor o sin él) con arreglo al Reglamento n.º 16 deberán cumplir los requisitos establecidos en el Reglamento n.º 14, pero el anclaje o los anclajes adicionales previstos para el montaje de una correa de entrepierna (conjunto) quedarán exentos de los requisitos de resistencia y emplazamiento establecidos en el presente Reglamento.
- 5.3.2. El número mínimo de anclajes de cinturones de seguridad en cada plaza de asiento orientada en el sentido de la marcha, en el sentido contrario a la marcha o hacia un lado será el que se especifica en el anexo 6.
- 5.3.3. No obstante, para las plazas de asiento laterales que no sean delanteras de los vehículos de la categoría N<sub>1</sub>, que se señalan en el anexo 6 con el símbolo Ø, se permitirán dos anclajes inferiores, siempre que, entre el asiento y la parte lateral más próxima del vehículo, haya una zona de paso que permita a los pasajeros desplazarse a otras partes del vehículo.
- El espacio entre un asiento y la parte lateral se considerará zona de paso cuando la distancia entre dicha parte lateral, teniendo todas las puertas cerradas, y un plano longitudinal vertical que pase por el centro del asiento de que se trate, medido en la posición del punto R y perpendicularmente al plano longitudinal mediano del vehículo, sea superior a 500 mm.
- 5.3.4. Para las plazas de asiento delanteras centrales señaladas en el anexo 6 con el símbolo \*, se considerarán adecuados dos anclajes inferiores siempre que el parabrisas quede fuera de la zona de referencia definida en el anexo 1 del Reglamento n.º 21; si el parabrisas está dentro de la zona de referencia, se necesitarán tres anclajes.

Por lo que se refiere a los anclajes de los cinturones, el parabrisas se considera parte de la zona de referencia cuando puede entrar en contacto estático con el aparato de ensayo según el método descrito en el anexo 1 del Reglamento n.º 21.

5.3.5. Cada una de las plazas de asiento marcada en el anexo 6 con el símbolo  $\ddagger$  deberá estar provista de tres anclajes. Dichas plazas de asiento podrán estar provistas de dos anclajes siempre que se cumpla una de las condiciones siguientes:

5.3.5.1. que un asiento u otra parte del vehículo conforme con el punto 3.5 del apéndice 1 del Reglamento n.º 80 se halle directamente delante,

5.3.5.2. que ninguna parte del vehículo esté en la zona de referencia o pueda estarlo, cuando el vehículo se encuentre en movimiento,

5.3.5.3. que las partes del vehículo dentro de la mencionada zona de referencia cumplan los requisitos en materia de absorción de energía que figuran en el apéndice 6 del Reglamento n.º 80.

5.3.5.4. Los puntos 5.3.5.1 a 5.3.5.3 no se aplicarán al asiento del conductor.

5.3.6. Para todos los asientos destinados exclusivamente a ser utilizados cuando el vehículo se encuentra parado, así como para todos los asientos de cualquier vehículo no contemplado en los puntos 5.3.1 a 5.3.4, no se requieren anclajes. No obstante, si el vehículo está provisto de anclajes para estos asientos, dichos anclajes deberán ajustarse a lo dispuesto en el presente Reglamento. No será necesario que se ajusten a los requisitos del presente Reglamento los anclajes destinados exclusivamente a ser utilizados conjuntamente con un cinturón para personas con discapacidad, o cualquier otro sistema de retención conforme al Reglamento n.º 107, serie 02 de enmiendas, anexo 8.

5.3.7. En el caso del piso superior de los vehículos de dos pisos, los requisitos aplicables a las plazas de asiento centrales delanteras se aplicarán también a las plazas de asiento laterales delanteras.

5.3.8. En el caso de los asientos que puedan voltearse o colocarse en otras orientaciones cuando el vehículo esté parado, los requisitos del punto 5.3.1 solo se aplicarán a las orientaciones destinadas a un uso normal cuando el vehículo se encuentre circulando, de acuerdo con el presente Reglamento. La ficha de características incluirá una nota al efecto.

5.4. Emplazamiento de los anclajes (véase la figura 1 del anexo 3)

5.4.1. Generalidades

5.4.1.1. Los anclajes de un cinturón podrán estar todos dispuestos en la estructura del vehículo, en la del asiento, o en cualquier otra parte del vehículo, o bien estar repartidos entre dichos emplazamientos.

5.4.1.2. Podrán fijarse a un mismo anclaje los extremos de dos cinturones de seguridad adyacentes, siempre que se cumplan los requisitos de ensayo.

5.4.2. Emplazamiento de los anclajes efectivos inferiores

5.4.2.1. Asientos delanteros de los vehículos de la categoría M<sub>1</sub>

En los vehículos de motor de la categoría M<sub>1</sub>, el ángulo  $\alpha_1$  (lado distinto del de la hebilla) deberá situarse entre 30° y 80° y el ángulo  $\alpha_2$  (lado de la hebilla), entre 45° y 80°. Ambas condiciones se aplicarán a todas las posiciones normales de viaje de los asientos delanteros. En caso de que al menos uno de los ángulos  $\alpha_1$  y  $\alpha_2$  sea constante (por ejemplo, si el anclaje está fijado al asiento) en todas las posiciones de uso normales, su valor deberá ser de 60° ± 10°. Cuando los asientos sean regulables y tengan un sistema de regulación con un ángulo de inclinación inferior a 20° (véase la figura 1 del anexo 3), el ángulo  $\alpha_1$  podrá ser inferior al mínimo de 30° anteriormente mencionado, siempre que no sea inferior a 20° en ninguna posición de uso normal del asiento.

#### 5.4.2.2. Asientos traseros de los vehículos de la categoría M<sub>1</sub>

En los vehículos de motor de la categoría M<sub>1</sub>, los ángulos  $\alpha_1$  y  $\alpha_2$  de todos los asientos traseros deberán situarse entre 30° y 80°. Cuando los asientos traseros sean regulables, los ángulos anteriormente mencionados se aplicarán a todas las posiciones de viaje normales.

#### 5.4.2.3. Asientos delanteros de los vehículos no pertenecientes a la categoría M<sub>1</sub>

En los vehículos de motor de categorías distintas de M<sub>1</sub>, los ángulos  $\alpha_1$  y  $\alpha_2$  deberán situarse entre 30° y 80° en todas las posiciones de viaje normales de los asientos delanteros. Cuando, en los asientos delanteros de los vehículos con una masa máxima del vehículo que no exceda de 3,5 toneladas, al menos uno de los ángulos  $\alpha_1$  y  $\alpha_2$  sea constante en todas las posiciones de uso normales, su valor deberá ser de 60° ± 10° (por ejemplo, en el caso de que el anclaje esté fijado al asiento).

#### 5.4.2.4. Asientos traseros y asientos delanteros o traseros especiales de los vehículos no pertenecientes a la categoría M<sub>1</sub>

En los vehículos que no forman parte de la categoría M<sub>1</sub>, en el caso de:

- a) los asientos corridos,
- b) los asientos regulables (delanteros y traseros) con sistema de regulación y un ángulo de inclinación inferior a 20° (véase la figura 1 del anexo 3), y
- c) otros asientos posteriores,

los ángulos  $\alpha_1$  y  $\alpha_2$  podrán situarse entre 20° y 80° en todas las posiciones de uso normales. Cuando, en los asientos delanteros de los vehículos con una masa máxima del vehículo que no exceda de 3,5 toneladas, al menos uno de los ángulos  $\alpha_1$  y  $\alpha_2$  sea constante en todas las posiciones de uso normales, su valor deberá ser de 60° ± 10° (por ejemplo, en el caso de que el anclaje esté fijado al asiento).

En el caso de los asientos, excepto los delanteros, de los vehículos de las categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, los ángulos  $\alpha_1$  y  $\alpha_2$  se situarán entre 45° y 90° en todas las posiciones de uso normales.

#### 5.4.2.5. La distancia entre los dos planos verticales paralelos con respecto al plano longitudinal mediano del vehículo que pasen por cada uno de los dos anclajes efectivos inferiores L<sub>1</sub> y L<sub>2</sub> de un mismo cinturón no deberá ser inferior a 350 mm. En el caso de asientos orientados hacia un lado, la distancia entre los dos planos verticales paralelos con respecto al plano longitudinal mediano del asiento que pasen por cada uno de los dos anclajes efectivos inferiores L<sub>1</sub> y L<sub>2</sub> de un mismo cinturón no deberá ser inferior a 350 mm. En el caso de que exista una sola plaza de asiento central en una fila trasera de asientos de los vehículos de las categorías M<sub>1</sub> y N<sub>1</sub>, la mencionada distancia no podrá ser inferior a 240 mm en el caso de dicha plaza de asiento central, siempre que no sea posible intercambiar el asiento trasero central con ninguno de los demás asientos del vehículo. El plano longitudinal mediano del asiento pasará entre los puntos L<sub>1</sub> y L<sub>2</sub> y se situará a una distancia mínima de 120 mm de dichos puntos.

#### 5.4.3. Emplazamiento de los anclajes efectivos superiores (véase el anexo 3)

##### 5.4.3.1. Cuando se utilice una guía de correa o un dispositivo análogo que afecte a la posición de los anclajes efectivos superiores, esta posición se determinará normalmente suponiendo que la línea central longitudinal de la correa pasa por un punto J<sub>1</sub> definido sucesivamente mediante los tres segmentos siguientes a partir del punto R:

RZ: segmento de la línea del torso que, medida a partir del punto R hacia arriba, tendrá una longitud de 530 mm;

ZX: segmento perpendicular al plano medio longitudinal del vehículo, que, medido a partir del punto Z hacia el costado del anclaje, tendrá una longitud de 120 mm;

XJ<sub>1</sub>: segmento perpendicular al plano definido mediante los segmentos RZ y ZX que, medido a partir del punto X hacia delante, tendrá una longitud de 60 mm.

El punto J<sub>2</sub> se determinará por simetría con el punto J<sub>1</sub> respecto al plano vertical longitudinal que pase por la línea del torso descrita en el punto 5.1.2 del maniquí situado en el asiento de que se trate.

Cuando se hayan previsto dos puertas para acceder tanto a los asientos delanteros como a los traseros, y el anclaje superior esté instalado en el punto «B», el sistema deberá estar proyectado de tal forma que no dificulte el acceso al vehículo ni la salida del mismo.

- 5.4.3.2. El anclaje efectivo superior deberá encontrarse debajo del plano FN, perpendicular al plano longitudinal mediano del asiento que forma un ángulo de  $65^\circ$  con la línea del torso. Para los asientos traseros, dicho ángulo podrá reducirse a  $60^\circ$ . El plano FN estará situado de forma que corte la línea del torso en un punto D, de modo que  $DR = 315 \text{ mm} + 1,8 S$ . No obstante, en caso de que  $S \leq 200 \text{ mm}$ ,  $DR = 675 \text{ mm}$ .
- 5.4.3.3. El anclaje efectivo superior deberá encontrarse detrás del plano FK perpendicular al plano longitudinal mediano del asiento que corte la línea del torso en un ángulo de  $120^\circ$  en un punto B, de modo que  $BR = 260 \text{ mm} + S$ . Si  $S \geq 280 \text{ mm}$ , el fabricante podrá utilizar  $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$ , según prefiera.
- 5.4.3.4. El valor S no deberá ser inferior a 140 mm.
- 5.4.3.5. El anclaje efectivo superior deberá estar situado detrás de un plano vertical perpendicular al plano longitudinal mediano del vehículo que pase por el punto R, como se indica en el anexo 3.
- 5.4.3.6. El anclaje efectivo superior deberá estar situado por encima de un plano horizontal que pase por el punto C definido en el punto 5.1.4.
- 5.4.3.6.1. No obstante el requisito del punto 5.4.3.6, en el caso de los asientos para pasajeros de los vehículos de categoría  $M_2$  y  $M_3$ , el anclaje efectivo superior podrá ajustarse por debajo de dicho límite a condición de que se cumplan los requisitos siguientes:
- El cinturón de seguridad o el asiento estarán marcados permanentemente para identificar la posición del anclaje efectivo superior que ha de cumplir el requisito de altura mínima del anclaje efectivo superior establecido en el punto 5.4.3.6. Dicha marca indicará claramente al usuario cuándo el anclaje está en una posición adecuada para un adulto de estatura media;
  - El anclaje efectivo superior estará diseñado de forma que se pueda regular su altura mediante un dispositivo de ajuste manual al que el usuario pueda acceder fácilmente cuando esté sentado y que sea práctico y fácil de utilizar;
  - El anclaje efectivo superior estará concebido para impedir los movimientos hacia arriba del anclaje que puedan reducir la eficacia del dispositivo en una utilización normal;
  - El fabricante incluirá en el manual del vehículo orientaciones claras sobre el ajuste de dichos sistemas, además de consejos sobre las condiciones y las restricciones de uso para los usuarios de baja estatura.
- No obstante, cuando el dispositivo de ajuste de la altura de los hombros no esté fijado directamente a la estructura del vehículo o a la estructura del asiento, sino que consista en un dispositivo flexible de ajuste de altura del hombro:
- Los requisitos mencionados en las letras a) y d) anteriores seguirán cumpliéndose como parte de la homologación de tipo del Reglamento n.º 14 utilizando el sistema de retención que deba instalarse.
  - Debe demostrarse que el cinturón de seguridad, junto con su dispositivo flexible de ajuste de altura de los hombros, cumple los requisitos relativos a los sistemas de retención del Reglamento n.º 16; los requisitos de las letras b) y c) deberán cumplirse de conformidad con el punto 8.3 de la homologación de tipo con arreglo al Reglamento n.º 16.
- 5.4.3.7. Además del anclaje superior que se especifica en el punto 5.4.3.1, podrán preverse otros anclajes efectivos superiores, si se cumple alguna de las siguientes condiciones:
- 5.4.3.7.1. que los anclajes suplementarios se ajusten a los requisitos enunciados en los puntos 5.4.3.1 a 5.4.3.6;



- 5.4.3.7.2. que los anclajes suplementarios puedan utilizarse sin la ayuda de herramientas, se ajusten a los requisitos establecidos en los puntos 5.4.3.5 y 5.4.3.6 y estén situados en una de las zonas determinadas por traslación vertical de 80 mm hacia arriba o hacia abajo de la zona descrita en la figura 1 del anexo 3 del presente Reglamento;
- 5.4.3.7.3. que el anclaje o anclajes se destinen a un cinturón-arnés y se ajusten a los requisitos establecidos en el punto 5.4.3.6, si se encuentran detrás del plano transversal que pasa por la línea de referencia y están situados:
  - 5.4.3.7.3.1. en el caso de un solo anclaje, en la parte común a dos diedros que tengan por aristas las verticales que pasan por los puntos  $J_1$  y  $J_2$  definidos en el punto 5.4.3.1 y cuyas secciones horizontales se representan en la figura 2 del anexo 3 del presente Reglamento;
  - 5.4.3.7.3.2. en el caso de dos anclajes, en aquel de los dos diedros arriba definidos que convenga, siempre que cada anclaje no se separe más de 50 mm de la posición simétrica del otro anclaje con relación al plano P definido en el punto 5.1.6 del asiento de que se trate.
- 5.5. Dimensiones de los orificios fileteados del anclaje
  - 5.5.1. El anclaje deberá presentar un orificio fileteado de 7/16 pulgadas (20 UNF 2B).
  - 5.5.2. Si el fabricante ha equipado el vehículo con cinturones de seguridad fijados a todos los anclajes prescritos para el asiento de que se trate, no será necesario que dichos anclajes se ajusten al requisito que figura en el punto 5.5.1, siempre que se ajusten a los demás requisitos del presente Reglamento. Además, el requisito al que se refiere el punto 5.5.1 no se aplicará a los anclajes adicionales que cumplan el requisito al que se refiere el punto 5.4.3.7.3.
  - 5.5.3. Deberá ser posible retirar el cinturón de seguridad sin dañar el anclaje.
- 6. ENSAYOS
  - 6.1. Ensayos generales para anclajes de cinturones de seguridad
    - 6.1.1. Sin perjuicio de que se aplique lo dispuesto en el punto 6.2 y a petición del fabricante:
      - 6.1.1.1. los ensayos se podrán realizar en una estructura del vehículo o en un vehículo completamente terminado;
      - 6.1.1.2. los ensayos podrán limitarse a los anclajes correspondientes a un solo asiento o un solo grupo de asientos, siempre que:
        - a) los anclajes de que se trate tengan las mismas características estructurales que los anclajes correspondientes a los demás asientos o grupos de asientos; y
        - b) cuando el asiento o grupo de asientos vaya provisto total o parcialmente de tales anclajes, las características estructurales del asiento o grupo de asientos sean las mismas que las de los demás asientos o grupos de asientos.
      - 6.1.1.3. las ventanillas y las puertas podrán estar montadas o no estarlo, y estar cerradas o no estarlo;
      - 6.1.1.4. se podrá montar cualquier elemento previsto normalmente y que pueda contribuir a la rigidez de la estructura del vehículo.
    - 6.1.2. Los asientos deberán estar montados y colocados en la posición de conducción o de uso escogida por el servicio técnico encargado de realizar los ensayos de homologación, que será la menos favorable desde el punto de vista de la resistencia del sistema. La posición de los asientos deberá estar indicada en el acta. Si el asiento tiene un respaldo cuya inclinación es regulable, dicho respaldo deberá bloquearse de acuerdo con las especificaciones del fabricante, o, a falta de dichas especificaciones, de manera que forme un ángulo efectivo lo más próximo posible a los 25° en el caso de los vehículos de las categorías  $M_1$  y  $N_1$  y a los 15° en el caso de los vehículos de las demás categorías.

- 6.2. Inmovilización del vehículo para los ensayos de anclajes de cinturones de seguridad
- 6.2.1. El método que se utilice para inmovilizar el vehículo durante el ensayo no deberá reforzar los anclajes de los cinturones de seguridad y su zona de anclaje, ni atenuar la deformación normal de la estructura.
- 6.2.2. Se considerará que un dispositivo de inmovilización es apropiado cuando no ejerza efecto alguno sobre una zona que se extienda a lo largo de toda la anchura de la estructura y cuando dicho dispositivo se acople al vehículo o a la estructura a un mínimo de 500 mm por delante y 300 mm por detrás de dicho anclaje.
- 6.2.3. Se recomienda hacer descansar la estructura sobre unos soportes dispuestos aproximadamente en la vertical de los ejes de las ruedas, o, si ello no es posible, en la vertical de los puntos de fijación de la suspensión.
- 6.2.4. Si se utiliza un método de inmovilización diferente del que se estipula en los puntos 6.2.1 y 6.2.3 del presente Reglamento, deberá demostrarse que es equivalente.
- 6.3. Requisitos generales de ensayo para anclajes de cinturones de seguridad
- 6.3.1. Todos los anclajes de los cinturones de seguridad del mismo grupo de asientos serán sometidos a ensayo simultáneamente. No obstante, si existe el riesgo de que una carga asimétrica de los asientos o anclajes pueda producir fallos, podrá realizarse un ensayo suplementario con carga asimétrica.
- 6.3.2. La fuerza de tracción deberá aplicarse en un ángulo de 10 grados  $\pm$  5° por encima de la horizontal en un plano paralelo al plano longitudinal medio del vehículo.  
Deberá aplicarse una carga previa del 10 % con una tolerancia del  $\pm$  30 % de la carga objetivo; esta carga se incrementará al 100 % de la carga objetivo pertinente.
- 6.3.3. La aplicación completa de la carga deberá efectuarse en el tiempo más breve posible, y en un tiempo máximo de aplicación de la carga de 60 segundos.  
No obstante, el fabricante puede solicitar que la aplicación de la carga se consiga en 4 segundos.  
Los anclajes deberán resistir la carga especificada durante, por lo menos, 0,2 segundos.
- 6.3.4. Los dispositivos de tracción que se deberán utilizar en los ensayos descritos en el punto 6.4 figuran en el anexo 5. Los dispositivos mostrados en la figura 1 del anexo 5 deben colocarse en el cojín del asiento y, a continuación, cuando sea posible, deben apretarse contra el respaldo del asiento mientras se tensa la correa del cinturón a su alrededor. El dispositivo mostrado en la figura 2 del anexo 5 debe colocarse en su posición, y la correa del cinturón debe instalarse sobre el dispositivo y tensarse. No deberá ejercerse ninguna carga previa en los anclajes de los cinturones de seguridad que supere el mínimo necesario para un emplazamiento correcto del dispositivo de ensayo durante esta operación.  
La anchura del dispositivo de tracción de 254 mm o de 406 mm utilizado en cada plaza de asiento deberá ser lo más cercana posible a la distancia entre los anclajes inferiores.  
El emplazamiento del dispositivo de tracción deberá evitar cualquier influencia mutua durante el ensayo de tracción que tenga un efecto negativo en la carga y la distribución de la misma.
- 6.3.5. Los anclajes de los asientos que lleven anclajes superiores deberán someterse a ensayo en las siguientes condiciones:
- 6.3.5.1. Asientos laterales delanteros:  
Los anclajes deberán someterse al ensayo que se establece en el punto 6.4.1, durante el cual la fuerza les será transmitida mediante un dispositivo que reproducirá la geometría de un cinturón de seguridad de tres puntos provisto de retractor con polea de reenvío o de guía de correa en el anclaje superior. Además, en caso de que el número de anclajes sea superior al establecido en el punto 5.3, dichos anclajes deberán someterse al ensayo especificado en el punto 6.4.5, en el cual la fuerza les será transmitida mediante un dispositivo que reproduzca la geometría del tipo de cinturón de seguridad destinado a fijarse en dichos anclajes.

