



Tartalom

II Nem jogalkotási aktusok

RENDELETEK

- ★ A Bizottság (EU) 2015/1403 végrehajtási rendelete (2015. augusztus 18.) a Kínai Népköztársaságból származó vagy ott feladott kristályos szilícium fotovillamos modulok és alapvető részeik (azaz elemek) behozatalára vonatkozó dömpingellenes és szubvencióellenes eljárásokkal kapcsolatban a végleges intézkedések alkalmazási időszaka tekintetében felajánlott kötelezettségvállalás elfogadásának megerősítéséről szóló 2013/707/EU bizottsági végrehajtási határozattal elfogadott kötelezettségvállalás elfogadásának egy exportáló gyártó tekintetében történő visszavonásáról ..... 1

A Bizottság (EU) 2015/1404 végrehajtási rendelete (2015. augusztus 18.) az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról 14

HATÁROZATOK

- ★ A Bizottság (EU) 2015/1405 végrehajtási határozata (2015. augusztus 18.) az egyes tagállamokban előforduló afrikai sertéspestissel kapcsolatos járványügyi intézkedésekről szóló 2014/709/EU végrehajtási határozat mellékletének az Észtországra, Lettországra és Litvániára vonatkozó bejegyzések tekintetében történő módosításáról (az értesítés a C(2015) 5912. számú dokumentummal történt) <sup>(1)</sup> ..... 16

NEMZETKÖZI MEGÁLLAPODÁSOKKAL LÉTREHOZOTT SZERVEK ÁLTAL ELFOGADOTT JOGI AKTUSOK

- ★ Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) 14. számú előírása – Egységes rendelkezések a járműveknek a biztonsági öv rögzítési pontjai, az ISOFIX rögzítési rendszerek, az ISOFIX felső hevederrögzítési pontok és az i-Size ülőhelyek tekintetében történő jóváhagyásáról [2015/1406] ..... 27

<sup>(1)</sup> EGT-vonatkozású szöveg

## Helyesbítések

- \* Helyesbítés a kereskedelmi ügyletekhez kapcsolódó késedelmes fizetések elleni fellépésről szóló, 2011. február 16-i 2011/7/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvhez (HL L 48., 2011.2.23.) ..... 82

## II

(Nem jogalkotási aktusok)

## RENDELETEK

## A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1403 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2015. augusztus 18.)

a Kínai Népköztársaságból származó vagy ott feladott kristályos szilícium fotovillamos modulok és alapvető részeik (azaz elemek) behozatalára vonatkozó dömpingellenes és szubvencióellenes eljárásokkal kapcsolatban a végleges intézkedések alkalmazási időszaka tekintetében felajánlott kötelezettségvállalás elfogadásának megerősítéséről szóló 2013/707/EU bizottsági végrehajtási határozattal elfogadott kötelezettségvállalás elfogadásának egy exportáló gyártó tekintetében történő visszavonásáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre (a továbbiakban: Szerződés),

tekintettel az Európai Közösségben tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozattal szembeni védelemről szóló, 2009. november 30-i 1225/2009/EK tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> (a továbbiakban: dömpingellenes alaprendelet) és különösen annak 8. cikkére,

tekintettel az Európai Közösségben tagsággal nem rendelkező országokból érkező támogatott behozattal szembeni védelemről szóló, 2009. június 11-i 597/2009/EK tanácsi rendeletre <sup>(2)</sup> (a továbbiakban: szubvencióellenes alaprendelet) és különösen annak 13. cikkére,

tájékoztatva a tagállamokat,

mivel:

## A. KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁS ÉS EGYÉB MEGLÉVŐ INTÉZKEDÉSEK

- (1) Az 513/2013/EU rendelettel <sup>(3)</sup> az Európai Bizottság (a továbbiakban: Bizottság) ideiglenes dömpingellenes vámot vetett ki a Kínai Népköztársaságból (a továbbiakban: Kína) származó vagy ott feladott kristályos szilícium fotovillamos modulok (a továbbiakban: modulok) és alapvető részeik (azaz elemek és lemezek) Európai Unióba (a továbbiakban: Unió) irányuló behozatalára.
- (2) Az exportáló gyártók egy csoportja azzal bízta meg a Kínai Gép- és Elektronikus Termék Export-import Kereskedelmi Kamarát (továbbiakban: CCCME), hogy a nevükben nyújtson be árra vonatkozó kötelezettségvállalást a Bizottsághoz, mely kérésnek a CCCME eleget is tett. Az árra vonatkozó kötelezettségvállalás feltételeiből egyértelműen kitűnik, hogy az egyes exportáló gyártók árra vonatkozó egyedi kötelezettségvállalásainak összevonásáról van szó, amelyeket az adminisztráció egyszerűsítése miatt a CCCME koordinál.