- 6.3.5.1.1. Si el retractor no está fijado al anclaje inferior lateral prescrito, o si está fijado al anclaje superior, los anclajes inferiores deberán someterse también al ensayo que se establece en el punto 6.4.3.
- 6.3.5.1.2. En tal caso, los ensayos que se establecen en los puntos 6.4.1 y 6.4.3 podrán realizarse, si así lo solicita el fabricante, en dos estructuras diferentes.
- 6.3.5.2. Asientos laterales traseros y todos los asientos centrales:  
Los anclajes deberán someterse al ensayo que se establece en el punto 6.4.2, durante el cual la fuerza les será transmitida mediante un dispositivo que reproduzca la geometría de un cinturón de seguridad de tres puntos sin retractor, y al ensayo que se establece en el punto 6.4.3, durante el cual la fuerza se transmitirá a los dos anclajes inferiores mediante un dispositivo que reproduzca la geometría de un cinturón subabdominal. Ambos ensayos podrán realizarse, si así lo solicita el fabricante, en dos estructuras diferentes.
- 6.3.5.3. Cuando el fabricante entregue su vehículo con cinturones de seguridad, los anclajes correspondientes, a petición del fabricante, podrán someterse únicamente a un ensayo en el que se les transmitan las cargas mediante un dispositivo que reproduzca la geometría de los tipos de cinturones que se han de fijar a dichos anclajes.
- 6.3.6. Si no se han previsto anclajes superiores para los asientos laterales y centrales, los anclajes inferiores se someterán al ensayo que se establece en el punto 6.4.3, en el que las cargas se transmiten a dichos anclajes mediante un dispositivo que reproduce la geometría de un cinturón subabdominal.
- 6.3.7. Si el vehículo está proyectado para admitir otros dispositivos que no permitan que las correas se ajusten directamente a los anclajes sin la intervención de rodillos, etc., o que necesiten, además de los anclajes que se mencionan en el punto 5.3, otros anclajes suplementarios, el cinturón de seguridad o el sistema de cables, rodillos, etc. que represente el equipo del cinturón de seguridad se ajustará mediante tales dispositivos a los anclajes del vehículo y estos se someterán a los ensayos establecidos en el punto 6.4, según proceda.
- 6.3.8. Se podrán utilizar métodos de ensayo distintos a los establecidos en el punto 6.3 siempre y cuando se demuestre su equivalencia.
- 6.4. Requisitos específicos de ensayo para anclajes de cinturones de seguridad
- 6.4.1. Ensayo en configuración de un cinturón de seguridad de tres puntos provisto de retractor con polea de reenvío o guía de correa en el anclaje superior
- 6.4.1.1. En el anclaje superior se instalará o bien una polea de reenvío o una guía para cable o correa especialmente adaptada para transmitir la fuerza procedente del dispositivo de tracción, o la polea de reenvío o guía de correa suministrada por el fabricante.
- 6.4.1.2. Se aplicará una carga de ensayo de  $1\,350 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  a un dispositivo de tracción (véase la figura 2 del anexo 5) acoplado a los anclajes del mismo tipo de cinturón, mediante un dispositivo que reproduzca la geometría de la correa superior de torso de dicho cinturón de seguridad. En el caso de los vehículos de categorías distintas de  $M_1$  y  $N_1$ , la carga de ensayo será de  $675 \pm 20 \text{ daN}$ , excepto en el caso de los vehículos de las categorías  $M_3$  y  $N_3$ , cuya carga de ensayo será de  $450 \pm 20 \text{ daN}$ .
- 6.4.1.3. Simultáneamente, se aplicará una fuerza de tracción de  $1\,350 \pm 20 \text{ daN}$  a un dispositivo de tracción (véase la figura 1 del anexo 5) fijado a los dos anclajes inferiores. En el caso de los vehículos de categorías distintas de  $M_1$  y  $N_1$ , la carga de ensayo será de  $675 \pm 20 \text{ daN}$ , excepto en el caso de los vehículos de las categorías  $M_3$  y  $N_3$ , cuya carga de ensayo será de  $450 \pm 20 \text{ daN}$ .
- 6.4.2. Ensayo en configuración de un cinturón de seguridad de tres puntos sin retractor o con retractor en el anclaje superior

- 6.4.2.1. Se aplicará una carga de ensayo de  $1\,350 \pm 20$  daN a un dispositivo de tracción (véase la figura 2 del anexo 5) fijado al anclaje superior y al anclaje inferior opuesto del mismo cinturón, utilizando un retractor fijado al anclaje superior, si lo suministra el fabricante. En el caso de los vehículos de categorías distintas de  $M_1$  y  $N_1$ , la carga de ensayo será de  $675 \pm 20$  daN, excepto en el caso de los vehículos de las categorías  $M_3$  y  $N_3$ , cuya carga de ensayo será de  $450 \pm 20$  daN.
- 6.4.2.2. Simultáneamente, se aplicará una fuerza de tracción de  $1\,350 \pm 20$  daN a un dispositivo de tracción (véase la figura 1 del anexo 5) fijado a los anclajes inferiores. Para los vehículos de categorías distintas de  $M_1$  y  $N_1$ , la carga de ensayo será de  $675 \pm 20$  daN, excepto en el caso de los vehículos de las categorías  $M_3$  y  $N_3$ , cuya carga de ensayo será de  $450 \pm 20$  daN.
- 6.4.3. Ensayo en configuración de un cinturón subabdominal
- Se aplicará una carga de ensayo de  $2\,225 \pm 20$  daN a un dispositivo de tracción (véase la figura 1 del anexo 5) fijado a los dos anclajes inferiores. En el caso de los vehículos de categorías distintas de  $M_1$  y  $N_1$ , la carga de ensayo será de  $1\,110 \pm 20$  daN, excepto en el caso de los vehículos de las categorías  $M_3$  y  $N_3$ , cuya carga de ensayo será de  $740 \pm 20$  daN.
- 6.4.4. Ensayo de los anclajes dispuestos en su totalidad en la estructura del asiento o repartidos entre la estructura del vehículo y la del asiento
- 6.4.4.1. Se realizarán, según el caso, los ensayos que se especifican en los puntos 6.4.1, 6.4.2 y 6.4.3, añadiendo, para cada asiento y para cada grupo de asientos, la carga suplementaria que abajo se indica.
- 6.4.4.2. Las cargas indicadas en los puntos 6.4.1, 6.4.2 y 6.4.3 se complementarán con una fuerza igual a veinte veces la masa del asiento completo. La carga inercial se aplicará al asiento o a las partes pertinentes del asiento que correspondan al efecto físico de la masa del asiento de que se trate en los anclajes del mismo. El fabricante determinará la carga o cargas adicionales aplicadas y la distribución de las mismas; todo ello se someterá a la aprobación del servicio técnico.
- Por lo que se refiere a los vehículos de las categorías  $M_2$  y  $N_2$ , esta fuerza deberá ser igual a 10 veces la masa del asiento completo; para los vehículos de las categorías  $M_3$  y  $N_3$ , la fuerza deberá ser igual a 6,6 veces la masa del asiento completo.
- 6.4.5. Ensayo en configuración de cinturones de seguridad de tipos especiales
- 6.4.5.1. Se aplicará una carga de ensayo de  $1\,350 \pm 20$  daN a un dispositivo de tracción (véase la figura 2 del anexo 5) acoplado a los anclajes de tales cinturones de seguridad mediante un dispositivo que reproduzca la geometría de la correa o correas superiores de torso.
- 6.4.5.2. Simultáneamente, se aplicará una fuerza de tracción de  $1\,350 \pm 20$  daN a un dispositivo de tracción (véase la figura 3 del anexo 5) fijado a los dos anclajes inferiores.
- 6.4.5.3. En el caso de los vehículos de categorías distintas de  $M_1$  y  $N_1$ , dicha carga de ensayo será de  $675 \pm 20$  daN, excepto en el caso de los vehículos de las categorías  $M_3$  y  $N_3$ , cuya carga de ensayo será de  $450 \pm 20$  daN.
- 6.4.6. Ensayo en el caso de los asientos orientados en sentido contrario a la marcha
- 6.4.6.1. Los puntos de anclaje se someterán a ensayo de acuerdo con las fuerzas prescritas en los puntos 6.4.1, 6.4.2 o 6.4.3, según convenga. En cada caso, la carga de ensayo se corresponderá con la carga prescrita para los vehículos de las categorías  $M_3$  o  $N_3$ .
- 6.4.6.2. La carga de ensayo se dirigirá hacia delante en relación con la plaza de asiento de que se trate, de acuerdo con el procedimiento descrito en el punto 6.3.

- 6.4.7. Ensayo en el caso de los asientos orientados hacia un lado
- 6.4.7.1. Los puntos de anclaje se someterán a ensayo de acuerdo con las fuerzas prescritas en el punto 6.4.3 para los vehículos M<sub>3</sub>.
- 6.4.7.2. La carga de ensayo se dirigirá hacia delante en relación con el vehículo, de acuerdo con el procedimiento descrito en el punto 6.3. En el caso de que los asientos orientados hacia un lado estén agrupados en una estructura básica, los puntos de anclaje del cinturón de seguridad de cada plaza de asiento del grupo se someterán a ensayo por separado. Además, la estructura básica se someterá a ensayo conforme a lo dispuesto en el punto 6.4.8.
- 6.4.7.3. En la figura 1b del anexo 5 se muestra el dispositivo de tracción adaptado para el ensayo de los asientos orientados hacia un lado.
- 6.4.8. Ensayo de la estructura básica de los asientos orientados hacia un lado
- 6.4.8.1. La estructura básica de un asiento orientado hacia un lado o de un grupo de dichos asientos se someterá a ensayo de acuerdo con las fuerzas prescritas en el punto 6.4.3 para los vehículos M<sub>3</sub>.
- 6.4.8.2. La carga de ensayo se dirigirá hacia delante en relación con el vehículo, de acuerdo con el procedimiento descrito en el punto 6.3. En el caso de que los asientos orientados hacia un lado estén agrupados, la estructura básica se someterá a ensayo simultáneamente para cada plaza de asiento del grupo.
- 6.4.8.3. El punto de aplicación de las fuerzas prescritas en los puntos 6.4.3 y 6.4.4 estará lo más cerca posible del punto H y en la recta definida por un plano horizontal y un plano vertical transversal que pase por el punto H de cada plaza sentada.
- 6.5. Cuando se trate de un grupo de asientos con arreglo a lo descrito en el punto 1 del anexo 7, el fabricante del vehículo podrá optar por realizar el ensayo dinámico al que se refiere el anexo 7, como alternativa al ensayo estático que se establece en los puntos 6.3 y 6.4.
7. INSPECCIÓN DURANTE LOS ENSAYOS ESTÁTICOS Y DESPUÉS DE LOS MISMOS PARA ANCLAJES DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD
- 7.1. Todos los anclajes deberán poder resistir el ensayo descrito en los puntos 6.3 y 6.4. Se podrá admitir una deformación permanente, incluida una ruptura parcial o el rompimiento de un anclaje o de la zona circundante, siempre que la carga prescrita se haya mantenido durante el tiempo previsto. Durante el ensayo deberán respetarse las distancias mínimas para los anclajes efectivos inferiores recogidas en el punto 5.4.2.5 y los requisitos mencionados en el punto 5.4.3.6 para los anclajes efectivos superiores.
- 7.1.1. Para los vehículos de la categoría M<sub>1</sub> cuya masa total admisible no supere las 2,5 toneladas, en caso de que el anclaje superior del cinturón de seguridad esté fijado a la estructura del asiento, el anclaje superior efectivo no deberá traspasar durante el ensayo un plano transversal que pasa por el punto R y el punto C del asiento en cuestión (véase la figura 1 del anexo 3 del presente Reglamento).
- Para los vehículos distintos de los mencionados, el anclaje superior efectivo del cinturón de seguridad no deberá traspasar durante el ensayo un plano transversal con una inclinación de 10° hacia delante que pasa por el punto R del asiento.
- En el ensayo deberá medirse el desplazamiento máximo del punto de anclaje superior efectivo.
- Si el desplazamiento del punto de anclaje superior efectivo sobrepasa la mencionada limitación, el fabricante deberá demostrar a satisfacción del servicio técnico que no existe peligro para el ocupante. Por ejemplo, para demostrar que hay suficiente espacio de supervivencia, puede realizarse un ensayo según el procedimiento recogido en el Reglamento n.º 94 o un ensayo mediante carro con el impulso correspondiente.
- 7.2. En los vehículos que estén dotados de sistemas de desplazamiento y de bloqueo de los asientos que permitan salir del vehículo a los ocupantes de todos los asientos, dichos sistemas deberán poderse seguir accionando manualmente una vez que haya cesado de aplicarse la fuerza de tracción.

- 7.3. Después de los ensayos se tomará nota de cualquier deterioro de los anclajes y de las estructuras que hayan soportado la carga durante los ensayos.
- 7.4. Excepcionalmente, no será necesario que los anclajes superiores instalados en uno o más asientos de vehículos de la categoría M<sub>3</sub> y de la categoría M<sub>2</sub> de más de 3,5 toneladas que se ajusten a los requisitos establecidos en el Reglamento n.º 80, cumplan los requisitos establecidos en el punto 7.1 en relación con la conformidad con el punto 5.4.3.6.
8. MODIFICACIÓN Y EXTENSIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN DEL TIPO DE VEHÍCULO
- 8.1. Toda modificación del tipo de vehículo deberá notificarse a la autoridad de homologación de tipo que homologó el tipo de vehículo. A continuación, esta podrá optar por una de las posibilidades siguientes:
- 8.1.1. considerar que las modificaciones probablemente no tendrán consecuencias negativas apreciables y que, en cualquier caso, el vehículo sigue cumpliendo los requisitos; o
- 8.1.2. exigir una nueva acta de ensayo al servicio técnico responsable de realizar los ensayos.
- 8.2. La confirmación o denegación de la homologación se comunicará a las Partes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento, especificándose las modificaciones, mediante el procedimiento indicado en el punto 4.3.
- 8.3. La autoridad competente que expida la extensión de la homologación asignará un número de serie a dicha extensión e informará de ello a las demás Partes del Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento por medio de un formulario de notificación conforme al modelo que figura en el anexo 1 del presente Reglamento.
9. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN
- Los procedimientos de conformidad de la producción deberán ajustarse a lo establecido en el anexo 1 del Acuerdo (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), con los requisitos siguientes:
- 9.1. Todo vehículo que lleve una marca de homologación en aplicación del presente Reglamento deberá ser conforme al tipo de vehículo homologado en cuanto a los detalles que tengan influencia sobre las características de los anclajes de los cinturones de seguridad.
- 9.2. Para comprobar la conformidad exigida en el punto 9.1 se procederá a un número suficiente de comprobaciones por muestreo de los vehículos producidos en serie que lleven la marca de homologación exigida por el presente Reglamento.
- 9.3. Como norma general, las comprobaciones citadas anteriormente se limitarán a la realización de mediciones. Sin embargo, si fuese necesario, los vehículos se someterán a algunos de los ensayos descritos en el punto 6, elegidos por el servicio técnico que realice los ensayos de homologación.
10. SANCIONES POR NO CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN
- 10.1. La homologación concedida a un tipo de vehículo con arreglo al presente Reglamento podrá retirarse si no se cumplen los requisitos establecidos en el punto 9.1 o si sus anclajes no han superado los controles que se establecen en el punto 9.
- 10.2. Cuando una Parte del Acuerdo que aplique el presente Reglamento retire una homologación que había concedido anteriormente, informará de ello inmediatamente a las demás Partes contratantes que aplican el presente Reglamento mediante un formulario de notificación conforme al ejemplo recogido en el anexo 1 del presente Reglamento.

## 11. INSTRUCCIONES DE FUNCIONAMIENTO

Las autoridades nacionales podrán exigir a los fabricantes de los vehículos que se matriculen en su territorio que indiquen de manera clara en las instrucciones para el funcionamiento del vehículo:

11.1. los puntos en que se sitúan los anclajes, y

11.2. los tipos de cinturones a los que se destinan los anclajes (véase el punto 5 del anexo 1).

## 12. EL CESE DEFINITIVO DE LA PRODUCCIÓN

Si el titular de la homologación deja por completo de fabricar un tipo de anclajes homologado conforme al presente Reglamento, informará de ello a la autoridad que concedió la homologación. Tras la recepción de la correspondiente notificación, dicha autoridad informará a las demás Partes del Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento mediante un formulario de comunicación conforme al modelo recogido en el anexo 1 del presente Reglamento.

## 13. NOMBRES Y DIRECCIONES DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS RESPONSABLES DE LA REALIZACIÓN DE LOS ENSAYOS DE HOMOLOGACIÓN Y DE LAS AUTORIDADES DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO

Las Partes del Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento comunicarán a la Secretaría de las Naciones Unidas los nombres y direcciones de los servicios técnicos responsables de realizar los ensayos de homologación y de las autoridades de homologación de tipo que conceden la homologación y a las cuales deberán remitirse los formularios de certificación de la concesión, retirada o denegación de la homologación expedidos en otros países.

## 14. DISPOSICIONES TRANSITORIAS

14.1. A partir de la fecha oficial de entrada en vigor de la serie 06 de enmiendas, ninguna Parte que aplique el presente Reglamento denegará la concesión de homologaciones CEPE con arreglo al mismo en su versión modificada por la serie 06 de enmiendas.

14.2. A partir de los 2 años tras la entrada en vigor de la serie 06 de enmiendas del presente Reglamento, las Partes que apliquen el presente Reglamento concederán homologaciones de tipo CEPE únicamente si se cumplen los requisitos del presente Reglamento, modificado por la serie 06 de enmiendas.

14.3. A partir de los 7 años tras la entrada en vigor de la serie 06 de enmiendas del presente Reglamento, las Partes que apliquen el presente Reglamento podrán denegar el reconocimiento de las homologaciones que no hayan sido concedidas con arreglo a la serie 06 de enmiendas del presente Reglamento. No obstante, las homologaciones vigentes de las categorías de vehículo que no se vean afectadas por la serie 06 de enmiendas del presente Reglamento seguirán siendo válidas y las Partes que apliquen el presente Reglamento continuarán aceptándolas.

14.4. En el caso de los vehículos no afectados por el punto 7.1.1, seguirán siendo válidas las homologaciones que se concedan con arreglo a la serie 04 de enmiendas del presente Reglamento.

14.5. En el caso de los vehículos no afectados por el suplemento 4 de la serie 05 de enmiendas del presente Reglamento, las homologaciones vigentes seguirán siendo válidas si se concedieron con arreglo a la serie 05 de enmiendas, hasta su suplemento 3.

14.6. A partir de la fecha oficial de entrada en vigor del suplemento 5 de la serie 05 de enmiendas, ninguna Parte que lo aplique denegará la concesión de homologaciones con arreglo al presente Reglamento en su versión modificada por el suplemento 5 de la serie 05 de enmiendas.

14.7. En el caso de los vehículos no afectados por el suplemento 5 de la serie 05 de enmiendas del presente Reglamento, las homologaciones vigentes seguirán siendo válidas si se concedieron con arreglo a la serie 05 de enmiendas, hasta su suplemento 3.

- 14.8. En el caso de los vehículos de categoría M<sub>1</sub>, a partir del 20 de febrero de 2005 las Partes que apliquen el presente Reglamento únicamente concederán homologaciones si se cumplen los requisitos establecidos en el presente Reglamento, modificado por el suplemento 5 de la serie 05 de enmiendas.
- 14.9. En el caso de los vehículos de categoría M<sub>1</sub>, a partir del 20 de febrero de 2007 las Partes que apliquen el presente Reglamento podrán denegar el reconocimiento de las homologaciones que no hayan sido concedidas con arreglo al suplemento 5 de la serie 05 de enmiendas del presente Reglamento.
- 14.10. En el caso de los vehículos de categoría N, a partir del 16 de julio de 2006 las Partes que apliquen el presente Reglamento únicamente concederán la homologación si el tipo de vehículo cumple los requisitos establecidos en el presente Reglamento, modificado por el suplemento 5 de la serie 05 de enmiendas.
- 14.11. En el caso de los vehículos de categoría N, a partir del 16 de julio de 2008 las Partes que apliquen el presente Reglamento podrán denegar el reconocimiento de las homologaciones que no hayan sido concedidas con arreglo al suplemento 5 de la serie 05 de enmiendas del presente Reglamento.
- 14.12. A partir de la fecha oficial de entrada en vigor de la serie 07 de enmiendas, ninguna Parte contratante que aplique el presente Reglamento denegará la concesión de homologaciones con arreglo al mismo en su versión modificada por la serie 07 de enmiendas.
- 14.13. 24 meses a partir de la fecha de entrada en vigor de la serie 07 de enmiendas, las Partes contratantes que apliquen el presente Reglamento concederán homologaciones solo si se cumplen los requisitos del mismo en su versión modificada por la serie 07 de enmiendas.
- 14.14. 36 meses a partir de la fecha de entrada en vigor de la serie 07 de enmiendas, las Partes que apliquen el presente Reglamento podrán denegar el reconocimiento de las homologaciones que no se concedieron con arreglo a la serie 07 de enmiendas del presente Reglamento.
- 14.15. No obstante lo dispuesto en los puntos 14.13 y 14.14, seguirán siendo válidas las homologaciones de las categorías de vehículos concedidas con arreglo a las series anteriores de enmiendas del Reglamento que no se vean afectadas por la serie 07 de enmiendas y las Partes que apliquen el Reglamento continuarán aceptándolas.
- 14.16. En la medida en que no existan requisitos sobre la instalación obligatoria de anclajes de cinturones de seguridad para transportines en sus requisitos nacionales en el momento en que se adhirieron al presente Reglamento, las Partes contratantes podrán seguir permitiendo su no instalación a efectos de la homologación nacional y, en este caso, dichas categorías de autobuses no podrán ser objeto de una homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento.
- 14.17. A partir de la fecha oficial de entrada en vigor del suplemento 2 de la serie 07 de enmiendas, ninguna Parte que aplique el presente Reglamento denegará la concesión de homologaciones de tipo con arreglo al presente Reglamento en su versión modificada por el suplemento 2 de la serie 07 de enmiendas.
- 14.18. A partir de los 12 meses de la fecha oficial de entrada en vigor del suplemento 2 de la serie 07 de enmiendas, las Partes que apliquen el presente Reglamento concederán homologaciones de tipo únicamente a aquellos tipos de vehículo que cumplan los requisitos de este Reglamento modificado por el suplemento 2 de la serie 07 de enmiendas.
- 14.19. Las Partes que apliquen el presente Reglamento no denegarán la concesión de extensiones de homologaciones, incluso si no se cumplen los requisitos del suplemento 2 de la serie 07 de enmiendas.
- 14.20. A partir de la fecha oficial de entrada en vigor de la serie 08 de enmiendas, ninguna Parte que aplique el presente Reglamento denegará la concesión de homologaciones de tipo con arreglo al presente Reglamento modificado por dicha serie de enmiendas, ni se negará a aceptar tales homologaciones de tipo.
- 14.21. Las Partes que apliquen el presente Reglamento no denegarán la concesión de extensiones de homologaciones de tipo para tipos existentes con arreglo a las disposiciones vigentes en el momento de la homologación original.



- 14.22. Las Partes que apliquen el presente Reglamento después de la fecha de entrada en vigor de la serie 08 de enmiendas no estarán obligadas a aceptar las homologaciones de tipo concedidas con arreglo a cualquiera de las series de enmiendas anteriores del presente Reglamento.
- 14.23. A partir de la fecha oficial de entrada en vigor de la serie 09 de enmiendas, ninguna Parte que aplique el presente Reglamento denegará la concesión de homologaciones de tipo de las Naciones Unidas con arreglo al presente Reglamento modificado por dicha serie de enmiendas, ni se negará a aceptar tales homologaciones de tipo.
- 14.24. A partir del 1 de septiembre de 2019, las Partes Contratantes que apliquen el presente Reglamento no estarán obligadas a aceptar homologaciones de tipo de las Naciones Unidas expedidas por primera vez después del 1 de septiembre de 2019 con arreglo a la serie anterior de enmiendas.
- 14.25. Hasta el 1 de septiembre de 2025, las Partes Contratantes que apliquen el presente Reglamento aceptarán las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas con arreglo a la serie anterior de enmiendas que fueron expedidas por primera vez antes del 1 de septiembre de 2019.
- 14.26. A partir del 1 de septiembre de 2025, las Partes Contratantes que apliquen el presente Reglamento no estarán obligadas a aceptar homologaciones de tipo expedidas con arreglo a la serie anterior de enmiendas del presente Reglamento.
- 14.27. No obstante las disposiciones transitorias anteriores, las Partes que comiencen a aplicar el presente Reglamento después de la fecha de entrada en vigor de la serie de enmiendas más reciente no estarán obligadas a aceptar las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas concedidas de conformidad con cualquiera de las series de enmiendas anteriores del presente Reglamento/solo estarán obligadas a aceptar las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas concedidas de conformidad con la serie 09 de enmiendas.
- 14.28. No obstante lo dispuesto en el punto 14.26, las Partes Contratantes que apliquen el presente Reglamento de las Naciones Unidas seguirán aceptando las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas expedidas con arreglo a la serie anterior de enmiendas de dicho Reglamento en el caso de vehículos/sistemas de vehículos a los que no afecten las enmiendas introducidas por la serie 09 de enmiendas.
- 14.29. Las Partes que apliquen el presente Reglamento no se negarán a conceder homologaciones de tipo de las Naciones Unidas, o extensiones de estas, con arreglo a cualquier serie anterior de enmiendas de dicho Reglamento.
-

## ANEXO I

## COMUNICACIÓN

[formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]



Expedida por: Nombre de la administración

.....  
 .....  
 .....

relativa a: la concesión de la homologación  
 la extensión de la homologación  
 la denegación de la homologación  
 la retirada de la homologación  
 el cese definitivo de la producción

de un tipo de vehículo en lo que concierne a los anclajes con arreglo al Reglamento n.º 14 de las Naciones Unidas

N.º de homologación ..... N.º de extensión .....

1. Denominación comercial o marca del vehículo .....
2. Tipo de vehículo .....
3. Nombre y dirección del fabricante: .....
4. En su caso, nombre y dirección del representante del fabricante .....
5. Denominación del tipo de cinturones y retractores autorizados para ser montados en los anclajes con los que va equipado el vehículo:

		Anclaje en */	
		la estructura del vehículo	la estructura del asiento
Parte delantera	Asiento derecho {	anclajes inferiores { exterior anclaje superior interior	
	Asiento central {	anclajes inferiores { derecho anclaje superior izquierdo	
	Asiento izquierdo {	anclajes inferiores { exterior anclaje superior interior	
Parte trasera	Asiento derecho {	anclajes inferiores { exterior anclaje superior interior	
	Asiento central {	anclajes inferiores { derecho anclaje superior izquierdo	
	Asiento izquierdo {	anclajes inferiores { exterior anclaje superior interior	

\* Inscribir en la casilla del cuadro la(s) letra(s) siguiente(s):

«A» en el caso de un cinturón de tres puntos,  
 «B» en el caso de un cinturón subabdominal,  
 «S» en el caso de un cinturón de tipo especial; deberá indicarse el tipo en «Observaciones»,  
 «Ar», «Br» o «Sr» en el caso de un cinturón con retractor,  
 «Ae», «Be» o «Se» en el caso de un cinturón con dispositivo de absorción de energía,  
 «Are», «Bre» o «Sre» en el caso de un cinturón con retractor y dispositivos de absorción de energía en un anclaje como mínimo.

Observaciones: .....

6. Descripción de los asientos<sup>3</sup> .....
7. Descripción de los sistemas de regulación, desplazamiento y bloqueo del asiento o de sus partes<sup>3</sup>: .....

8. Descripción del anclaje del asiento<sup>3</sup>: .....
9. Descripción del tipo concreto de cinturón de seguridad exigido en el caso de un anclaje fijado a la estructura del asiento o que lleve un dispositivo de disipación de energía: ...
10. Vehículo presentado para su homologación el día: .....
11. Servicio técnico responsable de realizar los ensayos de homologación: .....
12. Fecha del informe de ensayo expedido por dicho servicio: .....
13. N.º del informe de ensayo expedido por dicho servicio: .....
14. Homologación concedida/extendida/denegada/retirada<sup>2</sup>
15. Emplazamiento de la marca de homologación en el vehículo: .....
16. Lugar: .....
17. Fecha: .....
18. Firma: .....
19. Se adjuntan a la presente comunicación los siguientes documentos, presentados a la autoridad de homologación de tipo que concedió la homologación y disponibles previa solicitud:

Croquis, diagramas y planos de los anclajes y de la estructura del vehículo;

fotografías de los anclajes y de la estructura del vehículo;

croquis, diagramas y planos de los asientos, sus anclajes al vehículo, los sistemas de regulación y desplazamiento de los asientos y sus partes, y sus dispositivos de bloqueo<sup>3</sup>;

fotografías de los asientos, sus anclajes, los sistemas de regulación y desplazamiento de los asientos y sus partes, y sus dispositivos de bloqueo<sup>3</sup>.

---

1. Número de identificación del país que ha concedido/extendido/denegado/retirado la homologación (véanse las disposiciones de homologación del Reglamento).

2. Táchese lo que no proceda.

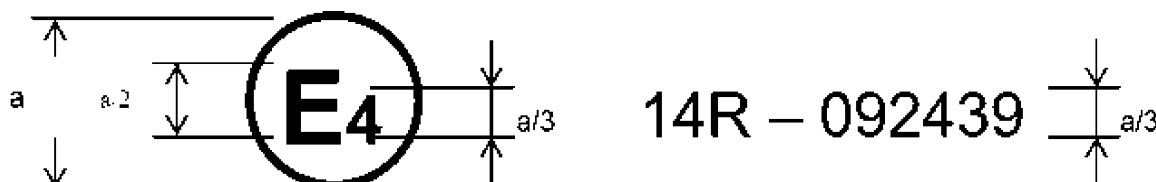
3. Únicamente si el anclaje está fijado al asiento o si el soporte de la correa del cinturón es el asiento.

## ANEXO 2

## DISPOSICIÓN DE LA MARCA DE HOMOLOGACIÓN

## MODELO A

(Véase el punto 4.4 del presente Reglamento)

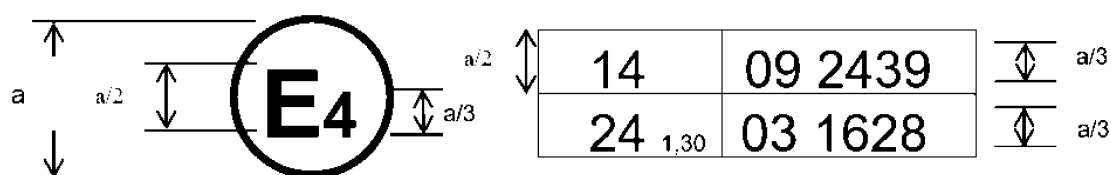


a = 8 mm mín.

Esta marca de homologación colocada en un vehículo indica que el tipo de vehículo ha sido homologado en los Países Bajos (E 4) en lo que concierne a los anclajes de los cinturones de seguridad, de conformidad con el Reglamento n.º 14 de las Naciones Unidas, con el número 092439. Los dos primeros dígitos del número de homologación indican que el Reglamento n.º 14 de las Naciones Unidas ya incluía la serie 09 de enmiendas en el momento de la homologación.

## MODELO B

(Véase el punto 4.5 del presente Reglamento)



a = 8 mm mín.

Esta marca de homologación colocada en un vehículo indica que el tipo de vehículo ha sido homologado en los Países Bajos (E 4), con arreglo a los Reglamentos n.ºs 14 y 24 de las Naciones Unidas <sup>(1)</sup>. (En el caso de este último Reglamento, el coeficiente de absorción corregido será de 1,30 m<sup>-1</sup>). Los números de homologación indican que en las fechas en que se concedieron estas homologaciones, el Reglamento n.º 14 de las Naciones Unidas ya incluía la serie 09 de enmiendas y el Reglamento n.º 24 de las Naciones Unidas se encontraba en su serie 03 de enmiendas.

<sup>(1)</sup> El segundo número se ofrece únicamente a modo de ejemplo.

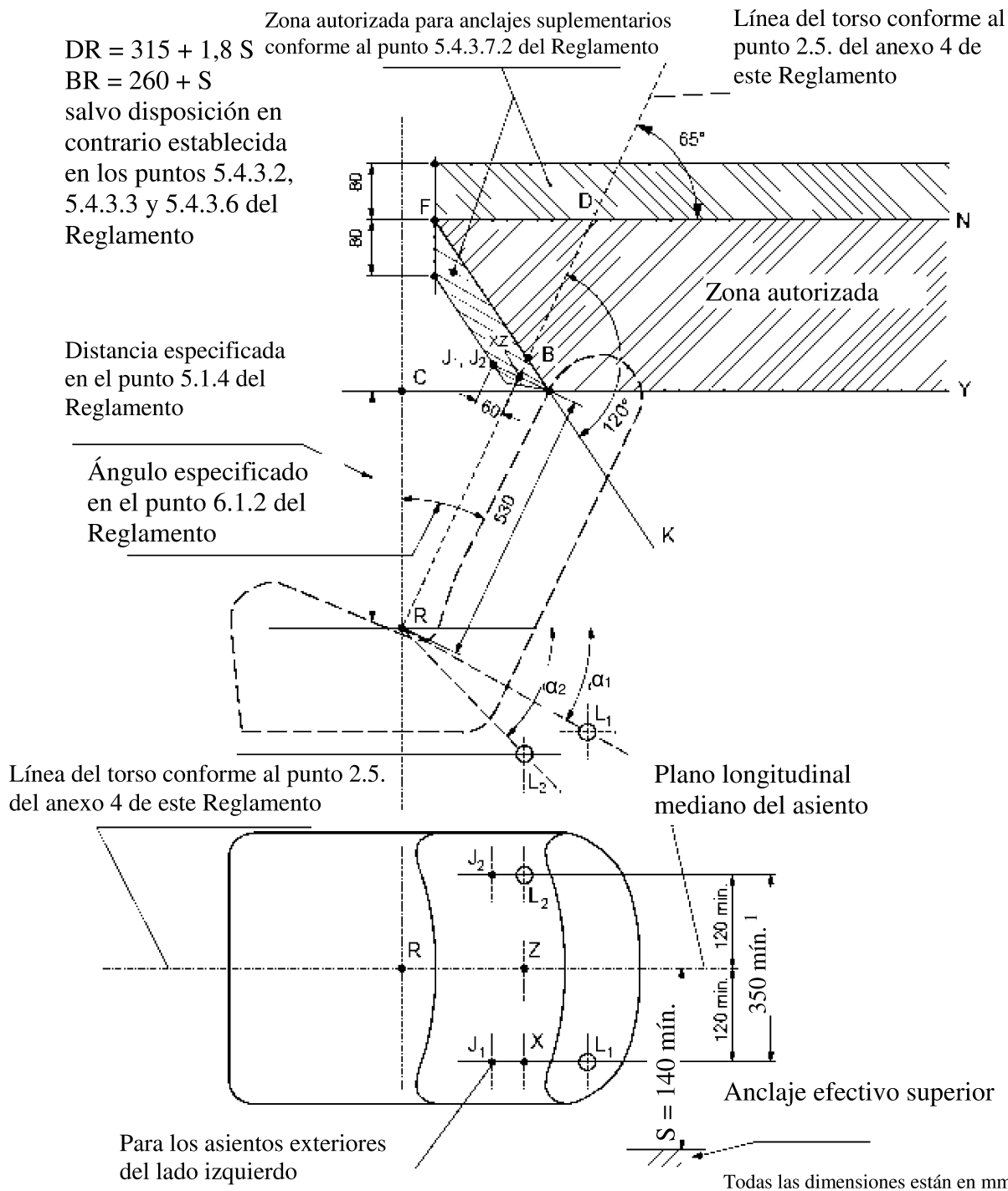
ANEXO 3

EMPLAZAMIENTO DE LOS ANCLAJES EFECTIVOS

Figura 1

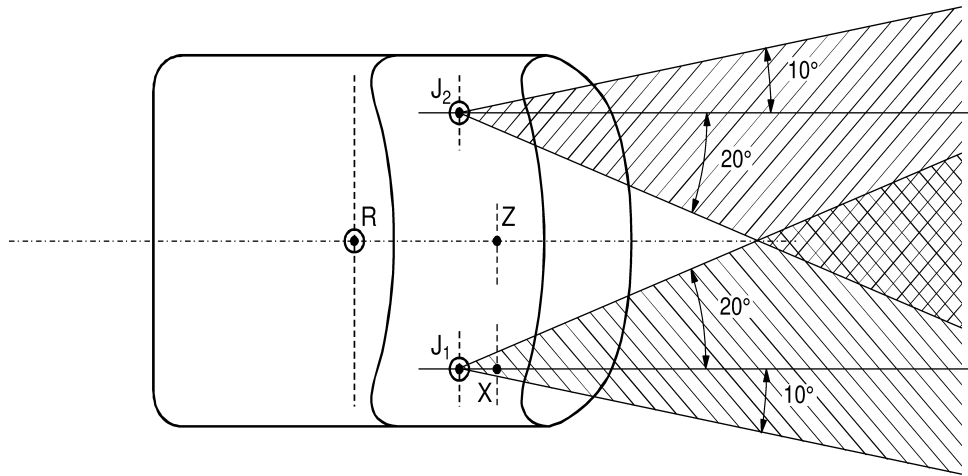
Zonas de emplazamiento de los anclajes efectivos

(El croquis muestra un ejemplo en el que el anclaje superior está fijado a un panel lateral del habitáculo)



- 1. 240 mm como mínimo en el caso de las plazas de asiento traseras centrales de las categorías de vehículos M<sub>1</sub> y N<sub>1</sub>.

Figura 2

**Anclajes efectivos superiores con arreglo al punto 5.4.3.7.3 del Reglamento**

## ANEXO 4

Procedimiento de determinación del punto «H» y del ángulo real del torso de las plazas de asiento en los vehículos de motor <sup>(1)</sup>

Apéndice 1: Descripción del maniquí tridimensional para el punto «H» <sup>(1)</sup>

Apéndice 2: Sistema de referencia tridimensional <sup>(1)</sup>

Apéndice 3: Parámetros de referencia de las plazas de asiento <sup>(1)</sup>

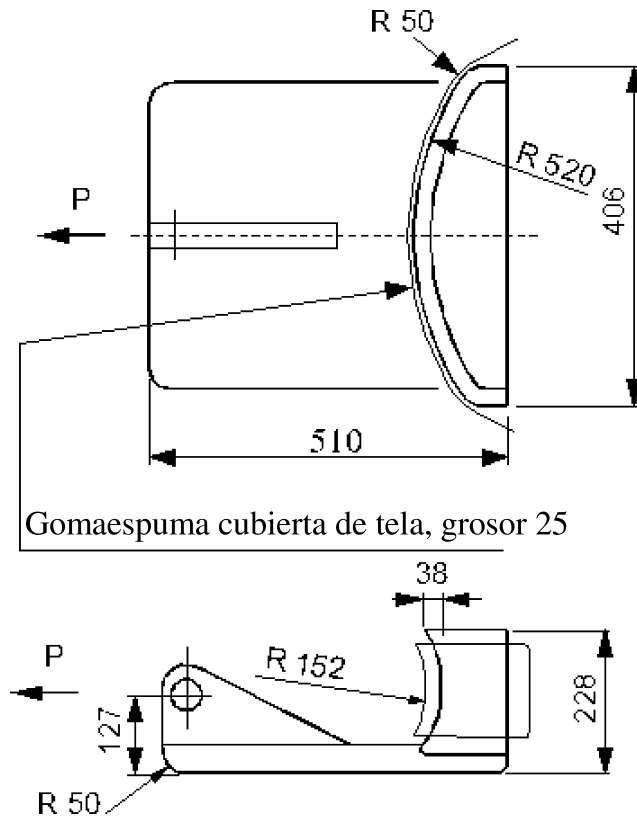
\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> Procedimiento descrito en el anexo 1 de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3) (documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6).

ANEXO 5

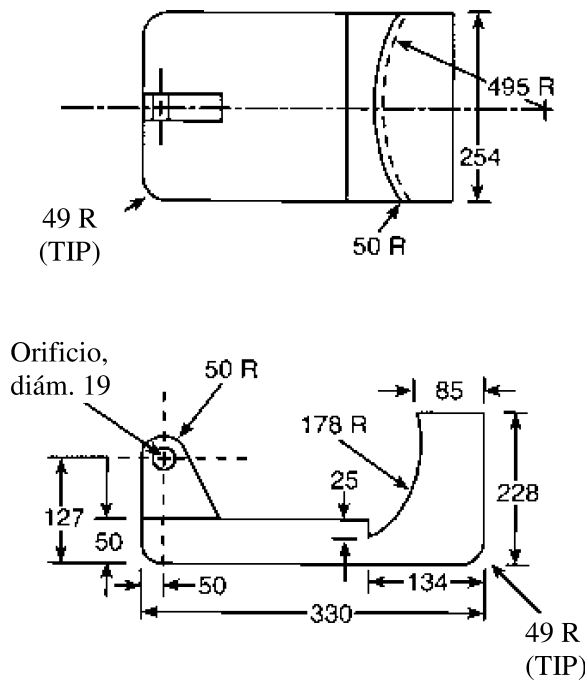
DISPOSITIVO DE TRACCIÓN

Figura 1



Todas las dimensiones están en mm

Figura 1a



NOTAS

1. Bloque cubierto de gomaespuma de densidad media cubierta de tela, grosor 25

2. Todas las dimensiones están en mm



Figura 1b

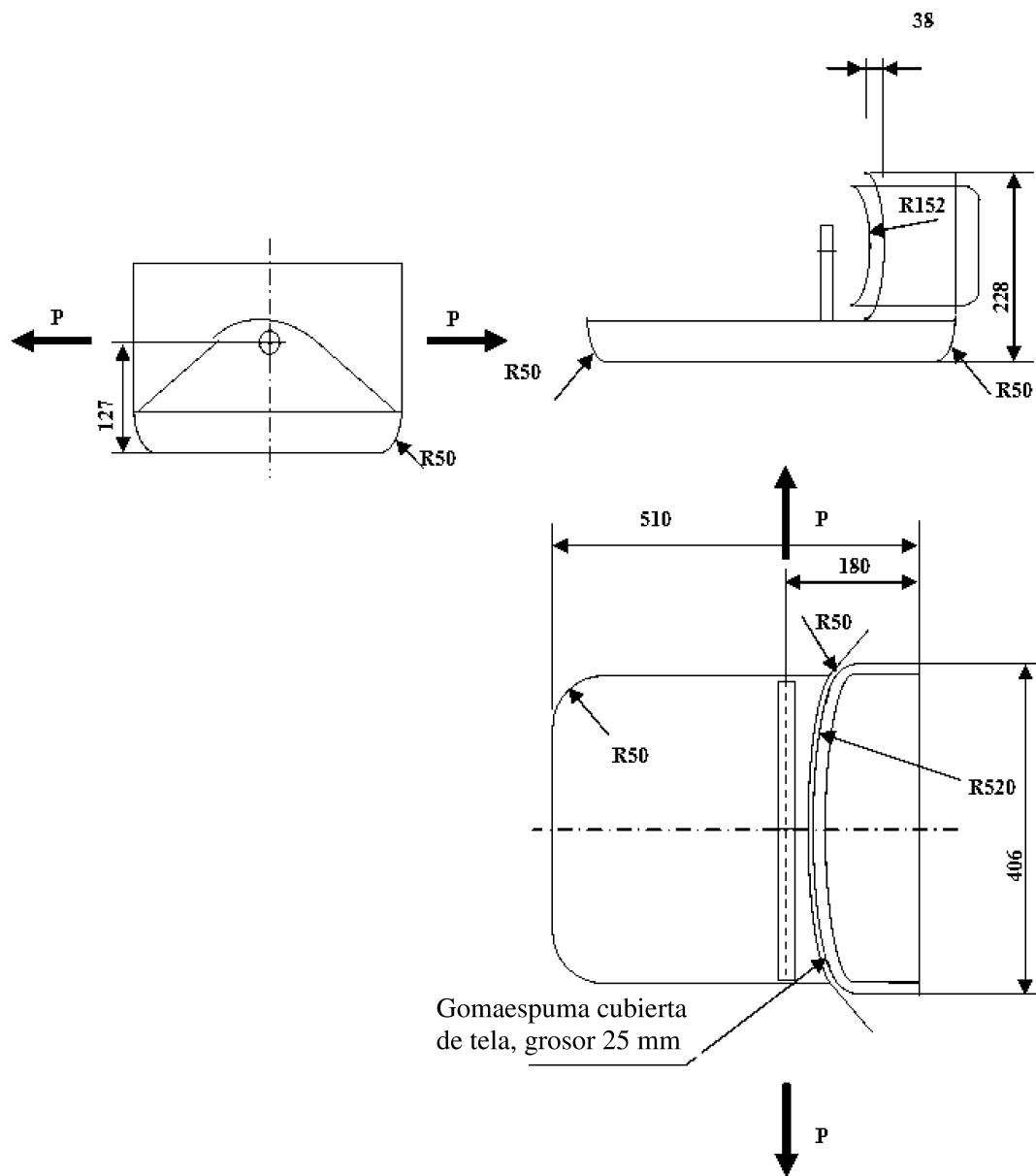
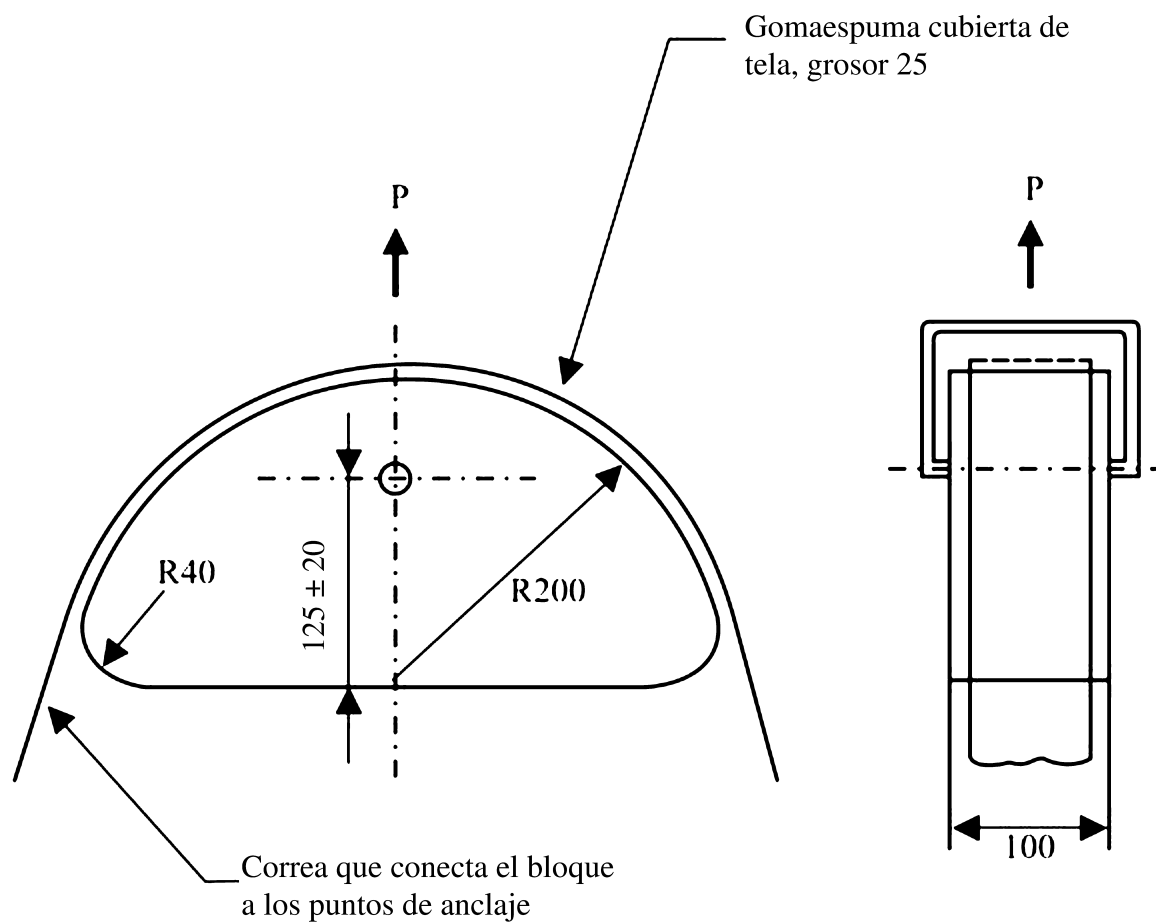


Figura 2

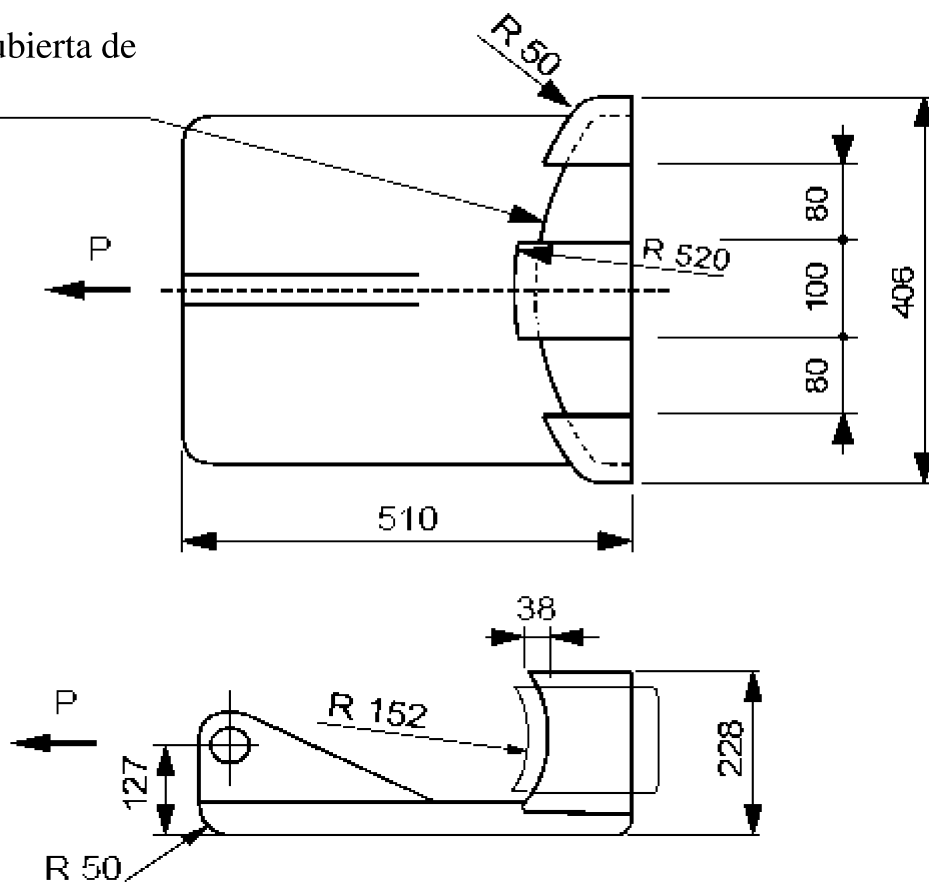


Todas las dimensiones están expresadas en milímetros

Para la fijación de la correa, el dispositivo de tracción del cinturón del hombro puede modificarse añadiendo dos rebordes y/o algunos pernos para evitar que la correa se desprenda durante el ensayo de tracción.

Figura 3

Gomaespuma cubierta de tela, grosor 25



Todas las dimensiones están expresadas en milímetros

## ANEXO 6

## NÚMERO MÍNIMO DE PUNTOS DE ANCLAJE Y EMPLAZAMIENTO DE LOS ANCLAJES INFERIORES

Categoría de vehículo	Plazas de asiento orientadas hacia delante				Orientadas hacia atrás	Hacia un lado
	Lateral		Central			
	Parte delantera	Las demás	Parte delantera	Las demás		
M <sub>1</sub>	3	3	3	3	2	—
M <sub>2</sub> ≤ 3,5 toneladas	3	3	3	3	2	—
M <sub>2</sub> > 3,5 toneladas	3 ⊕	3 o 2 †	3 o 2 †	3 o 2 †	2	—
M <sub>3</sub>	3 ⊕	3 o 2 †	3 o 2 †	3 o 2 †	2	2
N <sub>1</sub>	3	3 o 2 ∅	3 o 2 *	2	2	—
N <sub>2</sub> y N <sub>3</sub>	3	2	3 o 2 *	2	2	—

Explicación de los símbolos utilizados:

- 2: Dos anclajes inferiores que permiten la instalación de un cinturón de seguridad del tipo B o, cuando así lo exija el apéndice 1 del anexo 13 de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3), del tipo Br, Br3, Br4m o Br4Nm.
- 3: Dos anclajes inferiores y un anclaje superior que permitan la instalación de un cinturón de seguridad de tres puntos del tipo A o, cuando así lo exija el apéndice 1 del anexo 13 de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3), del tipo Ar, Ar4m o Ar4Nm.
- ∅: Remite al punto 5.3.3 (se toleran dos anclajes si el asiento es contiguo a una zona de paso).
- \*: Remite al punto 5.3.4 (se toleran dos anclajes si el parabrisas está fuera de la zona de referencia).
- †: Remite al punto 5.3.5 (se toleran dos anclajes si no hay nada en la zona de referencia).
- ⊕: Remite al punto 5.3.7 (disposición particular para el piso superior de un vehículo de dos pisos).