<sup>(1)</sup> HL L 343., 2009.12.22., 51. o.

<sup>(2)</sup> HL L 188., 2009.7.18., 93. o.

<sup>(3)</sup> HL L 152., 2013.6.5., 5. o.

- (3) A Bizottság a 2013/423/EU határozatával <sup>(1)</sup> elfogadta ezt az árra vonatkozó kötelezettségvállalást az ideiglenes dömpingellenes vám tekintetében. Az ideiglenes dömpingellenes vámmal kapcsolatos kötelezettségvállalás elfogadása nyomán szükségessé vált technikai jellegű módosítások végrehajtása érdekében a Bizottság a 748/2013/EU rendelettel <sup>(2)</sup> módosította az 513/2013/EU rendeletet.
- (4) Az 1238/2013/EU végrehajtási rendelettel <sup>(3)</sup> a Tanács végleges dömpingellenes vámot vetett ki a Kínából származó vagy ott feladott modulok és elemek (a továbbiakban: érintett termékek) Unióba irányuló behozatalára. Az 1239/2013/EU végrehajtási rendelettel <sup>(4)</sup> a Tanács végleges kiegyenlítő vámot is kivetett az érintett termékek Unióba irányuló behozatalára.
- (5) Az exportáló gyártók egy csoportja (a továbbiakban: az exportáló gyártók) és a CCCME által az árra vonatkozóan felajánlott kötelezettségvállalás módosított változatával kapcsolatos értesítést követően a Bizottság a 2013/707/EU végrehajtási határozattal <sup>(5)</sup> megerősítette az árra vonatkozó módosított kötelezettségvállalás (a továbbiakban: kötelezettségvállalás) elfogadását a végleges intézkedések alkalmazási időszaka tekintetében. E határozat melléklete sorolja fel azon exportáló gyártókat, amelyek tekintetében elfogadták a kötelezettségvállalást, és így többek között tartalmazza – a B923-as TARIC-kiegészítő kód alatt együttesen – a ZNSHINE PV-TECH CO. LTD-t és a vele kapcsolatban álló, európai unióbeli vállalatát (a továbbiakban: ZNSHINE) is.
- (6) A 2014/657/EU végrehajtási határozattal <sup>(6)</sup> a Bizottság elfogadta az exportáló gyártók csoportja és a CCCME által az érintett termékekre, azaz a Kínából származó vagy ott feladott, jelenleg az ex 8541 40 90 (TARIC-kódok: 8541 40 90 21, 8541 40 90 29, 8541 40 90 31 és 8541 40 90 39) KN-kód alá tartozó, az exportáló gyártók által előállított modulokra vagy elemekre (a továbbiakban: a kötelezettségvállalás hatálya alá tartozó termék) vonatkozó kötelezettségvállalás végrehajtásához kapcsolódó pontosításokra irányulóan megfogalmazott javaslatot. A (4) preambulumbekzdésben említett dömpingellenes és kiegyenlítő vámok a kötelezettségvállalással együtt a továbbiakban együttesen: intézkedések.
- (7) Az (EU) 2015/866 végrehajtási rendelettel <sup>(7)</sup> a Bizottság három exportáló gyártó tekintetében visszavonta a kötelezettségvállalások elfogadását.