## APÉNDICE

## EMPLAZAMIENTO DE LOS ANCLAJES INFERIORES: REQUISITOS RELATIVOS ÚNICAMENTE A LOS ÁNGULOS

	Asiento	M <sub>1</sub>	Distinta de M <sub>1</sub>
Delantero*	lado de la hebilla ( $\alpha_2$ )	45°-80°	30°-80°
	distinto del lado de la hebilla ( $\alpha_1$ )	30°-80°	30°-80°
	ángulo constante	50°-70°	50°-70°
	asiento corrido-lado de la hebilla ( $\alpha_2$ )	45°-80°	20°-80°
	asiento corrido-distinto del lado de la hebilla ( $\alpha_1$ )	30°-80°	20°-80°
	asiento regulable con ángulo de inclinación del respaldo < 20°	45°-80° ( $\alpha_2$ )* 20°-80° ( $\alpha_1$ )*	20°-80°
Trasero ≠		30°-80°	20°-80° $\Psi$
Transportín	No se exige anclaje. De instalarse anclaje: véanse los requisitos relativos a los ángulos aplicables a los asientos delanteros y traseros		

Explicación de los símbolos utilizados:

- ≠: Lateral y central.  
 \*: Si el ángulo no es constante, véase el punto 5.4.2.1.  
 $\Psi$ : 45°-90° en el caso de los asientos de los vehículos M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>.

## ANEXO 7

**ENSAYO DINÁMICO POR EL QUE PUEDE OPTARSE EN LUGAR DEL ENSAYO ESTÁTICO DE RESISTENCIA DE LOS ANCLAJES DE LOS CINTURONES DE SEGURIDAD**

## 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

En el presente anexo se describe un ensayo dinámico mediante carro por el que puede optarse como alternativa al ensayo estático de resistencia de los anclajes de los cinturones de seguridad que se establecen en los puntos 6.3 y 6.4 del presente Reglamento.

Esta alternativa podrá aplicarse a petición del fabricante del vehículo en el caso de un grupo de asientos en el que todas las plazas estén dotadas de cinturones de seguridad de tres puntos y con el que se combinen funciones de limitador de carga sobre el tórax y cuando el grupo de asientos incluya además una plaza cuyo anclaje del cinturón de seguridad se sitúe en la estructura del asiento.

## 2. PRESCRIPCIONES

## 2.1. En el ensayo dinámico que se establece en el punto 3 del presente anexo no podrá haber ruptura alguna del anclaje o la zona contigua. No obstante, se admitirá realizar una ruptura programada necesaria para el funcionamiento del dispositivo de limitación de carga.

Deberán respetarse las distancias mínimas para los anclajes inferiores efectivos que se especifican en el punto 5.4.2.5 del presente Reglamento, así como los requisitos relativos a los anclajes superiores efectivos especificados en el punto 5.4.3.6 del presente Reglamento y, si procede, complementados mediante lo dispuesto en el punto 2.1.1 siguiente.

2.1.1. Para los vehículos de la categoría M<sub>1</sub> cuya masa total admisible no supere las 2,5 toneladas, en caso de que el anclaje superior del cinturón de seguridad esté fijado a la estructura del asiento, dicho anclaje no deberá traspasar un plano transversal que pasa por el punto R y el punto C del asiento en cuestión (véase la figura 1 del anexo 3 del presente Reglamento).

Para los vehículos distintos de los mencionados, el anclaje superior del cinturón de seguridad no deberá traspasar un plano transversal con una inclinación de 10° hacia delante que pasa por el punto R del asiento.

## 2.2. En los vehículos que estén dotados de sistemas de desplazamiento y de bloqueo que permitan salir del vehículo a los ocupantes de todos los asientos, dichos sistemas deberán poderse seguir accionando manualmente después del ensayo.

## 2.3. En el manual de uso del vehículo deberá indicarse que cada cinturón de seguridad únicamente podrá sustituirse por un cinturón de seguridad homologado para la plaza de asiento de que se trate del vehículo y deberán señalarse en concreto las plazas de asiento en las que únicamente puede instalarse un cinturón de seguridad adecuado equipado con un limitador de carga.

## 3. CONDICIONES PARA LA REALIZACIÓN DEL ENSAYO DINÁMICO

## 3.1. Condiciones generales

Al ensayo descrito en el presente anexo se aplicarán las condiciones generales que figuran en el punto 6.1 del presente Reglamento.

## 3.2. Instalación y preparación

## 3.2.1. Carro

El carro deberá estar construido de tal manera que después del ensayo no tenga ninguna deformación permanente. Deberá orientarse de manera que, en la fase de colisión, la desviación supere los 5° en el plano vertical y los 2° en el plano horizontal.

## 3.2.2. Inmovilización de la estructura del vehículo

La parte de la estructura del vehículo que se considere esencial para la rigidez del vehículo por lo que respecta a los anclajes del asiento y a los del cinturón de seguridad deberá fijarse al carro, con arreglo a lo dispuesto en el punto 6.2 del presente Reglamento.

## 3.2.3. Sistemas de retención

## 3.2.3.1. Los sistemas de retención (los asientos completos, los cinturones de seguridad y los dispositivos de limitación de carga) deberán montarse en la estructura del vehículo según las especificaciones del vehículo producido en serie.

Podrá montarse sobre el carro de ensayo el entorno del vehículo situado frente al asiento objeto de ensayo (salpicadero, asiento, etc., según el asiento de que se trate). Si hay un airbag frontal, deberá desactivarse.

3.2.3.2. A petición del fabricante del vehículo y de acuerdo con el servicio técnico encargado de realizar los ensayos, algunos componentes de los sistemas de retención distintos de los asientos completos, los cinturones de seguridad y los dispositivos de limitación de carga podrán no montarse sobre el carro de ensayo o sustituirse por componentes de resistencia equivalente o inferior y cuyas dimensiones estén incluidas en el acondicionamiento interior del vehículo, siempre que la configuración objeto de ensayo sea como mínimo tan desfavorable como la configuración de serie respecto a las fuerzas aplicadas al asiento y los anclajes de los cinturones de seguridad.

3.2.3.3. Los asientos deberán regularse tal como se establece en el punto 6.1.2 del presente Reglamento en la posición de uso que el servicio técnico encargado de realizar los ensayos considere la más desfavorable en cuanto a la resistencia de los anclajes y compatible con la instalación de los maniqués en el vehículo.

#### 3.2.4. Maniqués

En cada asiento deberá colocarse un maniquí cuyas dimensiones y masa se definen en el anexo 8, retenido por el cinturón de seguridad del vehículo.

No será necesaria instrumentación alguna del maniquí.

#### 3.3. Ensayo

3.3.1. El carro deberá ser propulsado de manera que su variación de velocidad durante el ensayo sea de 50 km/h. La desaceleración del carro deberá realizarse en el pasillo al que se refiere el anexo 8 del Reglamento n.º 16.

3.3.2. En su caso, la activación de los dispositivos de retención adicionales (dispositivos de precarga, etc., excepto los airbags) se desencadenará con arreglo a las indicaciones del fabricante del vehículo.

3.3.3. Deberá comprobarse que el desplazamiento de los anclajes de los cinturones de seguridad no supere los límites especificados en los puntos 2.1 y 2.1.1 del presente anexo.

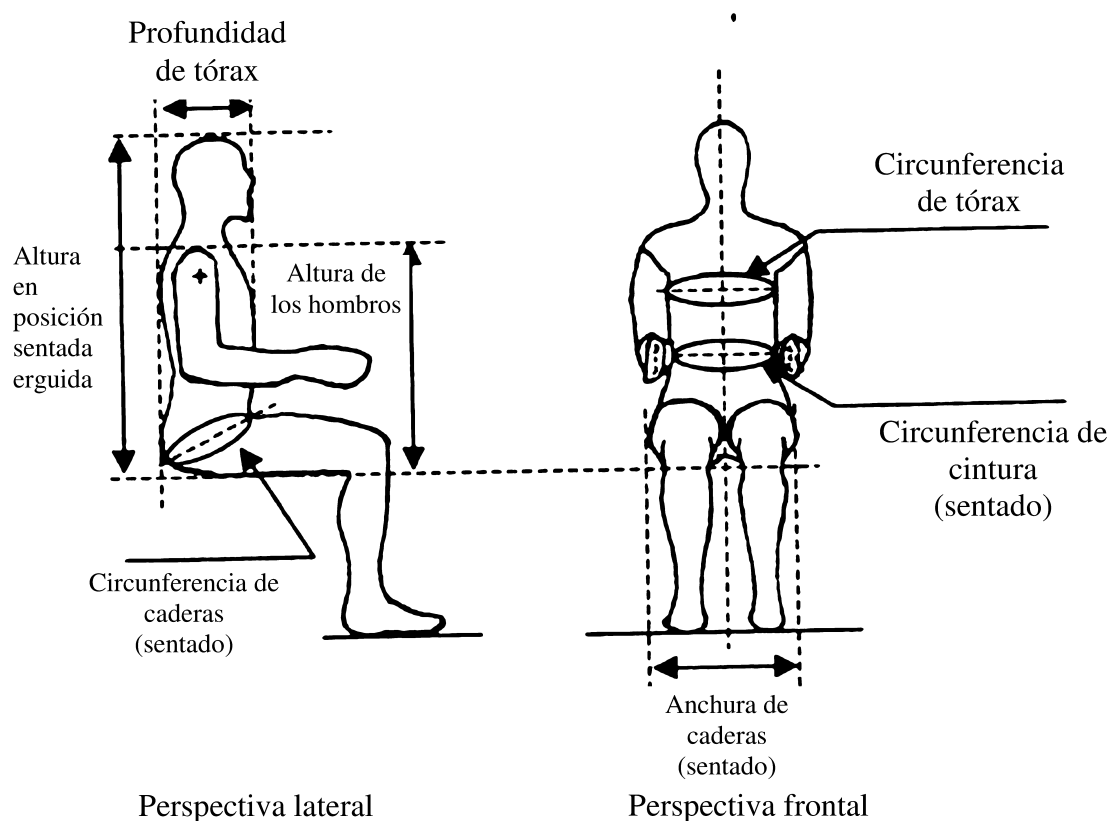
---

## ANEXO 8

## ESPECIFICACIONES DEL MANIQUÍ (\*)

Masa	97,5 ± 5 kg
Altura en posición sentada erguida	965 mm
Anchura de caderas (sentado)	415 mm
Circunferencia de caderas (sentado)	1 200 mm
Circunferencia de cintura (sentado)	1 080 mm
Profundidad del tórax	265 mm
Circunferencia de tórax	1 130 mm
Altura de los hombros	680 mm
Tolerancia en todas las dimensiones de longitud	± 5 %

Observación: véase a continuación un esquema en el que se explican las dimensiones.



(\*) Los dispositivos que se describen en la *Australian Design Rule (ADR) 4/03* y la *Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) n.º 208* se considerarán equivalentes.



Solo los textos originales de la CEPE surten efectos jurídicos con arreglo al Derecho internacional público. La situación y la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento deben verificarse en la última versión del documento de la CEPE «TRANS/WP.29/343», que puede consultarse en: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

**Reglamento n.º 145 de las Naciones Unidas — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos en lo que concierne a los sistemas de anclajes ISOFIX, los anclajes superiores ISOFIX y las plazas de asiento i-Size [2019/2142]**

Fecha de entrada en vigor: 19 de julio de 2018

El presente documento es exclusivamente un instrumento de documentación. El texto auténtico y jurídicamente vinculante es el del documento ECE/TRANS/WP.29/2017/133.

### Índice

#### Reglamento

1. Ámbito de aplicación
2. Definiciones
3. Solicitud de homologación
4. Homologación
5. Especificaciones
6. Ensayos
7. Modificación y extensión de la homologación del tipo de vehículo
8. Conformidad de la producción
9. Sanciones por no conformidad de la producción
10. Cese definitivo de la producción
11. Nombres y direcciones de los servicios técnicos responsables de la realización de los ensayos de homologación y de las autoridades de homologación de tipo

#### Anexos

1. Comunicación
2. Disposición de la marca de homologación
3. Procedimiento de determinación del punto «H» y del ángulo real del torso de las plazas de asiento en los vehículos de motor
  - Apéndice 1: Descripción del maniquí tridimensional para el punto «H» (maniquí 3D-H)
  - Apéndice 2: Sistema de referencia tridimensional
  - Apéndice 3: Parámetros de referencia de las plazas de asiento
4. Sistemas de anclajes ISOFIX y anclajes superiores ISOFIX
5. Plaza de asiento i-Size

## 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente Reglamento se aplica a:

- a) Los vehículos de las categorías M<sub>1</sub> en lo referente a los sistemas de anclajes ISOFIX y los anclajes superiores ISOFIX destinados a sistemas de retención infantil. Los vehículos de otras categorías que estén equipados con anclajes ISOFIX también deben cumplir lo dispuesto en el presente Reglamento;
- b) Los vehículos de todas las categorías con respecto a las plazas de asiento i-Size, si el fabricante del vehículo ha previsto alguna.

## 2. DEFINICIONES

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 2.1. «Homologación de un vehículo»: la homologación de un tipo de vehículo con respecto a los sistemas de anclajes ISOFIX, los anclajes superiores ISOFIX y, en su caso, las plazas de asiento i-Size.
- 2.2. «Tipo de vehículo»: una categoría de vehículos automóviles que no presenten entre sí diferencias esenciales por lo que respecta a las dimensiones, formas y materiales de los componentes de la estructura del vehículo o del asiento a la que estén fijados los sistemas de anclajes ISOFIX y los anclajes superiores ISOFIX, en su caso, ni, si la resistencia de los anclajes se somete al ensayo dinámico, así como la resistencia del suelo del vehículo cuando se le somete al ensayo estático en el caso de las plazas de asiento i-Size, por lo que respecta a las características de los componentes del sistema de retención, en especial la función de limitador de carga, que influyen en las fuerzas aplicadas a los anclajes.
- 2.3. «Suelo»: la parte inferior de la carrocería del vehículo que une las paredes laterales de este. Tomado en este sentido, el suelo comprende las nervaduras, relieves embutidos y demás elementos eventuales de refuerzo, aunque estén por debajo del suelo, por ejemplo, los largueros y travesaños.
- 2.4. «Asiento»: una estructura que puede ser parte integrante de la estructura del vehículo, recubierta con tapicería y proyectada para acomodar a una persona adulta. El término engloba tanto un asiento individual como una parte de un asiento corrido diseñada para que se siente una persona.
- 2.5. «Asiento delantero para pasajeros»: el asiento cuyo punto H de su posición más avanzada se encuentra en el plano vertical transversal que pasa por el punto R del conductor o por delante del mismo.
- 2.6. «Grupo de asientos»: bien un asiento corrido, bien asientos separados pero montados uno al lado del otro (es decir, con los anclajes delanteros de uno de los asientos alineados con los anclajes traseros de otro asiento o delante de los mismos, y alineados con los anclajes delanteros de otro asiento o detrás de los mismos), que ofrezcan una o varias plazas de asiento para adultos.
- 2.7. «Asiento corrido»: una estructura recubierta con tapicería y proyectada para que se siente más de una persona adulta.
- 2.8. «ISOFIX»: un sistema para la conexión de los sistemas de retención infantil a los vehículos que posee dos anclajes rígidos al vehículo, dos fijaciones rígidas correspondientes en el sistema de retención infantil y un medio para limitar la rotación del sistema de retención infantil.
- 2.9. «Plaza ISOFIX»: emplazamiento que permite la instalación de:
  - a) bien un sistema universal de retención infantil ISOFIX orientado hacia adelante tal como se define en el Reglamento n.º 44 de las Naciones Unidas;
  - b) o bien un sistema semiuniversal de retención infantil ISOFIX orientado hacia adelante tal como se define en el Reglamento n.º 44 de las Naciones Unidas;
  - c) o bien un sistema semiuniversal de retención infantil ISOFIX orientado hacia atrás tal como se define en el Reglamento n.º 44 de las Naciones Unidas;
  - d) o bien un sistema semiuniversal de retención infantil ISOFIX de orientación lateral tal como se define en el Reglamento n.º 44 de las Naciones Unidas;

- e) o bien un sistema de retención infantil ISOFIX para vehículos específicos tal como se define en el Reglamento n.º 44 de las Naciones Unidas;
  - f) o bien un sistema de retención infantil i-Size de clase integral tal como se define en el Reglamento n.º 129 de las Naciones Unidas;
  - g) o bien un sistema de retención infantil ISOFIX para vehículos específicos tal como se define en el Reglamento n.º 129 de las Naciones Unidas.
- 2.10. «Anclaje inferior ISOFIX»: una barra horizontal redonda y rígida de 6 mm de diámetro que salga de la estructura del vehículo o del asiento para poder acoger y sujetar un sistema de retención infantil ISOFIX con fijaciones ISOFIX.
- 2.11. «Sistema de anclajes ISOFIX»: un sistema formado por dos anclajes inferiores ISOFIX concebido para sujetar un sistema de retención infantil ISOFIX junto con un dispositivo antirrotación.
- 2.12. «Fijación ISOFIX»: una de las dos conexiones que cumplen los requisitos del Reglamento n.º 44 de las Naciones Unidas o del Reglamento n.º 129 de las Naciones Unidas que salen del sistema de retención infantil ISOFIX y que son compatibles con un anclaje inferior ISOFIX.
- 2.13. «Sistema de retención infantil ISOFIX»: un sistema de retención infantil que cumple los requisitos del Reglamento n.º 44 de las Naciones Unidas o del Reglamento n.º 129 de las Naciones Unidas y que debe sujetarse a un sistema de anclajes ISOFIX.
- 2.14. «Dispositivo de aplicación de fuerza estática (SFAD)»: un aparato de ensayo de los sistemas de anclajes de vehículo ISOFIX y que se utiliza para verificar su resistencia y la capacidad de la estructura del vehículo o del asiento para limitar la rotación en un ensayo estático. El aparato de ensayo para los anclajes inferiores y los anclajes superiores se describe en las figuras 1 y 2 del anexo 4, así como un SFAD<sub>SL</sub> (pata de apoyo) para evaluar las plazas de asiento i-Size con respecto a la resistencia del suelo del vehículo. En la figura 3 del anexo 5 se ofrece un ejemplo de SFAD<sub>SL</sub>.
- 2.15. «Dispositivo antirrotación»:
- a) Un dispositivo antirrotación para un sistema de retención infantil ISOFIX universal consiste en la fijación superior ISOFIX.
  - b) Un dispositivo antirrotación para un sistema de retención infantil ISOFIX semiuniversal consiste en una fijación superior, o en el salpicadero del vehículo, o en una pata de apoyo destinada a limitar la rotación del dispositivo de sujeción durante un impacto frontal.
  - c) Un dispositivo antirrotación para un sistema de retención infantil i-Size consiste en una fijación superior o en una pata de apoyo destinada a limitar la rotación del dispositivo de sujeción durante un impacto frontal.
  - d) Para los sistemas de retención infantil ISOFIX, i-Size, universales y semiuniversales, el asiento del vehículo no constituye en sí mismo ningún dispositivo antirrotación.
- 2.16. «Anclaje superior ISOFIX»: un elemento, como por ejemplo una barra, situado en una zona definida, diseñado para admitir el conector de la correa de anclaje superior ISOFIX y transferir su fuerza de sujeción a la estructura del vehículo.
- 2.17. «Conector de anclaje superior ISOFIX»: un dispositivo destinado a estar fijado a un anclaje superior ISOFIX.
- 2.18. «Gancho de anclaje superior ISOFIX»: un conector de anclaje superior ISOFIX normalmente utilizado para fijar una correa de anclaje superior ISOFIX a un anclaje superior ISOFIX tal como se define en la figura 3 del anexo 4 del presente Reglamento.
- 2.19. «Correa de anclaje superior ISOFIX»: una correa de tejido (o su equivalente) que se extiende desde la parte superior de un sistema de retención infantil ISOFIX hasta el anclaje superior ISOFIX, y que está equipada con un dispositivo de ajuste, un dispositivo de disminución de la tensión, y un conector de anclaje superior ISOFIX.
- 2.20. «Dispositivo de guía»: un dispositivo destinado a ayudar a la persona que instala el sistema de retención infantil ISOFIX guiando físicamente las fijaciones ISOFIX de la retención infantil ISOFIX a un alineamiento correcto con los anclajes inferiores ISOFIX a fin de facilitar el enganche.

- 2.21. «Aparato de retención infantil»: un aparato correspondiente a uno de los contornos de tamaños ISOFIX definidos en el punto 4 del anexo 17, apéndice 2, del Reglamento n.º 16 de las Naciones Unidas, cuyas dimensiones se presentan en particular de la figura 1 a la figura 7 del punto 4 anteriormente mencionado. Estos aparatos de retención infantil (ARI) se utilizan en el Reglamento n.º 16 de las Naciones Unidas para comprobar qué contornos de tamaños ISOFIX pueden instalarse en las posiciones ISOFIX del vehículo. Asimismo, en este Reglamento, para comprobar la situación y la posibilidad de acceso a cualquier sistema de anclajes ISOFIX, se utiliza uno de los ARI, el denominado ISO/F2 o ISO/F2X que se describe en el apéndice 2 del anexo 17 del Reglamento n.º 16 de las Naciones Unidas.
- 2.22. «Volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo»: el volumen, mostrado en las figuras 1 y 2 del anexo 5 del presente Reglamento, dentro del cual se apoyará la pata de apoyo de un sistema de retención infantil i-Size definida en el Reglamento n.º 129 de las Naciones Unidas y que, por tanto, ha de estar en contacto con el suelo del vehículo.
- 2.23. «Superficie de contacto con el suelo del vehículo»: la zona resultante de la intersección de la superficie superior del suelo del vehículo (incluida la tapicería, la alfombrilla, la espuma, etc.) con el volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo y que está concebida para soportar las fuerzas de la pata de apoyo de un sistema de retención infantil i-Size definido en el Reglamento n.º 129 de las Naciones Unidas.
- 2.24. «Plaza de asiento i-Size»: una plaza de asiento, en caso de que el fabricante del vehículo haya señalado alguna, que está concebida para acoger un sistema de retención infantil i-Size y que cumple los requisitos establecidos en el presente Reglamento.
3. SOLICITUD DE HOMOLOGACIÓN
- 3.1. La solicitud de homologación de un tipo de vehículo en lo referente a los sistemas de anclajes ISOFIX, los anclajes superiores ISOFIX y las plazas de asiento i-Size, en su caso, deberá presentarla el fabricante del vehículo o su representante debidamente acreditado.
- 3.2. Deberá ir acompañada por los documentos (por triplicado) que se mencionan a continuación y se harán constar asimismo los datos siguientes:
- 3.2.1. croquis de la estructura general del vehículo, a la escala adecuada, que indiquen la situación de los sistemas de anclajes ISOFIX, de los anclajes superiores ISOFIX, en su caso, y, en caso de haber plazas de asiento i-Size, la superficie de contacto del suelo del vehículo, y croquis detallados de los sistemas de anclajes ISOFIX, en su caso, de los anclajes superiores ISOFIX, en su caso, y de los puntos a los que están fijados;
- 3.2.2. la indicación de la naturaleza de los materiales que pueden influir en la resistencia de los sistemas de anclajes ISOFIX y de los anclajes superiores ISOFIX, en su caso, y, en caso de haber plazas de asiento i-Size, la superficie de contacto con el suelo del vehículo;
- 3.2.3. una descripción técnica de los sistemas de anclajes ISOFIX y de los anclajes superiores ISOFIX, en su caso;
- 3.2.4. en el caso de los sistemas de anclajes ISOFIX y los anclajes superiores ISOFIX, en su caso, fijados a la estructura del asiento:
- 3.2.4.1. una descripción detallada del tipo de vehículo en lo que concierne al diseño de sus asientos, de los anclajes de sus asientos y de sus sistemas de regulación y bloqueo;
- 3.2.4.2. croquis, a la escala que proceda y con suficiente detalle, de los asientos y sus anclajes al vehículo, y de sus sistemas de regulación y bloqueo.
- 3.3. A elección del fabricante, se enviarán al servicio técnico un vehículo representativo del tipo de vehículo que se vaya a homologar o las partes del vehículo que el servicio técnico encargado de los ensayos de homologación considere fundamentales para los sistemas de anclajes ISOFIX, para los anclajes superiores ISOFIX (en su caso) y, si hay plazas de asiento i-Size, para el ensayo relativo a la superficie de contacto con el suelo del vehículo.