#### B. A KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁS FELTÉTELEI

- (8) Az exportáló gyártók többek között vállalták, hogy a kötelezettségvállalás hatálya alá tartozó terméket az Unióba irányuló import éves mennyiségének a kötelezettségvállalásban meghatározott mértékéig (a továbbiakban: éves szint) nem értékesítik egy adott minimális importár (a továbbiakban: a minimális importár) alatt az első független uniós vevő részére. Az exportáló gyártók emellett azt is vállalták, hogy az éves szint erejéig valamennyi értékesítést az adott exportáló gyártó által kiállított kereskedelmi számla, valamint a kötelezettségvállalásban szereplő információkat tartalmazó, CCCME által kiadott kiviteli kötelezettségvállalási igazolás fog kísérni.
- (9) A kötelezettségvállalás – egy nem teljes körű felsorolás formájában – egyértelművé teszi, hogy mi minősül a kötelezettségvállalás megsértésének. A felsorolásban szerepel:

— az érintett termékek származására vonatkozó félrevezető nyilatkozatok,

— az Unióba irányuló kereskedelem szerkezetének olyan változása, amelynek az intézkedések bevezetésén kívül semmilyen más megfelelő magyarázata és gazdasági indoka nincs.

Az exportáló gyártó viseli a felelősséget a kötelezettségvállalás azon megsértéséért, amelyet egy vele – a kötelezettségvállalás meghatározása szerint – kapcsolatban álló fél követ el.

- (10) A kötelezettségvállalás arra is kötelezi az exportáló gyártókat, hogy negyedévente részletesen tájékoztassák a Bizottságot az Unióba irányuló összes exportértékesítésükről és uniós viszonteladásukról (a továbbiakban: negyedéves jelentések). Ennek értelmében a negyedéves jelentésekben közölt adatoknak teljes körűnek és helytállóknak kell lenniük, és a jelentésekben szerepeltett ügyleteknek teljes mértékben meg kell felelniük a kötelezettségvállalás feltételeinek.

<sup>(1)</sup> HL L 209., 2013.8.3., 26. o.

<sup>(2)</sup> HL L 209., 2013.8.3., 1. o.

<sup>(3)</sup> HL L 325., 2013.12.5., 1. o.

<sup>(4)</sup> HL L 325., 2013.12.5., 66. o.

<sup>(5)</sup> HL L 325., 2013.12.5., 214. o.

<sup>(6)</sup> HL L 270., 2014.9.11., 6. o.

<sup>(7)</sup> HL L 139., 2015.6.5., 30. o.

- (11) A kötelezettségvállalás teljesítésének biztosítása érdekében az exportáló gyártók továbbá vállalták, hogy a Bizottság által szükségesnek ítélt valamennyi információt rendelkezésre bocsátják.

### C. AZ EXPORTÁLÓ GYÁRTÓKKAL KAPCSOLATOS NYOMON KÖVETÉS

- (12) A kötelezettségvállalásnak való megfelelés nyomon követése során a Bizottság ellenőrizte az exportáló gyártók által közölt, a kötelezettségvállalás szempontjából releváns információkat. A Bizottság emellett a dömpingellenes alaprendelet 8. cikkének (9) bekezdése és 14. cikkének (7) bekezdése, valamint a szubvencióellenes alaprendelet 13. cikkének (9) bekezdése és 24. cikkének (7) bekezdése alapján a tagállamok közreműködését is kérte.
- (13) A (14)–(17) preambulumbekzdésben szereplő megállapítások a ZNSHINE tekintetében feltárt problémákkal foglalkoznak, amelyek miatt ezen exportáló gyártó esetében a Bizottságnak vissza kell vonnia a kötelezettségvállalás elfogadását.