#### 4. HOMOLOGACIÓN

- 4.1. Si el vehículo presentado para su homologación con arreglo al presente Reglamento satisface los requisitos pertinentes del presente Reglamento, deberá concederse la homologación de dicho tipo de vehículo.
- 4.2. Se asignará un número de homologación a cada tipo homologado. Sus dos primeros dígitos indicarán la serie de enmiendas que incorpore los últimos cambios técnicos importantes del Reglamento en el momento de concederse la homologación. Una misma Parte contratante no podrá asignar el mismo número a otro tipo de vehículo según se define en el punto 2.2.
- 4.3. La notificación a las Partes contratantes del Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento de la homologación de un tipo de vehículo o la extensión o denegación o retirada de la misma con arreglo al Reglamento deberá realizarse por medio de un formulario que se ajustará al modelo que figura en el anexo 1 del presente Reglamento.
- 4.4. Se colocará una marca de homologación internacional, de manera visible y en un lugar fácilmente accesible especificado en el formulario de homologación, en cada vehículo que se ajuste a un tipo de vehículo homologado con arreglo al presente Reglamento; la marca consistirá en:
- 4.4.1. la letra mayúscula «E» dentro de un círculo seguida del número que identifica al país emisor de la homologación<sup>(1)</sup>;
- 4.4.2. el número del presente Reglamento, a la derecha del círculo que se establece en el punto 4.4.1;
- 4.5. Si el vehículo se ajusta a un tipo de vehículo homologado de acuerdo con uno o varios Reglamentos adjuntos al Acuerdo en el país que haya concedido la homologación con arreglo al presente Reglamento, no será necesario repetir el símbolo que se establece en el punto 4.4.1. En ese caso, el Reglamento, los números de homologación y los símbolos adicionales de todos los Reglamentos según los cuales se ha concedido la homologación en el país que la concedió de conformidad con el presente Reglamento se colocarán en columnas verticales a la derecha del símbolo exigido en el punto 4.4.1.
- 4.6. La marca de homologación deberá ser claramente legible e indeleble.
- 4.7. La marca de homologación se situará en la placa informativa del vehículo colocada por el fabricante, o cerca de la misma.
- 4.8. El anexo 2 del presente Reglamento proporciona ejemplos de disposición de la marca de homologación.

#### 5. ESPECIFICACIONES

##### 5.1. Definiciones

- 5.1.1. El punto H es un punto de referencia definido en el anexo 3 del presente Reglamento, que deberá determinarse con arreglo al procedimiento expuesto en dicho anexo.
- 5.1.1.1. El punto H' es un punto de referencia que corresponde a H, definido en el punto 5.1.1, que deberá determinarse para cada posición normal en la que se utilice el asiento.
- 5.1.1.2. El punto R es el punto de referencia de la plaza de asiento a la que se refiere el apéndice 3 del anexo 3 del presente Reglamento.
- 5.1.2. El sistema de referencia tridimensional se define en el apéndice 2 del anexo 3 del presente Reglamento.

<sup>(1)</sup> Los números de identificación de las Partes Contratantes del Acuerdo de 1958 figuran en el anexo 3 de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)

## 5.2. Especificaciones generales

5.2.1. Los sistemas de anclajes ISOFIX y los anclajes superiores ISOFIX, instalados o concebidos para ser instalados, para sistemas de retención infantil ISOFIX, así como la superficie de contacto con el suelo del vehículo de las plazas de asiento i-Size, deberán estar concebidos, fabricados y colocados de manera que:

5.2.1.1. los sistemas de anclajes ISOFIX y los anclajes superiores, así como las superficies de contacto con el suelo del vehículo de las plazas de asiento i-Size, permitan que el vehículo cumpla lo dispuesto en el presente Reglamento en condiciones normales de utilización;

los sistemas de anclajes ISOFIX y los anclajes superiores ISOFIX que pudieran añadirse a un vehículo cumplirán asimismo lo dispuesto en el presente Reglamento. En consecuencia, estos anclajes deberán describirse en el documento de solicitud de la homologación de tipo;

5.2.1.2. el sistema de anclajes ISOFIX y la resistencia de los anclajes superiores ISOFIX estarán diseñados para cualquier sistema de retención infantil ISOFIX de grupo de masa 0, 0+ o 1, tal como se define en el Reglamento n.º 44 de las Naciones Unidas.

5.2.1.3. Los sistemas de anclajes ISOFIX, los anclajes superiores ISOFIX y la superficie de contacto con el suelo de las plazas de asiento i-Size estarán concebidos para los sistemas de retención infantil i-Size de clase integral, definidos en el Reglamento n.º 129 de las Naciones Unidas.

### 5.2.2. Sistemas de anclajes ISOFIX, diseño y colocación:

5.2.2.1. Cualquier sistema de anclajes ISOFIX deberá consistir en una o varias barras rígidas horizontales y transversales de 6 mm  $\pm$  0,1 mm de diámetro, que cubran dos zonas de un mínimo de 25 mm de longitud efectiva situadas en el mismo eje, tal como se define en la figura 4 del anexo 4.

5.2.2.2. Cualquier sistema de anclajes ISOFIX instalado en una plaza de asiento de un vehículo deberá estar situado a una distancia no inferior a 120 mm detrás del punto H tal como se determina en el anexo 4 del presente Reglamento, medida horizontalmente y hasta el centro de la barra.

5.2.2.3. Para cualquier sistema de anclajes ISOFIX instalado en el vehículo, deberá ser posible fijar el aparato de retención infantil ISOFIX «ISO/F2» o bien el «ISO/F2X», según indique el fabricante del vehículo, descritos en el Reglamento n.º 16 de las Naciones Unidas (anexo 17, apéndice 2).

Las plazas para i-Size acogerán aparatos de retención infantil «ISO/F2X», e «ISO/R2» junto con el volumen para la evaluación de las dimensiones de la pata de apoyo, definidos en el Reglamento n.º 16 de las Naciones Unidas (anexo 17, apéndice 2). Además, las plazas para i-Size acogerán aparatos de retención infantil de clase ISO/B2, según se define en el Reglamento n.º 16 de las Naciones Unidas (anexo 17, apéndice 5).

5.2.2.4. La superficie inferior del aparato de retención infantil ISOFIX, tal como se define en el punto 5.2.2.3, deberá tener ángulos de posición dentro de los límites siguientes, medidos en relación con los planos de referencia del vehículo tal como se definen en el anexo 3, apéndice 2, del presente Reglamento:

a) Cabeceo: 15°  $\pm$  10°;

b) Balanceo: 0°  $\pm$  5°;

c) Guiñada: 0°  $\pm$  10°.

En cuanto a las plazas i-Size, a condición de no superar los límites establecidos en el punto 5.2.2.4, se admite que la longitud más corta de la pata de apoyo, según el volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo, forme un ángulo de cabeceo mayor del que normalmente impondría el asiento o la estructura del vehículo. Será posible instalar el aparato de retención infantil ISOFIX con el ángulo de cabeceo aumentado. El presente punto no se aplicará a los dispositivos de retención infantil de tamaño ISO/B2.

- 5.2.2.5. Los sistemas de anclajes ISOFIX deberán estar permanentemente colocados o ser ocultables. En caso de anclajes ocultables, los requisitos relativos al sistema de anclajes ISOFIX deberán cumplirse cuando estén desplegados.
- 5.2.2.6. Cada barra de anclaje inferior ISOFIX (cuando se despliegue para su uso) o cada dispositivo de guía instalado permanentemente deberá ser visible, sin compresión del cojín del asiento ni del respaldo del asiento, cuando la barra o el dispositivo de guía sean vistos, en un plano vertical longitudinal que pase a través del centro de la barra o del dispositivo de guía, a lo largo de una línea que haga un ángulo ascendente de 30 grados con un plano horizontal.
- Como alternativa al requisito anterior, el vehículo deberá estar permanente marcado junto a cada barra o dispositivo de guía. Este marcado deberá consistir en uno de los elementos siguientes, a elección del fabricante.
- 5.2.2.6.1. Como mínimo, el símbolo de la figura 12 del anexo 4, que consiste en un círculo con un diámetro de un mínimo de 13 mm y que contiene un pictograma, con las siguientes condiciones:
- el pictograma deberá contrastar con el fondo del círculo;
  - el pictograma deberá estar situado cerca de cada barra del sistema.
- 5.2.2.6.2. La palabra «ISOFIX» en mayúsculas de un mínimo de 6 mm de altura.
- 5.2.2.7. Los requisitos del punto 5.2.2.6 no se aplicarán a las plazas de asiento i-Size, que estarán marcadas conforme a lo dispuesto en el punto 5.2.4.1.
- 5.2.3. Anclajes superiores ISOFIX, diseño y colocación:
- A petición del fabricante del vehículo, los métodos descritos en los puntos 5.2.3.1 y 5.2.3.2 pueden utilizarse alternativamente.
- El método descrito en el punto 5.2.3.1 únicamente puede utilizarse si la plaza ISOFIX está situada en un asiento del vehículo.
- 5.2.3.1. Sin perjuicio de los puntos 5.2.3.3 y 5.2.3.4, la parte de cada anclaje superior ISOFIX que está destinada a unirse a un conector de anclaje superior ISOFIX deberá estar situada a una distancia no superior a 2 000 mm del punto de referencia del hombro y dentro de la zona sombreada, tal como se muestra en las figuras 6 a 10 del anexo 4, de la plaza de asiento determinada para la que se ha instalado, tomándose como referencia una plantilla descrita en la norma SAE J 826 (julio de 1995) y que figura en el anexo 4, figura 5, con arreglo a las condiciones siguientes:
- 5.2.3.1.1. el punto «H» de la plantilla debe estar situado en el único punto «H» de la posición descendente completa y la posición hacia atrás completa del asiento, excepto el hecho de que la plantilla está situada lateralmente en el punto medio entre los dos anclajes inferiores ISOFIX;
- 5.2.3.1.2. la línea del torso de la plantilla debe estar en el mismo ángulo en relación con el plano vertical transversal cuando el respaldo del asiento esté en la posición más vertical; y
- 5.2.3.1.3. la plantilla debe estar situada en el plano vertical longitudinal que contiene el punto H de la plantilla.
- 5.2.3.2. La zona de anclaje superior ISOFIX también puede ser colocada con la ayuda del aparato «ISO/F2», tal como se define en el Reglamento n.º 16 de las Naciones Unidas (anexo 17, apéndice 2, figura 2), en una plaza ISOFIX equipada con anclajes inferiores ISOFIX tal como se muestra en la figura 11 del anexo 4.
- La plaza de asiento será la posición más hacia atrás y más hacia abajo del asiento, con el respaldo del asiento en su posición nominal, o como recomiende el fabricante del vehículo.
- En vista lateral, el anclaje superior ISOFIX deberá estar situado detrás de la cara posterior del aparato «ISO/F2».
- La intersección entre la cara posterior del aparato «ISO/F2» y la línea horizontal (anexo 4, figura 11, referencia 3) que contiene el último punto rígido de una dureza superior a 50 Shore A en la parte superior del respaldo del asiento define el punto de referencia 4 (figura 11 del anexo 4) en el eje de simetría del aparato «ISO/F2». En este punto de referencia, un ángulo máximo de 45° por encima de la línea horizontal define el límite superior de la zona de anclaje de fijación superior.
- En vista desde arriba, en el punto de referencia 4 (figura 11 del anexo 4), un ángulo máximo de 90° que se extiende hacia atrás y lateralmente, y en vista posterior, un ángulo máximo de 40° que define dos volúmenes que limitan la zona de anclaje para la fijación superior ISOFIX.

El origen de la correa de anclaje superior ISOFIX (5) está situado en la intersección del aparato «ISO/F2» con un plano a una distancia de 550 mm por encima de la cara horizontal del aparato «ISO/F2» (1) en el eje de simetría del aparato «ISO/F2» (6).

Además, el anclaje superior ISOFIX deberá tener más de 200 mm, pero no más de 2 000 mm desde el origen de la correa de anclaje superior ISOFIX en la cara posterior del aparato «ISO/F2», medido a lo largo de la correa cuando está extendida sobre el respaldo del asiento hacia el anclaje superior ISOFIX.

5.2.3.3. La parte del anclaje superior ISOFIX en un vehículo que está destinada a unirse a un conector de anclaje superior ISOFIX puede estar situada fuera de las zonas sombreadas mencionadas en los puntos 5.2.3.1. o 5.2.3.2. si un emplazamiento dentro de una zona no es apropiado y si el vehículo está equipado con un dispositivo de encaminamiento que:

5.2.3.3.1. garantice que la correa de anclaje superior ISOFIX funcione como si la parte del anclaje destinada a unirse con el anclaje superior ISOFIX estuviese situada en la zona sombreada; y

5.2.3.3.2. se encuentre al menos 65 mm por detrás de la línea del torso, en caso de un dispositivo de encaminamiento de tejido no rígido o de un dispositivo de encaminamiento desplegable, o al menos 100 mm por detrás de la línea del torso, en caso de un dispositivo de encaminamiento rígido fijo; y

5.2.3.3.3. cuando se someta a ensayo después de que se haya instalado tal como está previsto para su utilización, el dispositivo sea lo suficientemente resistente para resistir, con el anclaje superior ISOFIX, la carga mencionada en el punto 6.2 del presente Reglamento.

5.2.3.4. Puede empotrarse un anclaje de fijación en el respaldo del asiento, a condición de que no sea en la zona de enrollamiento de la correa en la parte superior del respaldo del asiento del vehículo.

5.2.3.5. El anclaje superior ISOFIX deberá tener unas dimensiones que permitan fijar un gancho de anclaje superior ISOFIX tal como se especifica en la figura 3.

Deberá preverse un espacio libre alrededor de cada anclaje superior ISOFIX para permitir el cierre y la apertura del mecanismo.

Todos los anclajes situados por detrás de un sistema de anclajes ISOFIX y que puedan utilizarse para fijar un gancho de anclaje superior ISOFIX estarán diseñados para impedir una utilización incorrecta mediante una o varias de las medidas siguientes:

- a) diseñar todos esos anclajes en la zona de anclaje superior ISOFIX como anclajes superiores ISOFIX; o
- b) marcar solo los anclajes superiores ISOFIX utilizando uno de los símbolos, o su imagen invertida, representados en la figura 13 del anexo 4; o
- c) cuando no se apliquen las medidas a) o b) anteriores, marcar dichos anclajes indicando claramente que no deben utilizarse con ningún sistema de anclajes ISOFIX.

Cuando un anclaje superior ISOFIX esté bajo una cubierta, esta cubierta deberá estar identificada, por ejemplo, por uno de los símbolos o la imagen invertida de uno de los símbolos presentados en la figura 13 del anexo 4; deberá poder retirarse esta cubierta sin la ayuda de herramientas.

5.2.4. Requisitos relativos a las plazas de asiento i-Size

Todas las plazas de asiento i-Size, definidas por el fabricante del vehículo, cumplirán los requisitos establecidos en los puntos 5.2.1 a 5.2.4.3.

5.2.4.1. Marcas

Todas las plazas de asiento i-Size estarán marcadas de forma permanente cerca del sistema de anclajes inferiores ISOFIX (barra o dispositivo de guía) de la plaza de asiento correspondiente.



El marcado será, como mínimo, el símbolo de la figura 4 del anexo 5, que consiste en un cuadrado de un tamaño mínimo de 13 mm, que contiene un pictograma que cumplirá siguientes condiciones:

- a) el pictograma deberá contrastar con el fondo del cuadrado;
- b) el pictograma deberá estar situado cerca de cada barra del sistema.

#### 5.2.4.2. Requisitos geométricos para las plazas de asiento i-Size conectadas a patas de apoyo i-Size

Además de los requisitos establecidos en los puntos 5.2.2 y 5.2.3, se comprobará que la superficie superior del suelo del vehículo (incluida la tapicería, la alfombrilla, la espuma, etc.) intersecciona con las dos superficies de delimitación en las direcciones x e y del volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo, como se muestra en las figuras 1 y 2 del anexo 5 del presente Reglamento.

El volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo está delimitado como se indica a continuación (véase también las figuras 1 y 2 del anexo 5 del presente Reglamento):

- a) en anchura, por los dos planos paralelos al plano longitudinal mediano del aparato de retención infantil instalado en la plaza de asiento respectiva y distantes 100 mm de dicho plano; y
- b) en longitud, por los dos planos perpendiculares al plano formado por la superficie inferior del aparato de retención infantil y perpendiculares al plano longitudinal mediano del aparato de retención infantil, respectivamente a 585 mm y 695 mm del plano que pasa por los ejes de los anclajes inferiores ISOFIX y que es perpendicular a la superficie inferior del aparato de retención infantil; y
- c) en altura, por los planos paralelos a la superficie inferior de la retención infantil situados a 270 mm y 525 mm por debajo de esta.

El ángulo de cabeceo utilizado para la evaluación geométrica anterior se medirá conforme a lo dispuesto en el punto 5.2.2.4.

El cumplimiento de este requisito podrá demostrarse mediante un ensayo físico, una simulación por ordenador o por dibujos representativos.

#### 5.2.4.3. Requisitos relativos a la resistencia del suelo del vehículo para las plazas de asiento i-Size

La totalidad de la superficie de contacto con el suelo del vehículo (véanse las figuras 1 y 2 del anexo 5) deberá resistir las cargas impuestas cuando sea sometida a ensay con arreglo al punto 6.2.4.5.

### 5.3. Número mínimo de posiciones ISOFIX que deberán preverse

#### 5.3.1. Todo vehículo de la categoría M<sub>1</sub> deberá ir equipado como mínimo con dos posiciones ISOFIX que cumplan los requisitos del presente Reglamento.

Al menos dos de las posiciones ISOFIX deberán ir equipadas con un sistema de anclajes ISOFIX y un anclaje superior ISOFIX.

El tipo y el número de aparatos ISOFIX, definidos en el Reglamento n.º 16 de las Naciones Unidas, que pueden instalarse en cada plaza ISOFIX se definen en ese mismo Reglamento.

#### 5.3.2. No obstante lo dispuesto en el punto 5.3.1, si un vehículo está únicamente equipado con una fila de asientos no es obligatorio que esté equipado con una plaza ISOFIX.

#### 5.3.3. No obstante lo dispuesto en el punto 5.3.1, al menos uno de los dos sistemas de posiciones ISOFIX deberá instalarse en la segunda fila de asientos.

#### 5.3.4. No obstante lo dispuesto en el punto 5.3.1, los vehículos de la categoría M<sub>1</sub> estarán equipados con solo un sistema con una plaza ISOFIX si:

- a) no disponen de más de dos puertas para los pasajeros; y
- b) disponen de una plaza de asiento trasera determinada en la cual la interferencia con los componentes de la transmisión o la suspensión impide la instalación de anclajes ISOFIX con arreglo a los requisitos del punto 5.2.2; y

- c) tienen un índice de la relación potencia-masa (PMR) superior a 140 con arreglo a las definiciones del Reglamento n.º 51 de las Naciones Unidas y con la definición de relación potencia/masa (PMR):

$$PMR = (P_n/m_i) \times 1\,000 \text{ kg/kW}$$

donde:

$P_n$ : potencia (nominal) máxima del motor expresada en kW (<sup>2</sup>)

$m_{ro}$ : masa de un vehículo en orden de marcha expresada en kg

$m_i = m_{ro}$  (en el caso de vehículos de la categoría M<sub>1</sub>)

y

- d) cuentan con un motor que desarrolla una potencia (nominal) máxima superior a 200 kW<sup>2</sup>.

Tales vehículos necesitan disponer solo de un sistema de anclajes ISOFIX y de un anclaje superior ISOFIX en una plaza de asiento delantera para pasajeros determinada combinados con un dispositivo de desactivación del airbag (si dicha plaza de asiento cuenta con un airbag) y una etiqueta de advertencia de que en la segunda fila de asientos no hay ninguna plaza ISOFIX.

- 5.3.5. Si se instala un sistema de anclajes ISOFIX en una plaza de asiento delantera protegida con un airbag delantero, deberá instalarse un dispositivo de desactivación de este airbag.
- 5.3.6. No obstante lo dispuesto en el punto 5.3.1, en caso de que existan uno o varios sistemas de restricción infantil integrados, el número mínimo de posiciones ISOFIX será de dos menos el número de sistemas de restricción infantil integrados de grupos de masa 0, o 0+, o 1.
- 5.3.7. Los vehículos descapotables tal como se definen en el punto 2.9.1.5, de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3) con más de una fila de asientos, deberán ir equipados con al menos dos anclajes inferiores ISOFIX. En caso de que en estos vehículos ya exista un anclaje superior ISOFIX, deberá cumplir las disposiciones pertinentes del presente Reglamento.
- 5.3.8. Si un vehículo está únicamente equipado con una fila de asientos, solo será obligatoria una plaza ISOFIX en la plaza para pasajeros. En caso de que en estos vehículos ya exista un anclaje superior ISOFIX, deberá cumplir las disposiciones pertinentes del presente Reglamento. No obstante, en aquellos casos en que no sea posible instalar ni siquiera el aparato ISOFIX más pequeño orientado hacia delante (según se define en el anexo 17, apéndice 2, del Reglamento n.º 16 de las Naciones Unidas) en la plaza de asiento para pasajeros, no será obligatoria plaza ISOFIX alguna, a condición de que se especifique un sistema de retención infantil para dicho vehículo.
- 5.3.9. No obstante lo dispuesto en el punto 5.3.1, no se exigirán plazas ISOFIX en las ambulancias ni en los coches fúnebres, ni en los vehículos destinados a las fuerzas armadas, la protección civil, los bomberos o las fuerzas responsables del mantenimiento del orden.
- 5.3.10. No obstante lo dispuesto en los puntos 5.3.1 a 5.3.4, una o varias plazas ISOFIX obligatorias podrán sustituirse por plazas de asiento i-Size.

## 6. ENSAYOS

### 6.1. Inmovilización del vehículo para los ensayos de anclajes ISOFIX

- 6.1.1. El método que se utilice para inmovilizar el vehículo durante el ensayo no deberá reforzar los anclajes ISOFIX y su zona de anclaje, ni atenuar la deformación normal de la estructura.

- 6.1.2. Se considerará que un dispositivo de inmovilización es apropiado cuando no ejerza efecto alguno sobre una zona que se extienda a lo largo de toda la anchura de la estructura y cuando dicho dispositivo se acople al vehículo o a la estructura a un mínimo de 500 mm por delante y 300 mm por detrás de dicho anclaje.

(<sup>2</sup>) La potencia (nominal) del motor es la potencia del motor expresada en kW (CEPE) y medida conforme al método CEPE con arreglo al Reglamento n.º 85 de las Naciones Unidas.

- 6.1.3. Se recomienda hacer descansar la estructura sobre unos soportes dispuestos aproximadamente en la vertical de los ejes de las ruedas, o, si ello no es posible, en la vertical de los puntos de fijación de la suspensión.
- 6.1.4. Si se utiliza un método de inmovilización diferente del que se estipula en los puntos 6.1.1 y 6.1.3 del presente Reglamento, deberá demostrarse que es equivalente.
- 6.2. Requisitos del ensayo estático
- 6.2.1. Se someterá a ensayo la resistencia de los sistemas de anclajes ISOFIX aplicando las fuerzas prescritas en el punto 6.2.4.3 al dispositivo de aplicación de fuerza estática (SFAD) con las fijaciones ISOFIX bien aseguradas.
- Cuando se trate de un anclaje superior ISOFIX deberá efectuarse un ensayo adicional tal como se prescribe en el punto 6.2.4.4.
- En el caso de una plaza de asiento i-Size, deberá efectuarse un ensayo adicional tal como se prescribe en el punto 6.2.4.5.
- Se someterán a ensayo simultáneamente todas las plazas ISOFIX y/o i-Size de una misma fila de asientos que puedan utilizarse simultáneamente.
- 6.2.2. El ensayo podrá efectuarse en un vehículo completamente acabado o en un número suficiente de piezas del vehículo que sea representativo de la resistencia y la rigidez de la estructura del mismo.
- Las ventanillas y las puertas podrán estar montadas o no estarlo, y estar cerradas o no estarlo.
- Se podrá montar cualquier elemento normalmente proporcionado y que pueda contribuir a la estructura del vehículo.
- El ensayo podrá limitarse a la plaza ISOFIX o i-Size correspondiente a un solo asiento o un solo grupo de asientos, siempre que:
- la plaza ISOFIX o i-Size de que se trate tenga las mismas características estructurales que la plaza ISOFIX o i-Size correspondiente a los demás asientos o grupos de asiento; y
  - cuando el asiento o grupo de asientos vaya provisto total o parcialmente de tales plazas ISOFIX o i-Size, las características estructurales del asiento, del grupo de asientos o del suelo, en el caso de las plazas de asiento i-Size, sean las mismas que las de los demás asientos o grupos de asientos.
- 6.2.3. Si los asientos y el apoyacabezas son ajustables, se someterán a ensayo en la posición definida por el servicio técnico dentro del rango limitado prescrito por el fabricante del vehículo, tal como se prevé en el apéndice 3 del anexo 17 del Reglamento n.º 16 de las Naciones Unidas.
- 6.2.4. Fuerzas, direcciones y límites de desplazamiento
- 6.2.4.1. Deberá aplicarse una fuerza de  $135 \text{ N} \pm 15 \text{ N}$  en el centro de la barra transversal frontal inferior del SFAD a fin de ajustar la posición hacia delante y hacia atrás de la extensión trasera del SFAD para eliminar cualquier holgura o tensión entre el SFAD y su soporte.
- 6.2.4.2. Deberán aplicarse fuerzas hacia adelante y oblicuas al dispositivo de aplicación de fuerza estática (SFAD) de conformidad con el cuadro 1.