### D. A KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁS ELFOGADÁSÁNAK VISSZAVONÁSÁT MEGALAPOZÓ INDOKOK

- (14) Két tagállam vámhatósága a napelemmodulok több importügylete kapcsán előírta a dömpingellenes és kiegyenlítő vámok megfizetését. A napelemmodulok származási helyeként eredetileg nem Kínát jelentették be, vagyis azokra az intézkedések hatálya nem terjedt ki. A vámhatóságok ugyanakkor megállapították, hogy a napelemmodulokat a ZNSHINE gyártotta, és azokat egy harmadik országon keresztül szállították az Unióba.
- (15) A Bizottság számára rendelkezésre álló információk alapján e tevékenységeket a ZNSHINE-nal kapcsolatban álló felek közreműködésével hajtották végre. Ennek alapján tehát a ZNSHINE megsértette a (9) preambulumbekzdésben említett kötelezettségvállalási feltételeket.
- (16) A Bizottság emellett azt is feltárta, hogy negyedéves jelentéseiben a ZNSHINE hosszú időszakon keresztül számos kereskedelmi számla esetében félrevezető információkat szolgáltatott azok keltével kapcsolatban. Mivel a minimális importár esetében időszakonkénti kiigazításon alapuló mechanizmus alkalmazandó, a számla tényleges keltének ismerete elengedhetetlen annak meghatározásához, hogy tiszteletben tartották-e a minimális importarat. A ZNSHINE által benyújtott információk alapján a Bizottság megállapította, hogy a fenti esetekben az uniós vámkezeléshez bemutatott kereskedelmi számla és a CCCME kiviteli kötelezettségvállalási igazolásának igényléséhez használt számla kiállítás dátuma nem egyezik meg. Az egyes számlák kelte egymástól igen távol eső időpontokat jelöltek. A ZNSHINE szerint a számlák kelte tekintetében megmutakozó eltérés tapasztalatlanságból vétett technikai jellegű hibával magyarázható. A Bizottság ilyen jellegű magyarázatot nem tud elfogadni.
- (17) A Bizottság elemezte a ZNSHINE negyedéves jelentése szempontjából e következetlenség súlyát, és arra jutott, hogy a ZNSHINE megsértette a kötelezettségvállalás alapján rá háruló jelentéstételei kötelezettséget.

### E. A KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁS EGÉSZÉNEK KIVITELEZHETŐSÉGÉRE VONATKOZÓ ÉRTÉKELÉS

- (18) A kötelezettségvállalás értelmében annak feltételeinek valamely exportáló gyártó általi megsértése nem eredményezi a kötelezettségvállalás elfogadásának minden exportáló gyártóra kiterjedő visszavonását. Ilyen esetben a Bizottságnak meg kell vizsgálnia a kötelezettségvállalási feltételek adott megsértésének a kötelezettségvállalás kivitelezhetőségére gyakorolt hatását az összes exportáló gyártó és a CCCME tekintetében.
- (19) A Bizottság ennek megfelelően megvizsgálta a kötelezettségvállalás feltételeinek a ZNSHINE általi megsértésének a kötelezettségvállalás kivitelezhetőségére gyakorolt hatását az összes exportáló gyártó és a CCCME tekintetében.
- (20) A kötelezettségvállalás megsértéséért kizárólag a szóban forgó exportáló gyártó felelős; a nyomon követés nem állapította meg azt, hogy jelentős számú exportáló gyártó vagy a CCCME rendszeresen megsértette volna a kötelezettségvállalást.
- (21) A Bizottság ezért arra a megállapításra jutott, hogy a kötelezettségvállalás működése általában véve biztosított, a kötelezettségvállalás elfogadásának az összes exportáló gyártóra és a CCCME-re kiterjedő visszavonása nem indokolt.

## F. ÍRÁSBELI BEADVÁNYOK ÉS MEGHALLGATÁSOK

- (22) A dömpingellenes alaprendelet 8. cikkének (9) bekezdése és a szubvencióellenes alaprendelet 13. cikkének (9) bekezdése alapján az érdekelt felek számára biztosították a lehetőséget meghallgatásukra és észrevételeik megtételére. Észrevételeket a ZNSHINE, illetve egy érdekelt fél nyújtott be.