Cuadro 1

**Direcciones de las fuerzas de ensayo**

Adelante	$0^\circ \pm 5^\circ$	8 kN $\pm 0,25$ kN
Oblicua	$75^\circ \pm 5^\circ$ (a ambos lados en dirección hacia adelante, o en la peor configuración, o si ambos lados son simétricos, solamente a un lado)	5 kN $\pm 0,25$ kN

Cada uno de estos ensayos podrá efectuarse en diferentes estructuras si así lo solicita el fabricante.

Las fuerzas en dirección adelante deberán aplicarse con un ángulo inicial de aplicación de fuerza de  $10 \pm 5^\circ$  sobre la horizontal. Las fuerzas oblicuas deberán aplicarse horizontalmente  $0^\circ \pm 5^\circ$ . Deberá aplicarse una fuerza de carga previa de  $500 \text{ N} \pm 25 \text{ N}$  en el punto X de carga prescrito indicado en la figura 2 del anexo 4. La aplicación completa de la carga deberá efectuarse en el tiempo más breve posible, y en un tiempo máximo de aplicación de la carga de 30 segundos. No obstante, el fabricante puede solicitar que la aplicación de la carga se consiga en 2 segundos. La fuerza deberá mantenerse durante un período mínimo de 0,2 s.

Todas las mediciones deberán realizarse con arreglo a la norma ISO 6487 con CFC de 60 Hz o cualquier método equivalente.

#### 6.2.4.3. Ensayos únicamente del sistema de anclajes ISOFIX:

##### 6.2.4.3.1. Ensayo de fuerza en dirección adelante:

El desplazamiento horizontal longitudinal (tras la carga previa) del punto X del SFAD durante la aplicación de una fuerza de  $8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$  deberá limitarse a 125 mm y la deformación permanente, incluida la ruptura parcial o el rompimiento de cualquier anclaje inferior ISOFIX o de la zona circundante, podrá admitirse si la fuerza requerida se sostiene durante el tiempo especificado.

##### 6.2.4.3.2. Ensayo de fuerza en dirección oblicua:

El desplazamiento en la dirección de la fuerza (tras la carga previa) del punto X del SFAD durante la aplicación de una fuerza de  $5 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$  deberá limitarse a 125 mm y la deformación permanente, incluida la ruptura parcial o el rompimiento de cualquier anclaje inferior ISOFIX o de la zona circundante, podrá admitirse si la fuerza requerida se sostiene durante el tiempo especificado.

#### 6.2.4.4. Ensayo de los sistemas de anclajes ISOFIX y de los anclajes superiores ISOFIX:

Debe aplicarse una carga previa de tensión de  $50 \text{ N} \pm 5 \text{ N}$  entre el SFAD y el anclaje superior. El desplazamiento horizontal (tras la carga previa) del punto X durante la aplicación de una fuerza de  $8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$  deberá limitarse a 125 mm y la deformación permanente, incluida la ruptura parcial o el rompimiento de cualquier anclaje inferior y anclaje superior ISOFIX o de la zona circundante, podrá admitirse si la fuerza requerida se sostiene durante el tiempo especificado.

#### 6.2.4.5. Ensayo para las plazas de asiento i-Size

Además de los ensayos especificados en los puntos 6.2.4.3 y 6.2.4.4, se realizará un ensayo con un dispositivo de aplicación de fuerza estática modificado, que estará formado por un SFAD y un dispositivo de ensayo de la pata de apoyo, conforme a la figura 3 del anexo 5. Se ajustará la altura y la anchura del dispositivo de ensayo de la pata de apoyo para evaluar la superficie de contacto con el suelo del vehículo, conforme al punto 5.2.4.2 (véanse también las figuras 1 y 2 del anexo 5 del presente Reglamento). La altura del dispositivo de ensayo de la pata de apoyo se ajustará de forma que el pie de dicha pata esté en contacto con la superficie superior del suelo del vehículo. En el caso de que el ajuste de la altura se haga por incrementos, se elegirá la primera muesca en la que el pie se apoye de manera estable en el suelo; en caso de que el ajuste de la altura no se haga por incrementos o sea continuo, el ángulo de cabecero del SFAD se aumentará en  $1,5 \pm 0,5^\circ$  debido al ajuste de la altura del dispositivo de ensayo de la pata de apoyo.

El desplazamiento horizontal (tras la carga previa) del punto X del SFAD durante la aplicación de una fuerza de  $8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$  deberá limitarse a 125 mm y la deformación permanente, incluida la ruptura parcial o el rompimiento de cualquier anclaje inferior ISOFIX y de la superficie de contacto con el suelo del vehículo o de la zona circundante, podrá admitirse si la fuerza requerida se sostiene durante el tiempo especificado.

*Cuadro 2*

#### **Límites de desplazamiento**

<i>Dirección de la fuerza</i>	<i>Desplazamiento máximo del punto X del SFAD</i>
Adelante	125 mm longitudinal
Oblicua	125 mm en dirección de la fuerza

#### 6.2.5. Fuerzas adicionales

##### 6.2.5.1. Fuerzas de inercia del asiento

Deberá efectuarse un ensayo de la posición de instalación en la cual la carga se transfiere al conjunto del asiento del vehículo, y no directamente a la estructura del vehículo, a fin de garantizar que la resistencia de los anclajes del asiento del vehículo es suficiente. En este ensayo, una fuerza equivalente a 20 veces la masa de las partes relevantes del conjunto del asiento deberá aplicarse en dirección hacia delante, horizontal y longitudinalmente, al asiento o a la parte relevante del conjunto del asiento correspondiente al efecto físico de la masa del asiento en cuestión en los anclajes del asiento. El fabricante determinará la carga o cargas adicionales aplicadas y la distribución de las mismas; todo ello se someterá a la aprobación del servicio técnico.

A petición del fabricante, la carga adicional puede aplicarse en el punto X del SFAD durante los ensayos estáticos descritos anteriormente.

Si el anclaje superior está integrado en el asiento del vehículo, este ensayo deberá realizarse con la correa de anclaje superior ISOFIX.

No deberá producirse ningún rompimiento y deberán cumplirse los requisitos en materia de desplazamiento presentados en el cuadro 2.

*Nota:* Este ensayo no debe efectuarse en caso de que algún anclaje del sistema de cinturones de seguridad del vehículo esté integrado en la estructura del asiento del vehículo, y el asiento del vehículo ya haya sido sometido a ensayo y homologado en cuanto al cumplimiento de los ensayos de carga del anclaje requeridos por el presente Reglamento para la retención de pasajeros adultos.

#### 7. MODIFICACIÓN Y EXTENSIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN DEL TIPO DE VEHÍCULO

7.1. Toda modificación del tipo de vehículo deberá notificarse a la autoridad de homologación de tipo que homologó el tipo de vehículo. A continuación, este podrá optar por una de las posibilidades siguientes:

7.1.1. considerar que las modificaciones probablemente no tendrán un efecto negativo apreciable y que, en cualquier caso, el vehículo sigue cumpliendo los requisitos; o

7.1.2. exigir una nueva acta de ensayo al servicio técnico responsable de realizar los ensayos.

7.2. La confirmación o denegación de la homologación se comunicará a las Partes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento, especificándose las modificaciones, mediante el procedimiento indicado en el punto 4.3.

7.3. La autoridad competente que expida la extensión de la homologación asignará un número de serie a dicha extensión e informará de ello a las demás Partes del Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento por medio de un formulario de notificación conforme al modelo que figura en el anexo 1 del presente Reglamento.

#### 8. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

Los procedimientos de conformidad de la producción deberán ajustarse a lo establecido en el Acuerdo, anexo 1 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), y los requisitos siguientes:

8.1. Todo vehículo que lleve una marca de homologación en aplicación del presente Reglamento deberá ser conforme al tipo de vehículo homologado en cuanto a los detalles que tengan influencia sobre las características del sistema de anclajes ISOFIX y del anclaje superior ISOFIX.

8.2. Para comprobar la conformidad exigida en el punto 8.1 se procederá a un número suficiente de comprobaciones por muestreo de los vehículos producidos en serie que lleven la marca de homologación exigida por el presente Reglamento.

8.3. Como norma general, las comprobaciones citadas anteriormente se limitarán a la realización de mediciones. Sin embargo, si fuese necesario, los vehículos se someterán a algunos de los ensayos descritos en el punto 6, elegidos por el servicio técnico que realice los ensayos de homologación.

#### 9. SANCIONES POR NO CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

9.1. La homologación concedida a un tipo de vehículo con arreglo al presente Reglamento podrá retirarse si no se cumplen los requisitos establecidos en el punto 8.1 o si su sistema de anclajes ISOFIX y el anclaje superior ISOFIX no superan los controles que se establecen en el punto 8.

9.2. Cuando una Parte del Acuerdo que aplique el presente Reglamento retire una homologación que había concedido anteriormente, informará de ello inmediatamente a las demás Partes contratantes que aplican el presente Reglamento mediante un formulario de notificación conforme al ejemplo recogido en el anexo 1 del presente Reglamento.

10. CESE DEFINITIVO DE LA PRODUCCIÓN

Cuando el titular de una homologación cese completamente de fabricar un tipo de sistema de anclajes ISOFIX y anclaje superior ISOFIX homologado con arreglo al presente Reglamento, informará de ello a la autoridad que haya concedido la homologación. Tras la recepción de la correspondiente notificación, dicha autoridad informará a las demás Partes del Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento mediante un formulario de notificación conforme al modelo recogido en el anexo 1 del presente Reglamento.

11. NOMBRES Y DIRECCIONES DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS RESPONSABLES DE REALIZAR LOS ENSAYOS DE HOMOLOGACIÓN Y DE LAS AUTORIDADES DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO

Las Partes del Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento comunicarán a la Secretaría de las Naciones Unidas los nombres y las direcciones de los servicios técnicos responsables de la realización de los ensayos de homologación y de las autoridades de homologación de tipo que concedan la homologación y a los que deberán enviarse los certificados de homologación, o de extensión, denegación o retirada de la misma, expedidos en otros países.

---

ANEXO 1

COMUNICACIÓN

[formato máximo: A4 (210 x 297 mm)]



Expedida por: Nombre de la Administración:
.....
.....

- relativa a 2: la concesión de la homologación
la extensión de la homologación
la denegación de la homologación
la retirada de la homologación
el cese definitivo de la producción

de un tipo de vehículo en lo que concierne a los sistemas de anclajes ISOFIX, los anclajes superiores ISOFIX y las plazas de asiento i-Size, en su caso, con arreglo al Reglamento n.º 145 de las Naciones Unidas.

N.º de homologación: .....N.º de extensión: .....

- 1. Denominación comercial o marca del vehículo .....
2. Tipo de vehículo .....
3. Nombre y dirección del fabricante: .....
4. En su caso, nombre y dirección del representante del fabricante .....
5. Descripción de los asientos 3
Utiliza fuerza suplementaria con arreglo al punto 6.2.5.1 del presente Reglamento de las Naciones Unidas: sí/no2
Fuerza suplementaria: .....
Se le aplica la exención prevista en la nota del punto 6.2.5.1 sobre la base de los ensayos de los anclajes de los cinturones de seguridad de conformidad con el punto 6.4.4 del Reglamento n.º 14 de las Naciones Unidas: sí/no2
N.º de homologación según Reglamento n.º 14 de las Naciones Unidas .....
6. Se le aplica la excepción ISOFIX prevista en el punto 5.3.8: sí/no2 .....
7. Vehículo presentado para su homologación el día: .....
8. Servicio técnico responsable de realizar los ensayos de homologación: .....
9. Fecha del informe de ensayo expedido por dicho servicio: .....
10. n.º del informe de ensayo expedido por dicho servicio: .....
11. Homologación concedida/extendida/denegada/retirada2
12. Emplazamiento de la marca de homologación en el vehículo: .....
13. Lugar: .....
14. Fecha: .....
15. Firma: .....
16. Se adjuntan a la presente comunicación los siguientes documentos, presentados a la autoridad de homologación de tipo que concedió la homologación y disponibles previa solicitud:
croquis, diagramas y planos de los sistemas de anclajes ISOFIX, de los anclajes superiores, en su caso, de la superficie de contacto con el suelo de las plazas i-Size, si procede, así como de la estructura del vehículo;

1 Número de identificación del país que ha concedido/extendido/denegado/retirado la homologación (véanse las disposiciones del Reglamento relativas a la homologación).

2 Táchese lo que no proceda.

3 Únicamente si el anclaje está fijado al asiento o si el soporte de la correa del cinturón es el asiento.

fotografías de los sistemas de anclajes ISOFIX, de los anclajes superiores en su caso, de la superficie de contacto con el suelo de las plazas i-Size, si procede, así como de la estructura del vehículo;

croquis, diagramas y planos de los asientos y de su anclaje en el vehículo;

fotografías de los asientos y de su anclaje.

---

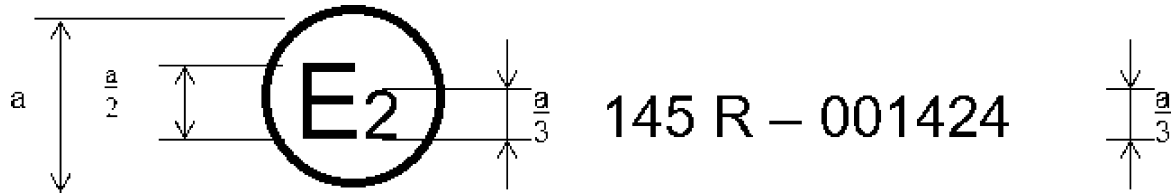


ANEXO 2

DISPOSICIÓN DE LA MARCA DE HOMOLOGACIÓN

Modelo A

(Véase el punto 4.4 del presente Reglamento)

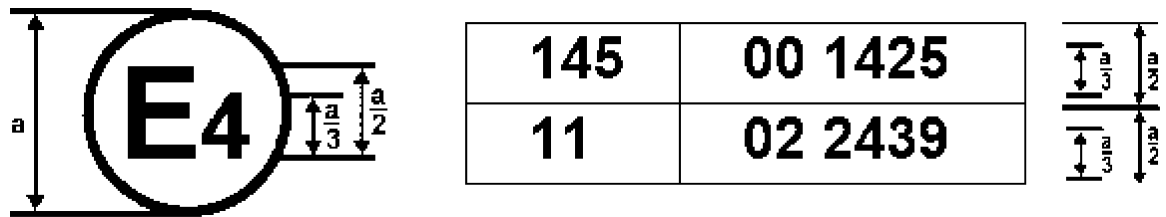


a = 8 mm mín.

Esta marca de homologación colocada en un vehículo indica que el tipo de vehículo ha sido homologado en Francia (E 2) en lo referente a los sistemas de anclajes ISOFIX, los anclajes superiores ISOFIX y las plazas de asiento i-Size, de conformidad con el Reglamento n.º 145 de las Naciones Unidas, con el número 001424. Los dos primeros dígitos del número de homologación indican que esta se concedió de acuerdo con los requisitos del Reglamento n.º 145 de las Naciones Unidas en su versión original.

Modelo B

(Véase el punto 4.5 del presente Reglamento)



a = 8 mm mín.

Esta marca de homologación colocada en un vehículo indica que el tipo de vehículo ha sido homologado en los Países Bajos (E 4), de conformidad con los Reglamentos n.º 145 y n.º 11 de las Naciones Unidas <sup>(1)</sup>. Los números de homologación indican que, en las fechas en que se concedieron estas homologaciones, el Reglamento n.º 145 de las Naciones Unidas se encontraba en su versión original y el Reglamento n.º 11 de las Naciones Unidas incluía la serie 02 de enmiendas.

<sup>(1)</sup> El segundo número se ofrece únicamente como ejemplo.

## ANEXO 3

**PROCEDIMIENTO DE DETERMINACIÓN DEL PUNTO «H» Y DEL ÁNGULO REAL DEL TORSO DE LAS PLAZAS DE ASIENTO EN LOS VEHÍCULOS DE MOTOR <sup>(1)</sup>**

- Apéndice 1: — Descripción del maniquí tridimensional para el punto «H» (maniquí 3D-H) <sup>(1)</sup>
- Apéndice 2: — Sistema de referencia tridimensional <sup>(1)</sup>
- Apéndice 3: — Parámetros de referencia de las plazas de asiento <sup>(1)</sup>
- 

---

<sup>(1)</sup> Procedimiento descrito en el anexo 1 y sus apéndices 1, 2 y 3 de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3) (documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6).

## ANEXO 4

## SISTEMAS DE ANCLAJES ISOFIX Y ANCLAJES SUPERIORES ISOFIX

Figura 1

Perspectivas isométricas del dispositivo de aplicación de fuerza estática (SFAD)

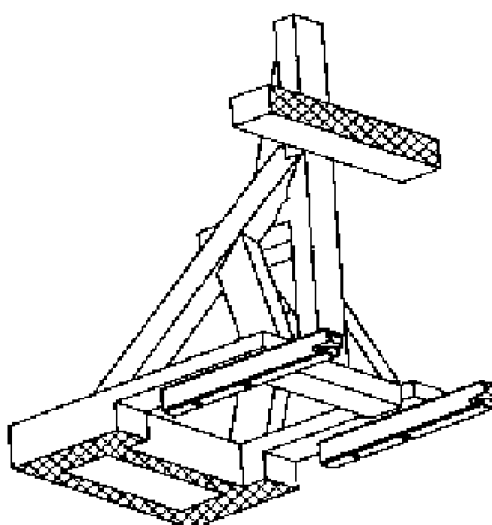
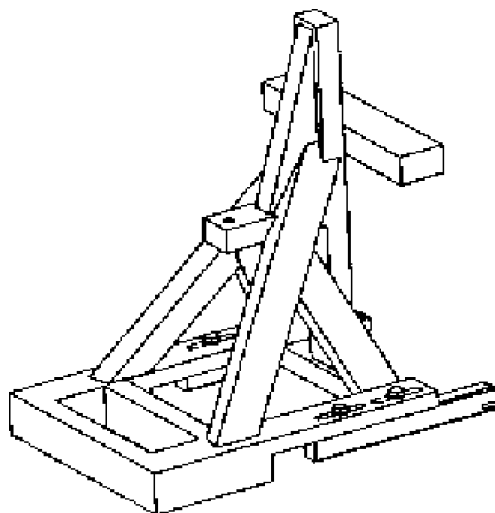
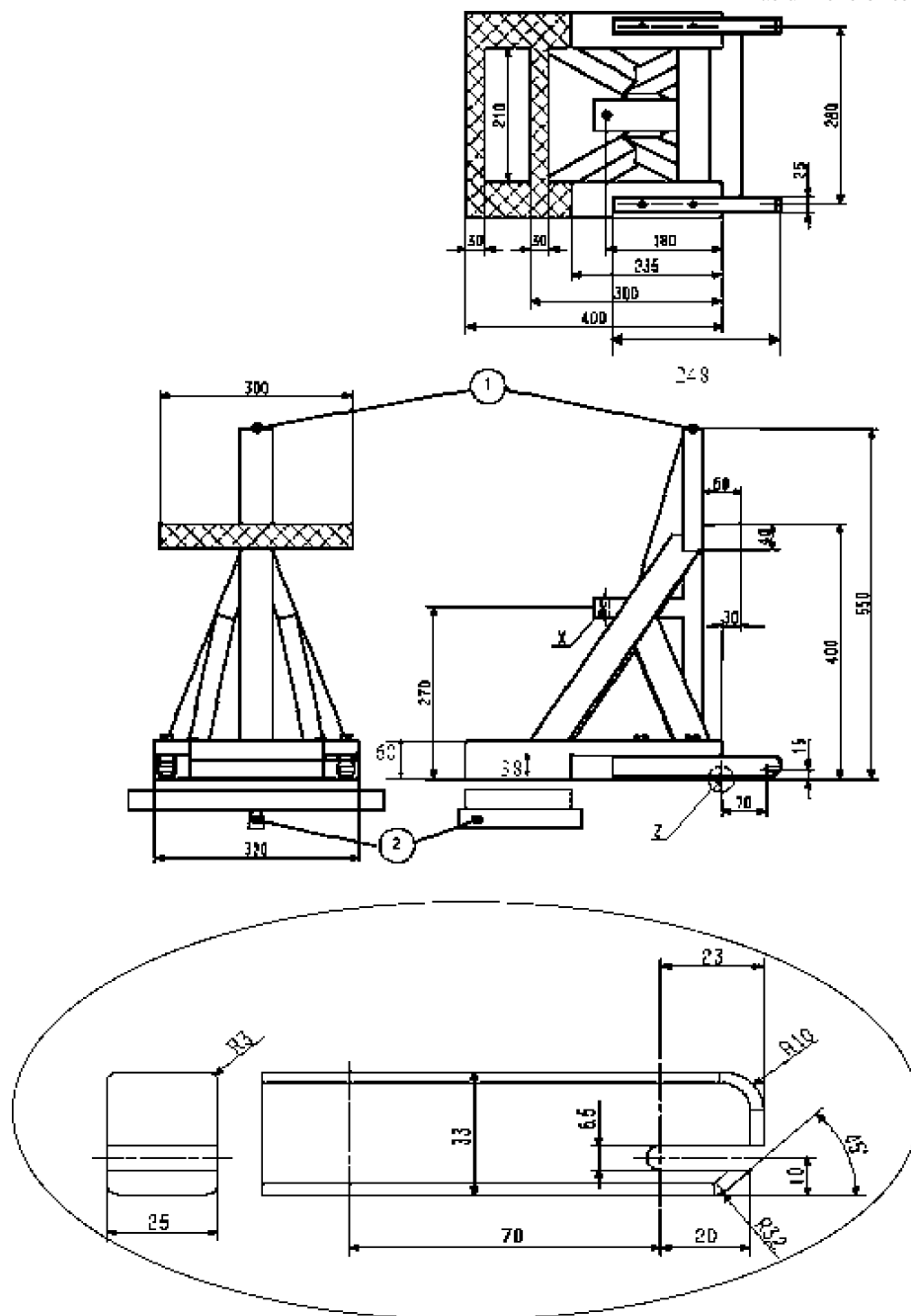


Figura 2

## Dimensiones del dispositivo de aplicación de fuerza estática (SFAD)

Las dimensiones están expresadas en milímetros



Legenda:

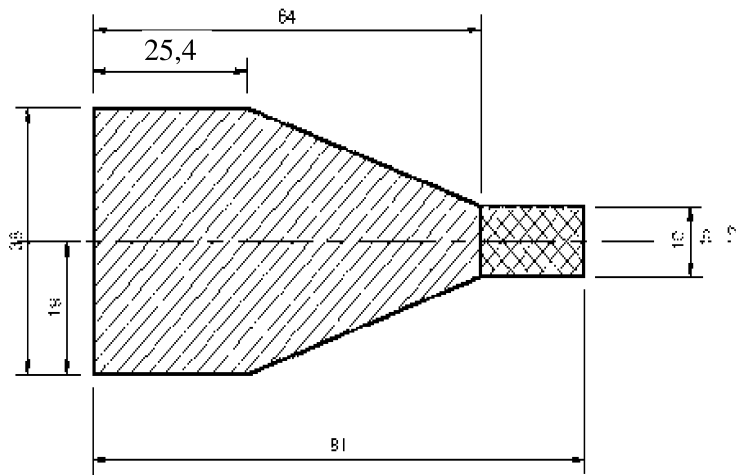
1. Punto de sujeción de la fijación superior
2. Fijación del pivote para el ensayo de rigidez tal como se describe más abajo

Rigidez del SFAD: una vez sujeto a la barra o las barras de anclaje rígidas, con la parte transversal frontal del SFAD soportada por una barra rígida que se mantenga en el centro por un pivote longitudinal situado 25 mm por debajo de la base del SFAD (para permitir la flexión y la torsión de la base del SFAD), el movimiento del punto X no deberá ser superior a 2 mm en ninguna dirección cuando se apliquen las fuerzas previstas en el cuadro n.º 1 del punto 6.2.4.2 del presente Reglamento. En las mediciones no se incluirá ninguna deformación del sistema de anclajes ISOFIX.