## i. A ZNSHINE észrevételei

- (23) A ZNSHINE állítása szerint a (14) és (15) preambulumbekkezdésben kifejtett tevékenységekben közreműködő vállalatok közül az egyikkel nem áll kapcsolatban, az pusztán az egyik harmadik országbeli vevője. A Bizottság által hivatkozott információból kiderül, hogy a szóban forgó vevő és a ZNSHINE között milyen jellegű üzleti kapcsolat áll fenn. Ez az üzleti kapcsolat egyébként sem számít semmilyen szempontból jogilag elismert kapcsolatnak. A ZNSHINE kijelentette továbbá, hogy nem áll módjában ellenőrizni, hogy a termékeket e vevő kinek értékesíti.
- (24) Mivel ezeket az állításokat a ZNSHINE nem támasztotta alá bizonyítékokkal – például állítólagos vevőjének tulajdonosi szerkezetére vonatkozó adatokkal, amelyek adott esetben megcáfolnák a (15) preambulumbekkezdésben hivatkozott, rendelkezésre álló információkat –, a Bizottság ezen állításokat elutasítja. Mindenesetre még abban az esetben is, ha a kérdéses vállalat független vevő (habár nem az), a ZNSHINE akkor is elmulasztott óvintézkedéseket tenni annak megakadályozására, hogy e vevő modulokat értékesítsen az Unióba, ami egyben a kötelezettségvállalás egy másik kikötésének a megsértését jelentette volna.
- (25) A ZNSHINE kifogásolta továbbá, hogy a Bizottság nem szolgáltatott elegendő információt az uniós importőr kilétéről. Állítása szerint emiatt nem tudott észrevételeket tenni a tárgyi pontosságra vonatkozóan. A ZNSHINE emellett azt is kijelentette, hogy esetében az uniós importőrt nem lehet kapcsolatban álló félnek tekintetni, kivéve, ha a ZNSHINE és az uniós importőr esetében igaz, hogy egymás üzleti vállalkozásainak tisztviselői vagy igazgatói. E kitételez az sem változtatna, ha mindkét vállalatnál valamely harmadik fél töltené be a tisztviselői vagy igazgatói posztot.
- (26) A Bizottság ezt az érvelést elutasítja. Legelőször is: a Bizottság az információk bizalmas jellegéből adódóan nem hozhatja nyilvánosságra az uniós importőr kilétét. Másodszor: a vállalkozáson belüli kapcsolatban álló felek meghatározásának alapjául szolgáló Közöségi Vámkódex létrehozásáról szóló 2913/92/EGK tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó rendelkezések megállapításáról szóló, 1993. július 2-i 2454/93/EGK bizottsági rendelet<sup>(1)</sup> (a továbbiakban: KVK-VA) 143. cikkének (1) bekezdésének a) pontjának a kialakult bizottsági gyakorlatnak<sup>(2)</sup> megfelelő értelmezése szerint e pont olyan helyzetekre is alkalmazandó, amelyek esetében két jogi személy rendelkezik közös tisztviselőkkel vagy igazgatókkal. Itt ez a helyzet áll fenn. A szóban forgó helyzetre emellett a KVK-VA 143. cikkének (1) bekezdése f) pontjának hatálya is kiterjed. Az „ellenőrzi” kifejezés, amely e rendelkezésben szerepel, azt takarja, hogy a harmadik személy abban az esetben tekinthető egy másikat ellenőrző személynek, ha jogi vagy működési szempontból olyan helyzetben van, hogy a másik személy fölött korlátozást vagy irányítást gyakorolhat. Ez az értelmezés az Általános Vámtarifa- és Kereskedelmi Egyezmény VII. cikkének végrehajtására vonatkozó 1994. évi megállapodás (Vámértékegyezmény) 15. cikkéhez tartozó Megjegyzés szövegén alapul, amelyre a kapcsolatban álló felek Közöségi Vámkódex 143. cikkének (1) bekezdésében szereplő meghatározása is támaszkodik. Tekintettel a közös tisztviselőnek vagy igazgatónak a kérdéses vállalatoknál betöltött szerepére, nyilvánvaló, hogy e személy jogi vagy működési szempontból olyan helyzetben van, hogy korlátozni vagy irányítani tudja a két érintett vállalatot.
- (27) A ZNSHINE emellett azzal érvelt, hogy a kötelezettségvállalás feltételei szerint cselekedett, amikor a jelentéstételi hibák feltárasakor kikérte a Bizottság véleményét. E hibák hátterében a munkaerő tapasztalatlansága áll, de azokat jóhiszeműen követték el, amit a holland igazságügyi hatóságok meg is erősítettek. A ZNSHINE továbbá azt állította, hogy a jelentéstételi kapcsán vétett hiba nem vezetett a minimális importár megsértéséhez.
- (28) A Bizottság elutasítja ezeket az érveket. Először is: a ZNSHINE az ítélet egyetlen mondatát idézte, és elmulasztotta a teljes ítéletszöveget a Bizottság rendelkezésére bocsátani. Másodszor: a Bizottság számos alkalommal nyújtott tájékoztatást a jelentéstételi kötelezettségről, többek között azon időszakban is, amikor a jelentéstételi hibákat elkövették. A ZNSHINE egészen addig nem lépett kapcsolatba a Bizottsággal, amíg a tagállami vámhatóságok a problémára fel nem hívták a figyelmet. Végezetül: a jelentéstételi kötelezettség megsértésére vonatkozó értékelés szempontjából irreleváns az az érv, miszerint a jelentéstételi hiba nem vezetett a minimális importár megsértéséhez.