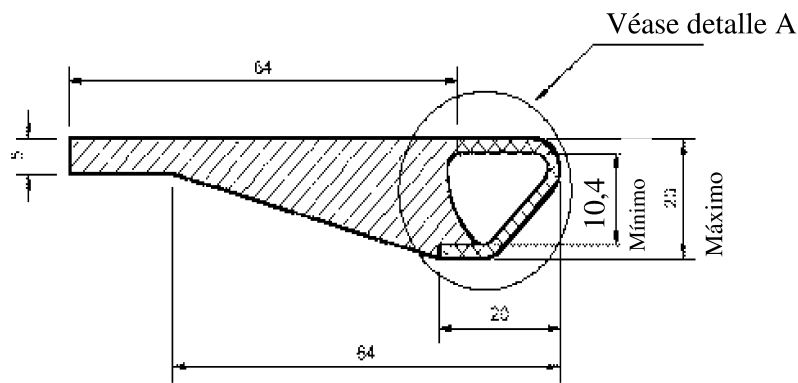
Figura 3

Dimensiones del conector de anclaje superior ISOFIX (tipo gancho)

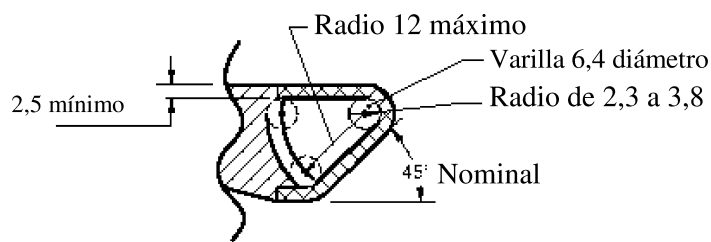
Dimensiones en milímetros



Vista desde arriba



Vista lateral



Detalle A

Leyenda:

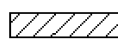

-  Estructura circundante (si existe)
-  Zona donde debe situarse totalmente el perfil de la interfaz del gancho de la correa de anclaje superior

Figura 4

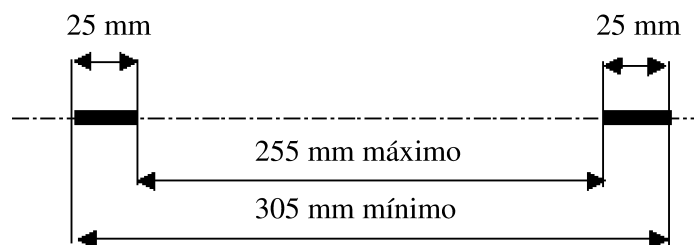
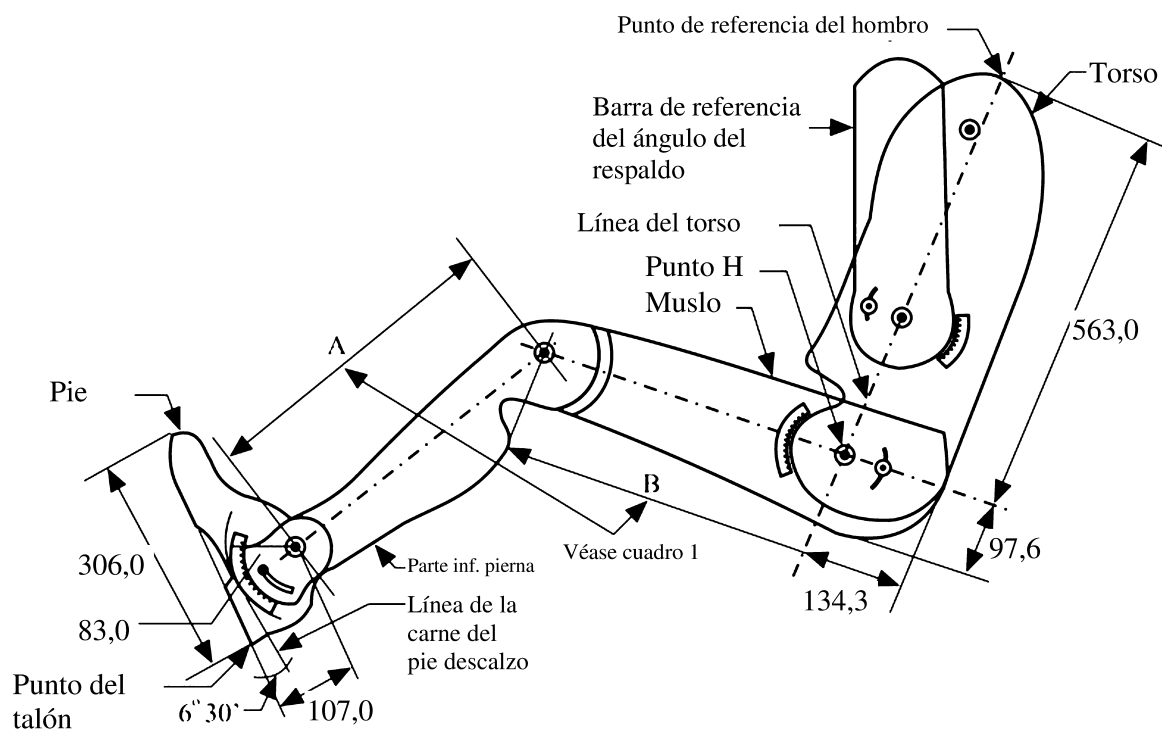
**Distancia entre las dos zonas de anclaje inferior**

Figura 5

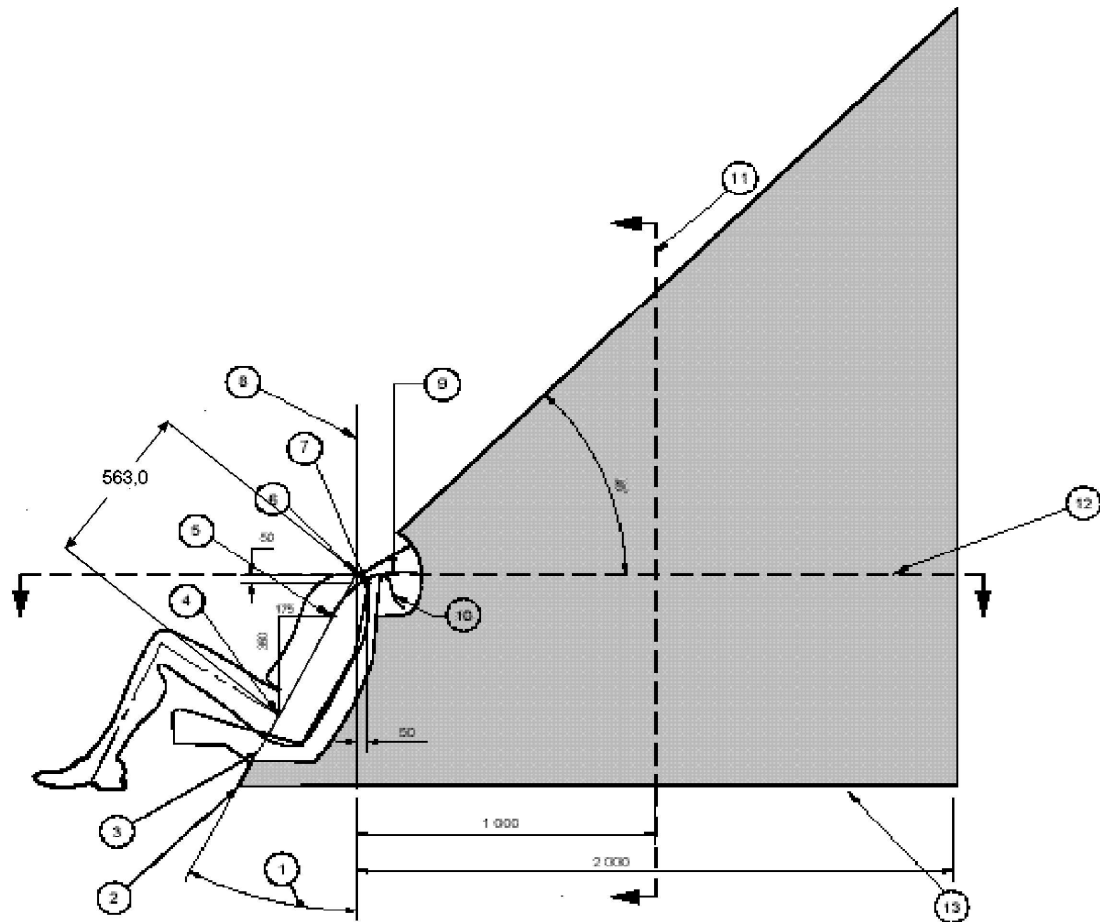
**Plantilla en dos dimensiones**

Nota: Las dimensiones están expresadas en milímetros

Figura 6

**Emplazamiento del anclaje superior ISOFIX, zona ISOFIX — Vista lateral**

Las dimensiones están expresadas en milímetros

*Leyenda:*

1. Ángulo de la espalda
2. Intersección del plano de referencia de la línea del torso y el suelo
3. Plano de referencia de la línea del torso
4. Punto H
5. Punto V
6. Punto R
7. Punto W
8. Plano longitudinal vertical
9. Longitud de enrollamiento de la correa desde el punto V: 250 mm.
10. Longitud de enrollamiento de la correa desde el punto W: 200 mm.
11. Sección transversal del plano M
12. Sección transversal del plano R
13. Línea que representa la superficie del suelo específico del vehículo dentro de la zona prescrita

*Notas:*

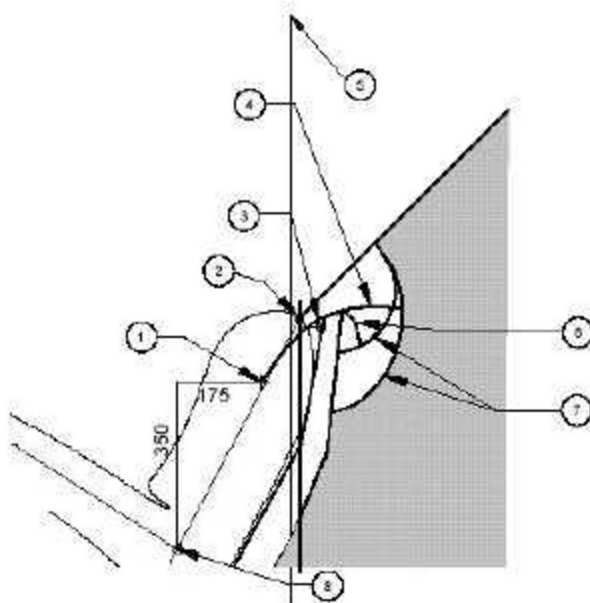
1. La parte del anclaje superior destinada a unirse con el gancho de anclaje superior debe estar situada en la zona sombreada.
2. Punto R: punto de referencia del hombro.
3. Punto V: punto de referencia V, 350 mm verticalmente por encima y 175 mm horizontalmente detrás del punto H.
4. Punto W: punto de referencia W, 50 mm verticalmente por debajo y 50 mm horizontalmente detrás del punto R.

5. Plano M: plano de referencia M, 1 000 mm horizontalmente detrás del punto R.
6. Las superficies más adelante de la zona se generan barriando las dos líneas de enrollamiento en toda su zona de extensión en la parte delantera de la zona. Las líneas de enrollamiento representan la longitud mínima ajustada de las correas de anclaje superior típicas que se extienden desde la parte superior del sistema de retención infantil (SRI) (punto W) o más abajo en la parte trasera del SRI (punto V).

Figura 7

### Emplazamiento del anclaje superior ISOFIX, zona ISOFIX — Vista lateral ampliada de la zona de enrollamiento

Las dimensiones están expresadas en milímetros



#### Leyenda:

1. Punto V
2. Punto R
3. Punto W
4. Longitud de enrollamiento de la correa desde el punto V: 250 mm.
5. Plano longitudinal vertical
6. Longitud de enrollamiento de la correa desde el punto W: 200 mm.
7. Arcos creados por las longitudes de enrollamiento
8. Punto H

#### Notas:

1. La parte del anclaje superior destinada a unirse con el gancho de anclaje superior debe estar situada en la zona sombreada.
2. Punto R: punto de referencia del hombro.
3. Punto V: punto de referencia V, 350 mm verticalmente por encima y 175 mm horizontalmente detrás del punto H.
4. Punto W: punto de referencia W, 50 mm verticalmente por debajo y 50 mm horizontalmente detrás del punto R.
5. Plano M: plano de referencia M, 1 000 mm horizontalmente detrás del punto R.
6. Las superficies más adelante de la zona se generan barriando las dos líneas de enrollamiento en toda su zona de extensión en la parte delantera de la zona. Las líneas de enrollamiento representan la longitud mínima ajustada de las correas de anclaje superior típicas que se extienden desde la parte superior del sistema de retención infantil (SRI) (punto W) o más abajo en la parte trasera del SRI (punto V).

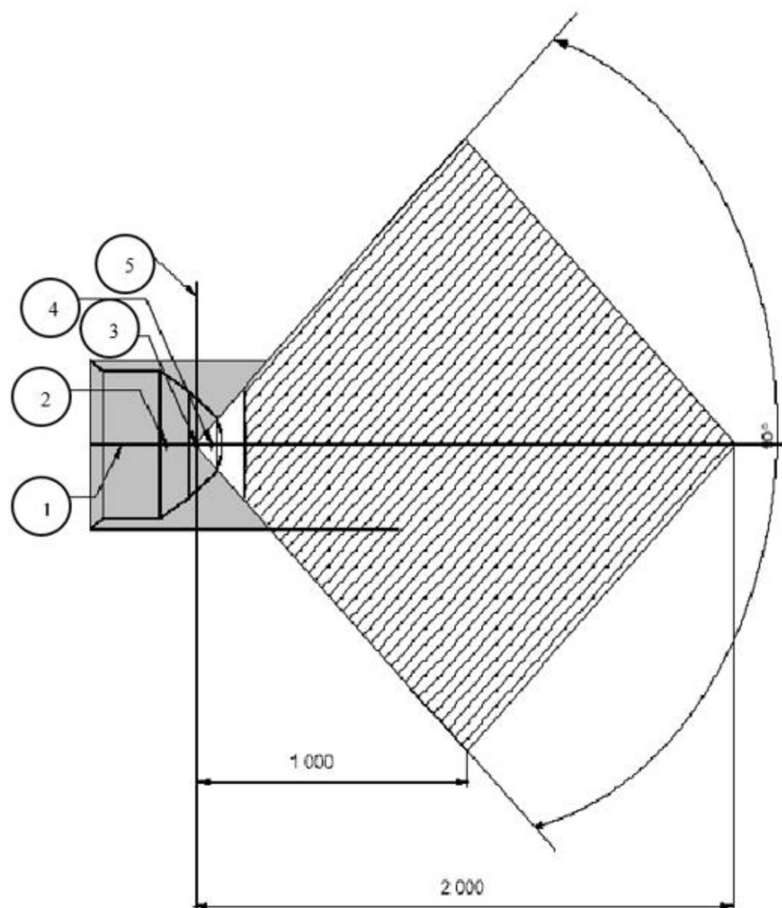


Figura 8

**Emplazamiento del anclaje superior ISOFIX, zona ISOFIX — Vista en planta**

(sección transversal plano R)

Las dimensiones están expresadas en milímetros

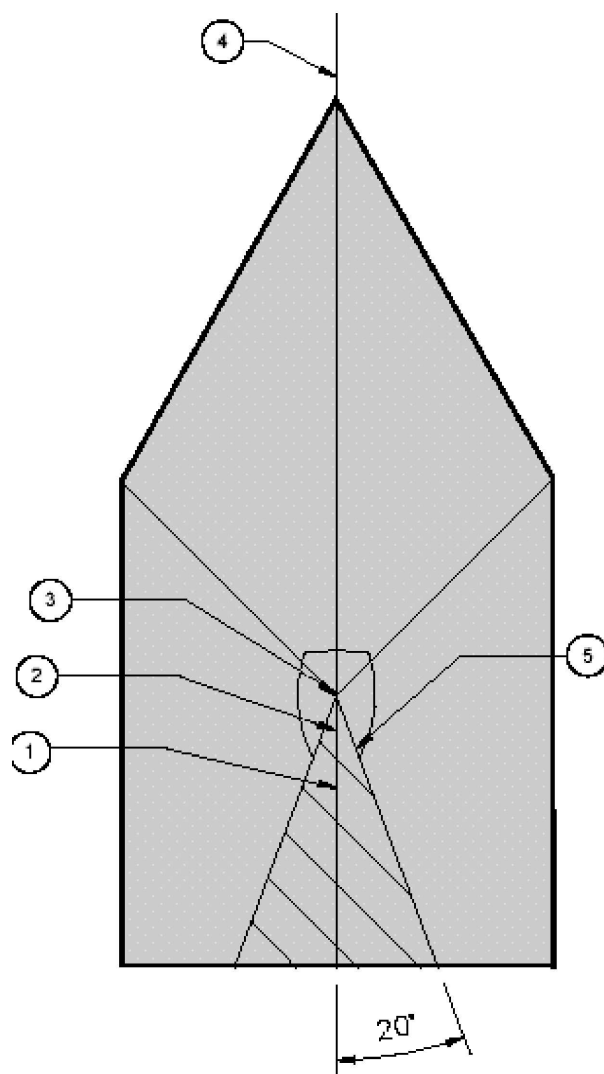
*Leyenda:*

1. Plano mediano
2. Punto V
3. Punto R
4. Punto W
5. Plano longitudinal vertical

*Notas:*

1. La parte del anclaje superior destinada a unirse con el gancho de anclaje superior debe estar situada en la zona sombreada.
2. Punto R: punto de referencia del hombro.
3. Punto V: punto de referencia V, 350 mm verticalmente por encima y 175 mm horizontalmente detrás del punto H.
4. Punto W: punto de referencia W, 50 mm verticalmente por debajo y 50 mm horizontalmente detrás del punto R.

Figura 9

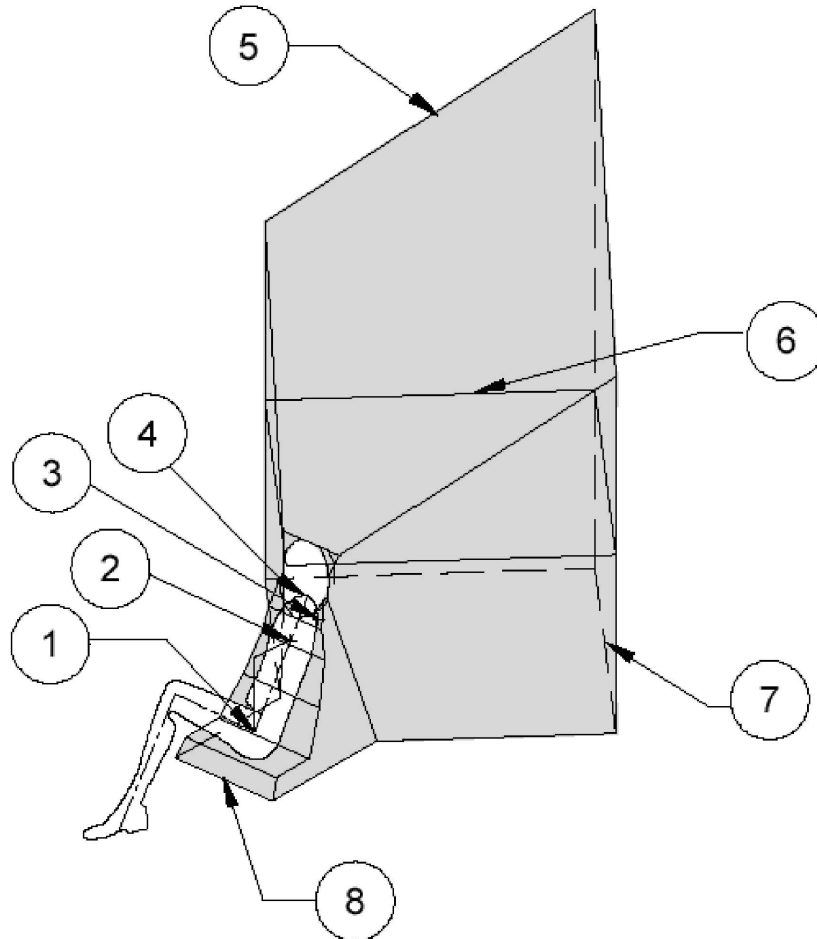
**Emplazamiento del anclaje superior ISOFIX, zona ISOFIX — Vista frontal***Leyenda:*

1. Punto V
2. Punto W
3. Punto R
4. Plano mediano
5. Vista de la zona a lo largo del plano de referencia del torso

*Notas:*

1. La parte del anclaje superior destinada a unirse con el gancho de anclaje superior debe estar situada en la zona sombreada.
2. Punto R: punto de referencia del hombro.
3. Punto V: punto de referencia V, 350 mm verticalmente por encima y 175 mm horizontalmente detrás del punto H.
4. Punto W: punto de referencia W, 50 mm verticalmente por debajo y 50 mm horizontalmente detrás del punto R.

Figura 10

**Emplazamiento del anclaje superior ISOFIX, zona ISOFIX: vista esquemática tridimensional***Leyenda:*

1. punto H
2. punto V
3. punto W
4. punto R
5. plano 45°.
6. sección transversal del plano R
7. superficie del suelo.
8. borde frontal de la zona.

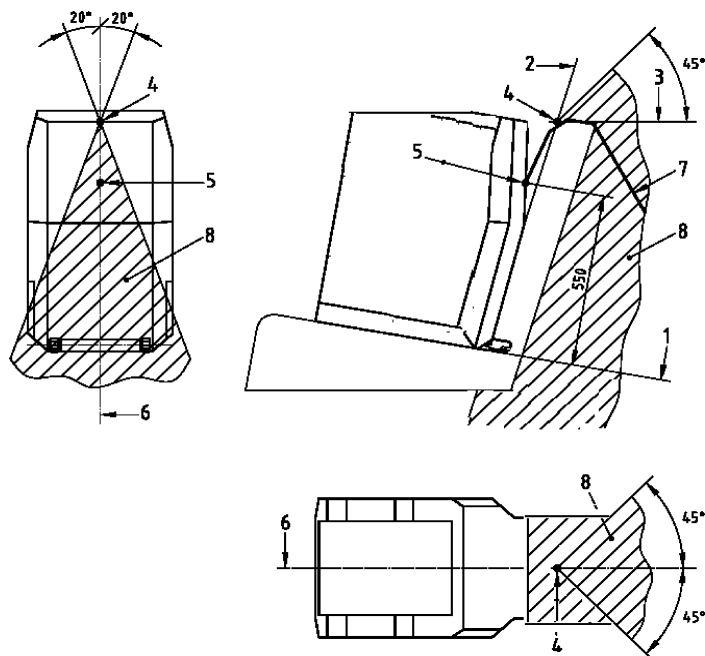
*Notas:*

1. La parte del anclaje superior destinada a unirse con el gancho de anclaje superior debe estar situada en la zona sombreada.
2. Punto R: punto de referencia del hombro.

Figura 11

**Método alternativo para situar el anclaje superior utilizando el aparato «ISO/F2» (B), zona ISOFIX —  
Vistas lateral, desde arriba y desde atrás**

Las dimensiones están expresadas en milímetros



1. cara horizontal del aparato «ISO/F2» (B)
2. cara trasera del aparato «ISO/F2» (B)
3. Línea horizontal tangente al punto superior del respaldo del asiento (último punto rígido con una dureza superior a 50 Shore A)
4. intersección entre 2 y 3
5. punto de referencia de la fijación
6. eje del aparato «ISO/F2» (B)
7. correa de anclaje superior
8. límites de la zona de anclaje

Figura 12

**Símbolo de anclaje inferior ISOFIX**

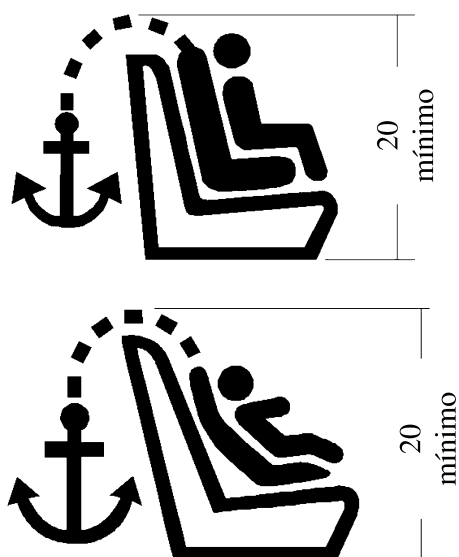


Notas:

1. El dibujo no está representado a escala.
2. El símbolo puede presentarse en imagen invertida.
3. El fabricante puede elegir el color del símbolo.

Figura 13

**Símbolo utilizado para identificar el emplazamiento de un anclaje superior que se encuentra bajo una cubierta**



Notas:

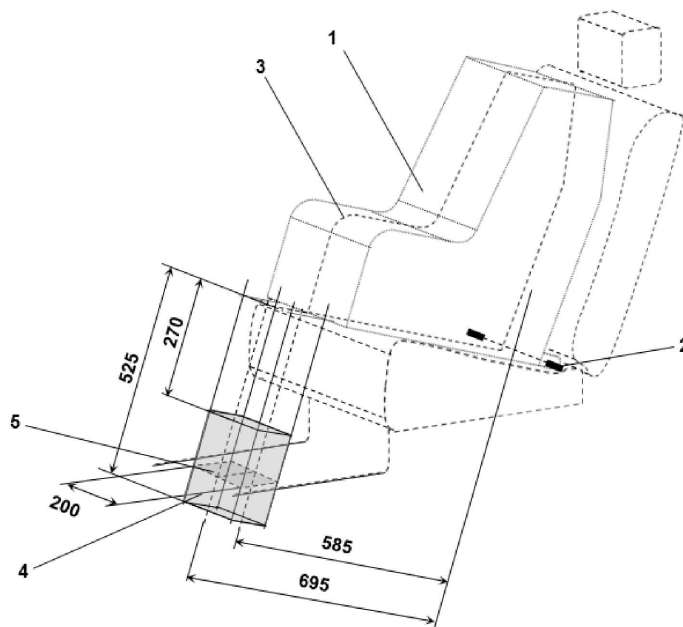
1. Dimensiones en milímetros
2. El dibujo no está representado a escala.
3. El símbolo deberá ser claramente visible mediante un contraste de colores o bien con un relieve adecuado, si está moldeado o en relieve.