<sup>(1)</sup> HL L 253., 1993.10.11., 1. o.

<sup>(2)</sup> Az Oroszországból származó ammónium-nitrát behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről szóló 661/2008/EK tanácsi rendelet részleges időközi felülvizsgálatának megszüntetéséről szóló, 2010. szeptember 27-i 856/2010/EU tanácsi végrehajtási rendelet (14) preambulumbekkezdése és az azt követők (HL L 254., 2010.9.29., 5. o.).

- (29) A Bizottság ez okból fenntartja értékelését, mely szerint a ZNSHINE megsértette a kötelezettségvállalást. Ami azt illeti, a ZNSHINE nem cáfolta meg, hogy az átrakodott napelemmodulokat ő gyártotta.
- ii. *A másik érdekelt fél észrevételei*
- (30) Az egyik érdekelt fél a kötelezettségvállalás ZNSHINE általi megsértésének súlyosságára hivatkozva kérte, hogy e vállalat esetében a visszavonást visszamenőleges hatállyal alkalmazzák. Az érdekelt fél emellett azt is kérte, hogy hasonló esetek kapcsán a jövőben éljenek ilyen jellegű, visszamenőleges hatályú visszavonással.
- (31) Az érdekelt fél feltételezése szerint a tagállami vámhatóságok nyomozást folytattak a ZNSHINE-nal kapcsolatban, és számottevő mennyiségű olyan behozatalt foglaltak le, amelyet szándékosan megtévesztő módon jelentettek be. Véleményük szerint a három exportáló gyártó – amelyek tekintetében a Bizottság visszavonta a kötelezettségvállalás elfogadását <sup>(1)</sup> – és a ZNSHINE több száz millió eurót kitevő vám befizetését mulasztotta el, és ez alapot szolgáltat a visszamenőleges hatályú visszavonásra.
- (32) Ezt a kérést a Bizottság elutasítja, mivel nincs jogalap, amely alapján ilyen jellegű, visszamenőleges hatályú visszavonás alkalmazására kerülhetne sor. A tagállami vámhatóságok ráadásul a szóban forgó ügyletek kapcsán előírták a dömpingellenes és kiegyenlítő vámok befizetését, ami fölöslegessé teszi a visszamenőleges hatályú visszavonást. A Bizottság hangsúlyozza továbbá, hogy az érdekelt fél megalapozatlan feltételezésekkel élt beadványában. Az érdekelt fél be nem fizetett vámösszeggel kapcsolatos állítását a Bizottság annak megalapozatlansága miatt szintén elutasítja.

#### G. A KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁS ELFOGADÁSÁNAK VISSZAVONÁSA ÉS VÉGLEGES VÁMOK KIVETÉSE

- (33) A dömpingellenes alaprendelet 8. cikkének (7) és (9) bekezdése, valamint a szubvencióellenes alaprendelet 13. cikkének (7) és (9) bekezdés alapján, illetve a kötelezettségvállalás feltételeivel összhangban a Bizottság tehát megállapította, hogy a ZNSHINE tekintetében vissza kell vonni a kötelezettségvállalás elfogadását.
- (34) Ennek megfelelően a dömpingellenes alaprendelet 8. cikkének (9) bekezdése és a szubvencióellenes alaprendelet 13. cikkének (9) bekezdése szerint az 1238/2013/EU végrehajtási rendelet 1. cikke alapján kivetett végleges dömpingellenes vám és az 1239/2013/EU végrehajtási rendelet 1. cikke alapján kivetett végleges kiegyenlítő vám e rendelet hatálybalépésének napjától automatikusan alkalmazandó az érintett, ZNSHINE (TARIC-kiegészítő kód: B923) által gyártott termék Kínából származó vagy ott feladott behozatalaira.
- (35) Tájékoztatási célból az e rendelet mellékletében szereplő táblázat felsorolja azon exportáló gyártókat, amelyek tekintetében a kötelezettségvállalásnak a 2014/657/EU végrehajtási határozat általi elfogadása nem módosul,

ELFOGADTA EZT AZ RENDELETET:

#### 1. cikk

A ZNSHINE PV-TECH CO. LTD és a vele kapcsolatban álló, európai unióbeli vállalata (együttes TARIC-kiegészítő kód: B923) tekintetében visszavonásra kerül a kötelezettségvállalás elfogadása.

#### 2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

<sup>(1)</sup> HLL 139., 2015.6.5., 30. o.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2015. augusztus 18-án.

*a Bizottság részéről*  
*az elnök*  
Jean-Claude JUNCKER

---



## MELLÉKLET

A vállalatok listája:

A vállalat neve	TARIC-kiegészítő kód
Jiangsu Aide Solar Energy Technology Co. Ltd	B798
Alternative Energy (AE) Solar Co. Ltd	B799
Anhui Chaoqun Power Co. Ltd	B800
Anji DaSol Solar Energy Science & Technology Co. Ltd	B802
Anhui Schutten Solar Energy Co. Ltd Quanjiao Jingkun Trade Co. Ltd	B801
Anhui Titan PV Co. Ltd	B803
Xi'an SunOasis (Prime) Company Limited TBEA SOLAR CO. LTD XINJIANG SANG'O SOLAR EQUIPMENT	B804
Changzhou NESL Solartech Co. Ltd	B806
Changzhou Shangyou Lianyi Electronic Co. Ltd	B807
Changzhou Trina Solar Energy Co. Ltd Trina Solar (Changzhou) Science & Technology Co. Ltd Changzhou Youze Technology Co. Ltd Trina Solar Energy (Shanghai) Co. Ltd Yancheng Trina Solar Energy Technology Co. Ltd	B791
CHINALAND SOLAR ENERGY CO. LTD	B808
ChangZhou EGing Photovoltaic Technology Co. Ltd	B811
CIXI CITY RIXING ELECTRONICS CO. LTD ANHUI RINENG ZHONGTIAN SEMICONDUCTOR DEVELOPMENT CO. LTD HUOSHAN KEBO ENERGY & TECHNOLOGY CO. LTD	B812
CNPV Dongying Solar Power Co. Ltd	B813
CSG PVtech Co. Ltd	B814
China Sunergy (Nanjing) Co. Ltd CEEG Nanjing Renewable Energy Co. Ltd CEEG (Shanghai) Solar Science Technology Co. Ltd China Sunergy (Yangzhou) Co. Ltd China Sunergy (Shanghai) Co. Ltd	B809

A vállalat neve	TARIC-kiegészítő kód
Chint Solar (Zhejiang) Co. Ltd	B810
Delsolar (Wujiang) Ltd	B792
Dongfang Electric (Yixing) MAGI Solar Power Technology Co. Ltd	B816
EOPLLY New Energy Technology Co. Ltd SHANGHAI EBEST SOLAR ENERGY TECHNOLOGY CO. LTD JIANGSU EOPLLY IMPORT & EXPORT CO. LTD	B817
Era Solar Co. Ltd	B818
GD Solar Co. Ltd	B820
Greenway Solar-Tech (Shanghai) Co. Ltd Greenway Solar-Tech (Huaian) Co. Ltd	B821
Konca Solar Cell Co. Ltd Suzhou GCL Photovoltaic Technology Co. Ltd Jiangsu GCL Silicon Material Technology Development Co. Ltd Jiangsu Zhongneng Polysilicon Technology Development Co. Ltd GCL-Poly (Suzhou) Energy Limited GCL-Poly Solar Power System Integration (Taicang) Co. Ltd GCL SOLAR POWER (SUZHOU) LIMITED	B850
Guodian Jintech Solar Energy Co. Ltd	B822
Hangzhou Bluesun New Material Co. Ltd	B824
Hangzhou Zhejiang University Sunny Energy Science and Technology Co. Ltd Zhejiang Jinbest Energy Science and Technology Co. Ltd	B825
Hanwha SolarOne (Qidong) Co. Ltd	B826
Hengdian Group DMEGC Magnetics Co. Ltd	B827
HENGJI PV-TECH ENERGY CO. LTD	B828
Himin Clean Energy Holdings Co. Ltd	B829
Jetion Solar (China) Co. Ltd Junfeng Solar (Jiangsu) Co. Ltd Jetion Solar (Jiangyin) Co. Ltd	B830
Jiangsu Green Power PV Co. Ltd	B831
Jiangsu Hosun Solar Power Co. Ltd	B832
Jiangsu Jiasheng Photovoltaic Technology Co. Ltd	B833