ANEXO 5  
PLAZA DE ASIENTO I-SIZE

Figura 1

**Vista tridimensional del volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo**

Las dimensiones están expresadas en milímetros



*Leyenda:*

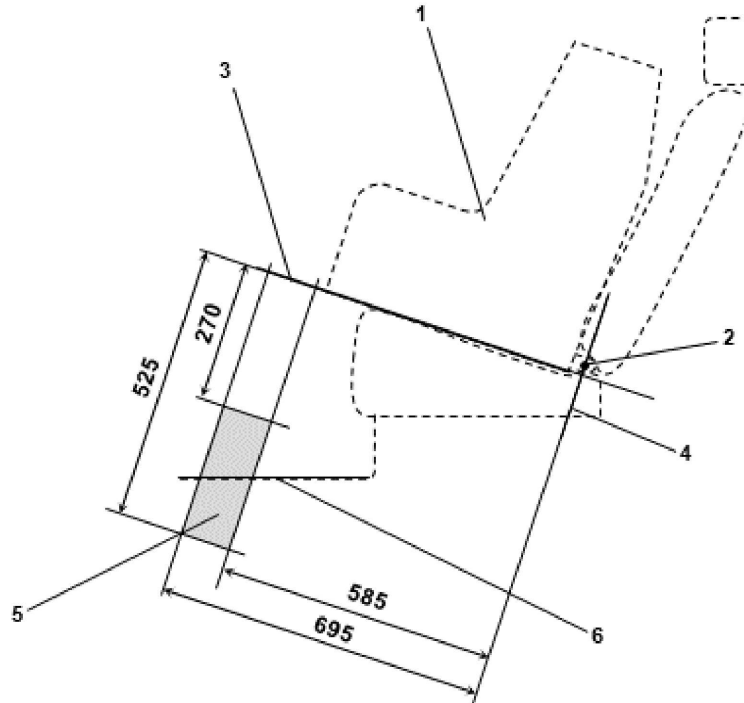
1. Aparato de retención infantil (ARI).
2. Barra de anclajes inferiores ISOFIX.
3. Plano longitudinal mediano del ARI.
4. Volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo.
5. Superficie de contacto con el suelo del vehículo.

*Nota:* El dibujo no está representado a escala.

Figura 2

**Vista lateral del volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo**

Las dimensiones están expresadas en milímetros

*Leyenda:*

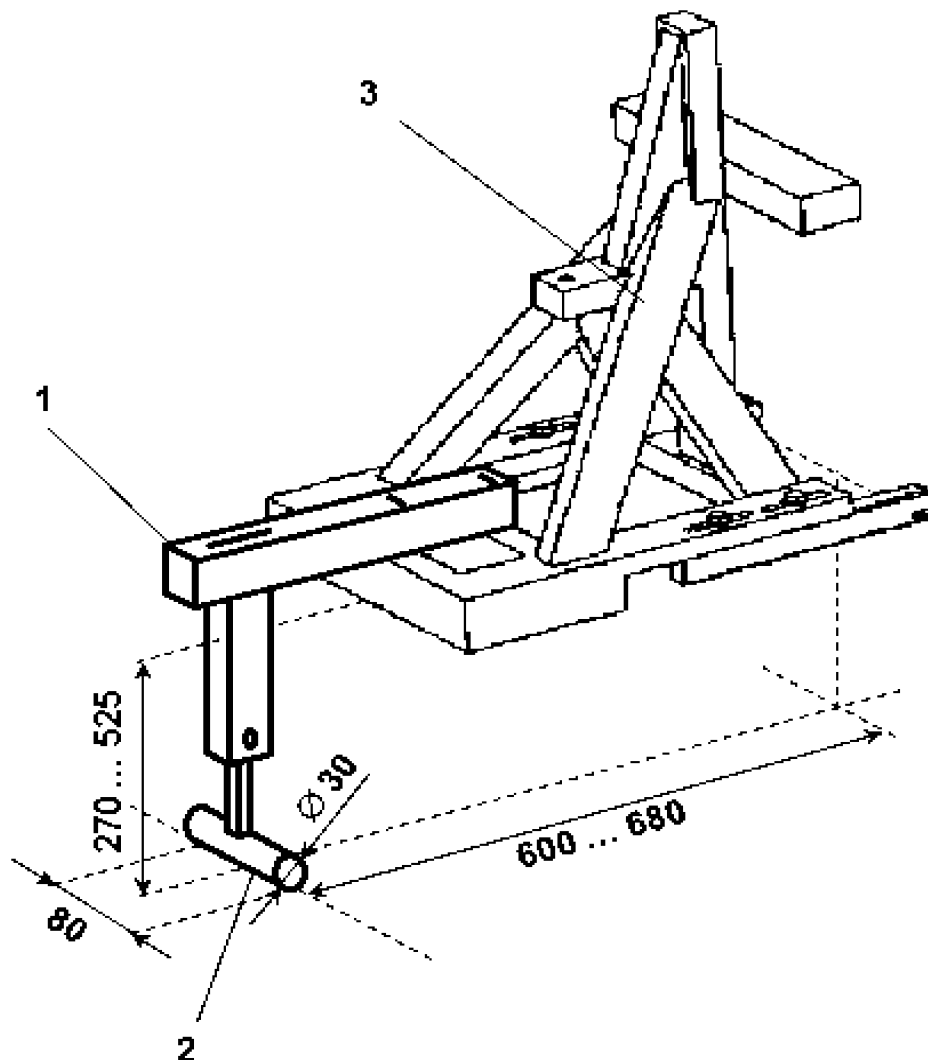
1. Aparato de retención infantil (ARI).
2. Barra de anclajes inferiores ISOFIX.
3. Plano formado por la superficie inferior del ARI cuando está instalado en la plaza de asiento determinada.
4. Plano que pasa por la barra de anclaje inferior orientado perpendicularmente al plano longitudinal mediano del ARI y al plano formado por la superficie inferior del ARI cuando está instalado en la plaza de asiento determinada.
5. Volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo dentro del cual ha de situarse el suelo del vehículo. Este volumen representa el rango de ajuste en longitud y altura de una pata de apoyo de un sistema de retención infantil i-Size.
6. Suelo del vehículo.

*Nota:* El dibujo no está representado a escala.

Figura 3

Ejemplo de un dispositivo de aplicación de fuerza modificado con un dispositivo de ensayo de la pata de apoyo (SFAD<sub>SL</sub>) en el que se muestran el rango de ajuste y las dimensiones exigidos del pie de la pata de apoyo

Las dimensiones están expresadas en milímetros



*Leyenda:*

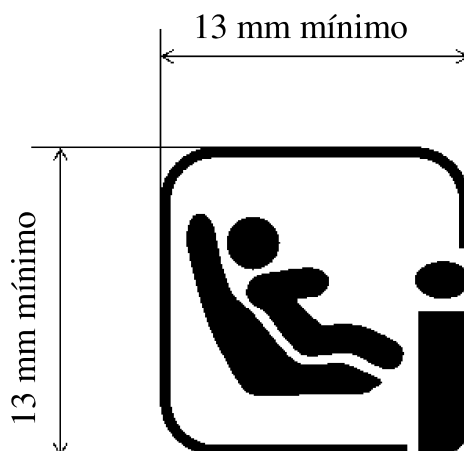
1. Dispositivo de ensayo de la pata de apoyo.
2. Pie de la pata de apoyo.
3. SFAD (según se define en el anexo 4 del presente Reglamento).

*Notas:*

1. El dibujo no está representado a escala.
2. El dispositivo de ensayo de la pata de apoyo:
  - a) permitirá realizar el ensayo en la totalidad de la superficie de contacto del suelo del vehículo definida para cada plaza de asiento i-Size;
  - b) estará fijado rígidamente al SFAD de forma que las fuerzas aplicadas a este repercutan directamente en el suelo del vehículo, sin que las fuerzas reactivas se vean reducidas por amortiguamiento en el dispositivo de ensayo de la pata de apoyo o por deformación de este.
3. El pie de la pata de apoyo estará formado por un cilindro de 80 mm de ancho y de 30 mm de diámetro, con bordes redondeados en ambas caras con un radio de 2,5 mm.
4. En el caso de que la altura se ajuste por incrementos, la distancia entre incrementos de ajuste será igual o inferior a 20 mm.



Figura 4

**Símbolo utilizado para señalar una plaza de asiento i-Size***Notas:*

1. El dibujo no está representado a escala.
  2. El fabricante puede elegir el color del símbolo.
-

**CORRECCIÓN DE ERRORES****Corrección de errores de la Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes**

(Diario Oficial de la Unión Europea L 188 de 12 de julio de 2019)

En la página 125, artículo 1 (Modificaciones de la Directiva 2009/33/CE), punto 10 (sustitución del artículo 10), apartado 2, primera línea:

*donde dice:* «2. A más tardar el 18 de abril de 2016, y posteriormente cada tres años, los Estados miembros presentarán a la [...]»,

*debe decir:* «2. A más tardar el 18 de abril de 2026, y posteriormente cada tres años, los Estados miembros presentarán a la [...]».

---

**Corrección de errores del Reglamento (UE) 2019/1966 de la Comisión, de 27 de noviembre de 2019, por el que se modifican y corrigen los anexos II, III y V del Reglamento (CE) n.º 1223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los productos cosméticos**

*(Diario Oficial de la Unión Europea L 307 de 28 de noviembre de 2019)*

En la página 19, los anexos I y II se sustituyen por el texto siguiente:

«ANEXO I

1) El anexo II del Reglamento (CE) n.º 1223/2009 queda modificado como sigue:

Se añaden las entradas siguientes:

Número de referencia	Identificación de la sustancia		
	Nombre químico/DCI	Número CAS	Número CE
a	b	c	d
“1612	Fosmet (ISO); fosforoditioato de S-[(1,3-dioxo-1,3-dihidro-2H-isoindol-2-il)metilo] y O,O-dimetilo; fosforoditioato de O,O-dimetilo y S-ftalimidometilo	732-11-6	211-987-4
1613	Permanganato de potasio	7722-64-7	231-760-3
1614	2-Bencil-2-dimetilamino-4'-morfolinobutirofenona	119313-12-1	404-360-3
1615	Quizalofop-p-tefurilo (ISO); (+/-) (R)-2-[4-(6-cloroquinoxalín-2-iloxi)feniloxi]propionato de tetrahidrofurfurilo	200509-41-7	414-200-4
1616	Propiconazol (ISO); (2RS,4RS;2RS,4SR)-1-[[2-(2,4-diclorofenil)-4-propil-1,3-dioxolán-2-il]metil]-1H-1,2,4-triazol	60207-90-1	262-104-4
1617	Pinoxaden (ISO); 2,2-dimetilpropionato de 8-(2,6-dietil-p-tolil)-1,2,4,5-tetrahidro-7-oxo-7H-pirazolo[1,2-d][1,4,5]oxadiazepiín-9-ilo	243973-20-8	635-361-9
1618	Tetrametrina (ISO); 2,2-dimetil-3-(2-metilprop-1-en-1-il)ciclopropanocarboxilato de (1,3-dioxo-1,3,4,5,6,7-hexahidro-2H-isoindol-2-il)metilo	7696-12-0	231-711-6
1619	(1R-trans)-2,2-Dimetil-3-(2-metilprop-1-enil)ciclopropanocarboxilato de (1,3,4,5,6,7-hexahidro-1,3-dioxo-2H-isoindol-2-il)metilo	1166-46-7	214-619-0

Número de referencia	Identificación de la sustancia		
	Nombre químico/DCI	Número CAS	Número CE
a	b	c	d
1620	Espirodiclofeno (ISO); 2,2-dimetilbutirato de 3-(2,4-diclorofenil)-2-oxo-1-oxaespiro[4.5]dec-3-en-4-ilo	148477-71-8	604-636-5
1621	Masa de reacción de 1-[2-(2-aminobutoxi)etoxi]but-2-ilamina y de 1-([2-(2-aminobutoxi)etoxi]metil)propoxi but-2-ilamina	897393-42-9	447-920-2
1622	1-Vinilimidazol	1072-63-5	214-012-0
1623	Amisulbrom (ISO); 3-(3-bromo-6-fluoro-2-metilindol-1-ilsufonil)-N,N-dimetil-1H-1,2,4-triazol-1-sulfonamida	348635-87-0	672-776-4".

2) El anexo III del Reglamento (CE) n.º 1223/2009 queda modificado como sigue:

La entrada 98 se sustituye por el texto siguiente:

"98	Ácido 2-hidroxibenzoico (*)	Salicylic acid	69-72-7	200-712-3	a) Productos para el pelo que se aclaran	a) 3,0 %	No utilizar en productos para niños menores de 3 años	No utilizar para niños menores de 3 años (**)
					b) Otros productos excepto lociones corporales, sombras de ojos, rímel, delineadores de ojos, barras de labios y desodorantes de bola	b) 2,0 %	No utilizar en aplicaciones que puedan dar lugar a una exposición de los pulmones del usuario final por inhalación. No utilizar en productos bucales Con otros fines que no sean la inhibición del crecimiento de microorganismos en el producto. La presentación del producto debe poner en evidencia estos otros fines.	

(\*) Como conservante, véase el anexo V, n.º 3.

(\*\*) Únicamente en caso de productos que podrían utilizarse con niños menores de 3 años.".

3) El anexo V del Reglamento (CE) n.º 1223/2009 se modifica como sigue:

La entrada 3 se sustituye por el texto siguiente:

Número de referencia	Identificación de las sustancias				Condiciones			Texto de las condiciones de empleo y advertencias
	Nombre químico/DCI	Nombre común del ingrediente recogido en el glosario	Número CAS	Número CE	Tipo de producto, partes del cuerpo	Concentración máxima en el producto preparado para el uso	Otras condiciones	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
"3"	Ácido salicílico (*) y sus sales	Salicylic acid	69-72-7	200-712-3		0,5 % (ácido)	No utilizar en productos para niños menores de 3 años	No utilizar para niños menores de 3 años (**)
							No utilizar en productos bucales	
							No utilizar en aplicaciones que puedan dar lugar a una exposición de los pulmones del usuario final por inhalación.	
		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 % (ácido)	No utilizar en productos para niños menores de 3 años, excepto en champús	No utilizar para niños menores de 3 años (***)

(\*) Con usos distintos del uso como conservante, véase el anexo III, n.º 98.

(\*\*) Únicamente en caso de productos que podrían utilizarse con niños menores de 3 años.

(\*\*\*) Únicamente cuando se trate de productos que pudieran emplearse para los cuidados de niños menores de 3 años y que permanezcan en contacto prolongado con la piel.

## ANEXO II

1) El anexo II del Reglamento (CE) n.º 1223/2009 queda modificado como sigue:

a) la entrada 395 se sustituye por el texto siguiente:

Número de referencia	Identificación de la sustancia		
	Nombre químico/DCI	Número CAS	Número CE
"395	8-Hidroxiquinoleína y su sulfato de bis(8-hidroxiquinolinio), con excepción de los usos del sulfato previstos en la entrada 51 del anexo III	148-24-3 134-31-6	205-711-1 205-137-1";

b) la entrada 1396 se sustituye por el texto siguiente:

Número de referencia	Identificación de la sustancia		
	Nombre químico/DCI	Número CAS	Número CE
a	b	c	d
"1396	Boratos, tetraboratos, octaboratos y sales y ésteres del ácido bórico, incluidos los siguientes:		
	octaborato de disodio anhidro [1]	12008-41-2 [1]	234-541-0 [1]
	octaborato de disodio tetrahidratado [2]	12280-03-4 [2]	234-541-0 [2]
	2-aminoetanol, monoéster con el ácido bórico [3]	10377-81-8 [3]	233-829-3 [3]
	ortoborato de 2-hidroxiopropil-amonio y dihidrógeno [4]	68003-13-4 [4]	268-109-8 [4]
	borato de potasio, sal potásica del ácido bórico [5]	12712-38-8 [5]	603-184-6 [5]
	borato de trioctildodecilo [6]	— [6]	— [6]
	borato de zinc [7]	1332-07-6 [7]	215-566-6 [7]
	borato de sodio, tetraborato de disodio anhidro; ácido bórico, sal de sodio [8]	1330-43-4 [8]	215-540-4 [8]
	heptaóxido de tetraboro y disodio hidratado [9]	12267-73-1 [9]	235-541-3 [9]
	ácido ortobórico, sal de sodio [10]	13840-56-7 [10]	237-560-2 [10]
	tetraborato de disodio decahidratado; bórax decahidratado [11]	1303-96-4 [11]	215-540-4 [11]
tetraborato de disodio pentahidratado; bórax pentahidratado [12]	12179-04-3 [12]	215-540-4 [12]";	

c) la entrada 1507 se sustituye por el texto siguiente:

Número de referencia	Identificación de la sustancia		
	Nombre químico/DCI	Número CAS	Número CE
"1507	Diaminotolueno, metilfenilendiamina, producto técnico – masa de reacción de [4-metil-m-fenilendiamina y 2-metil-m-fenilendiamina]	—	—”;

d) se añaden las entradas siguientes:

Número de referencia	Identificación de la sustancia		
	Nombre químico/DCI	Número CAS	Número CE
a	b	c	d
"1624	Pirimicarb (ISO); 2-(dimetilamino)-5,6-dimetilpirimidin-4-il dimetilcarbamato	23103-98-2	245-430-1
1625	1,2-Dicloropropano; dicloruro de propileno	78-87-5	201-152-2
1626	Fenol, dodecil-, ramificado [1]	121158-58-5 [1]	310-154-3 [1]
	Fenol, 2-dodecil-, ramificado [2]	1801269-80-6 [2]	- [2]
	Fenol, 3-dodecil-, ramificado [3]	1801269-77-1 [3]	- [3]
	Fenol, 4-dodecil-, ramificado [4]	210555-94-5 [4]	640-104-9 [4]
	Fenol, derivados tetrapropenílicos [5]	74499-35-7 [5]	616-100-8 [5]
1627	Cumatetralilo (ISO); 4-hidroxi-3-(1,2,3,4-tetrahidro-1-naftil)cumarina	5836-29-3	227-424-0
1628	Difenácum (ISO); 3-(3-bifenil-4-il-1,2,3,4-tetrahidro-1-naftil)4-hidroxycumarina	56073-07-5	259-978-4
1629	Brodifácum (ISO); 4-hidroxi-3-(3-(4'-bromo-4-bifenilil)-1,2,3,4-tetrahidro-1-naftil)cumarina	56073-10-0	259-980-5
1630	Flocumafén (ISO); masa de reacción de: cis-4-hidroxi-3-(1,2,3,4-tetrahidro-3-(4-(4-trifluorometil-benciloxi)fenil)-1-naftil)cumarina y trans-4-hidroxi-3-(1,2,3,4-tetrahidro-3-(4-(4-trifluorometil-benciloxi)fenil)-1-naftil)cumarina	90035-08-8	421-960-0

1631	Acetocloro (ISO); 2-cloro- <i>N</i> -(etoximetil)- <i>N</i> -(2-etil-6-metilfenil)acetamida	34256-82-1	251-899-3
1632	Microfibras de vidrio E de composición representativa	—	—
1633	Microfibras de vidrio de composición representativa	—	—
1634	Bromadiolona (ISO); 3-[3-(4'-bromobifenil-4-il)-3-hidroxi-1-fenilpropil]-4-hidroxi-2 <i>H</i> -cromen-2-ona	28772-56-7	249-205-9
1635	Difetialona (ISO); 3-[3-(4'-bromobifenil-4-il)-1,2,3,4-tetrahidronaftalen-1-il]-4-hidroxi-2 <i>H</i> -1-benzotiopiran-2-ona	104653-34-1	600-594-7
1636	Ácido perfluorononan-1-oico [1]	375-95-1 [1]	206-801-3 [1]
	y sus sales de sodio [2]	21049-39-8 [2]	- [2]
	y de amonio [3]	4149-60-4 [3]	- [3]
1637	Ftalato de dicitclohexilo	84-61-7	201-545-9
1638	3,7-Dimetilocta-2,6-dienonitrilo	5146-66-7	225-918-0
1639	Bupirinato (ISO); dimetilsulfamato de 5-butil-2-etilamino-6-metilpirimidin-4-ilo	41483-43-6	255-391-2
1640	Triflumizol (ISO); (1 <i>E</i> )- <i>N</i> -[4-cloro-2-(trifluorometil)fenil]-1-(1 <i>H</i> -imidazol-1-il)-2-propoxietanimina	68694-11-1	604-708-8
1641	Hidroperóxido de <i>terc</i> -butilo	75-91-2	200-915-7".



2) El anexo III del Reglamento (CE) n.º 1223/2009 queda corregido como sigue:

a) la entrada 9 se sustituye por el texto siguiente:

Número de referencia	Identificación de las sustancias				Restricciones			Texto de las condiciones de empleo y advertencias
	Nombre químico/DCI	Nombre común del ingrediente recogido en el glosario	Número CAS	Número CE	Tipo de producto, partes del cuerpo	Concentración máxima en el producto preparado para el uso	Otras restricciones	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
"9"	Metilfenilendiaminas, sus derivados N-sustituidos y sus sales (1), excepto las sustancias con los números de orden 9 bis y 9 ter del presente anexo y las sustancias con los números de orden 364, 413, 1144, 1310, 1313 y 1507 del anexo II				Colorantes de oxidación para el teñido del pelo		a) Uso general	a) La etiqueta indicará: La proporción de mezcla. "⚠ Los colorantes del pelo pueden causar reacciones alérgicas graves. Lea y siga las instrucciones. Este producto no está destinado a utilizarse en personas menores de 16 años. Los tatuajes temporales de 'henna negra' pueden aumentar el riesgo de alergia. No utilice el tinte capilar: — si tiene una erupción cutánea en el rostro o tiene el cuero cabelludo sensible, irritado o dañado; — si alguna vez ha experimentado cualquier tipo de reacción después de la coloración del pelo; — si alguna vez ha experimentado una reacción a los tatuajes temporales de 'henna negra'. Contiene fenilendiaminas (diaminotoluenos). No usar para teñir pestañas o cejas."
							b) Uso profesional	b) La etiqueta indicará:

Número de referencia	Identificación de las sustancias				Restricciones			Texto de las condiciones de empleo y advertencias
	Nombre químico/DCI	Nombre común del ingrediente recogido en el glosario	Número CAS	Número CE	Tipo de producto, partes del cuerpo	Concentración máxima en el producto preparado para el uso	Otras restricciones	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
							<p>Para a) y b): Después de mezclarse en condiciones oxidantes, la concentración máxima aplicada al pelo no deberá exceder de un 5 % calculada en base libre.</p>	<p>La proporción de mezcla. "Solo para uso profesional. Los colorantes del pelo pueden causar reacciones alérgicas graves. Lea y siga las instrucciones. Este producto no está destinado a utilizarse en personas menores de 16 años. Los tatuajes temporales de 'henna negra' pueden aumentar el riesgo de alergia. No utilice el tinte capilar: — si tiene una erupción cutánea en el rostro o tiene el cuero cabelludo sensible, irritado o dañado; — si alguna vez ha experimentado cualquier tipo de reacción después de la coloración del pelo; — si alguna vez ha experimentado una reacción a los tatuajes temporales de 'henna negra'. Contiene fenilendiaminas (diaminotoluenos). Utilice guantes adecuados".;</p>

b) se añade la entrada siguiente:

Número de referencia	Identificación de las sustancias				Restricciones			Texto de las condiciones de empleo y advertencias
	Nombre químico/ DCI	Nombre común del ingrediente recogido en el glosario	Número CAS	Número CE	Tipo de producto, partes del cuerpo	Concentración máxima en el producto preparado para el uso	Otras restricciones	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
"51	Sulfato de bis(8-hidroxiquinolinio)	Oxyquinoline sulphate	134-31-6	205-137-1	Agente estabilizador del agua oxigenada en los productos para el pelo que se aclaran	0,3 % (de base)		
					Agente estabilizador del agua oxigenada en los productos para el pelo que no se aclaran	0,03 % (de base)".»		





ISSN 1977-0685 (edición electrónica)  
ISSN 1725-2512 (edición papel)



**Oficina de Publicaciones de la Unión Europea**  
2985 Luxemburgo  
LUXEMBURGO

**ES**