A vállalat neve	TARIC-kiegészítő kód
Jiangsu Runda PV Co. Ltd	B834
Jiangsu Sainty Photovoltaic Systems Co. Ltd Jiangsu Sainty Machinery Imp. And Exp. Corp. Ltd	B835
Jiangsu Seraphim Solar System Co. Ltd	B836
Jiangsu Shunfeng Photovoltaic Technology Co. Ltd Changzhou Shunfeng Photovoltaic Materials Co. Ltd Jiangsu Shunfeng Photovoltaic Electronic Power Co. Ltd	B837
Jiangsu Sinski PV Co. Ltd	B838
Jiangsu Sunlink PV Technology Co. Ltd	B839
Jiangsu Zhongchao Solar Technology Co. Ltd	B840
Jiangxi Risun Solar Energy Co. Ltd	B841
Jiangxi LDK Solar Hi-Tech Co. Ltd LDK Solar Hi-Tech (Nanchang) Co. Ltd LDK Solar Hi-Tech (Suzhou) Co. Ltd	B793
Jiangyin Hareon Power Co. Ltd Hareon Solar Technology Co. Ltd Taicang Hareon Solar Co. Ltd Hefei Hareon Solar Technology Co. Ltd Jiangyin Xinhui Solar Energy Co. Ltd Altusvia Energy (Taicang) Co. Ltd	B842
Jiangyin Shine Science and Technology Co. Ltd	B843
JingAo Solar Co. Ltd Shanghai JA Solar Technology Co. Ltd JA Solar Technology Yangzhou Co. Ltd Hefei JA Solar Technology Co. Ltd Shanghai JA Solar PV Technology Co. Ltd	B794
Jinko Solar Co. Ltd Jinko Solar Import and Export Co. Ltd ZHEJIANG JINKO SOLAR CO. LTD ZHEJIANG JINKO SOLAR TRADING CO. LTD	B845

A vállalat neve	TARIC-kiegészítő kód
Jinzhou Yangguang Energy Co. Ltd Jinzhou Huachang Photovoltaic Technology Co. Ltd Jinzhou Jinmao Photovoltaic Technology Co. Ltd Jinzhou Rixin Silicon Materials Co. Ltd Jinzhou Youhua Silicon Materials Co. Ltd	B795
Juli New Energy Co. Ltd	B846
Jumao Photonic (Xiamen) Co. Ltd	B847
King-PV Technology Co. Ltd	B848
Kinve Solar Power Co. Ltd (Maanshan)	B849
Lightway Green New Energy Co. Ltd Lightway Green New Energy(Zhuozhou) Co. Ltd	B851
MOTECH (SUZHOU) RENEWABLE ENERGY CO. LTD	B852
Nanjing Daqo New Energy Co. Ltd	B853
NICE SUN PV CO. LTD LEVO SOLAR TECHNOLOGY CO. LTD	B854
Ningbo Huashun Solar Energy Technology Co. Ltd	B856
Ningbo Jinshi Solar Electrical Science & Technology Co. Ltd	B857
Ningbo Komaes Solar Technology Co. Ltd	B858
Ningbo Osda Solar Co. Ltd	B859
Ningbo Qixin Solar Electrical Appliance Co. Ltd	B860
Ningbo South New Energy Technology Co. Ltd	B861
Ningbo Sunbe Electric Ind Co. Ltd	B862
Ningbo Ulica Solar Science & Technology Co. Ltd	B863
Perfectenergy (Shanghai) Co. Ltd	B864
Perlight Solar Co. Ltd	B865
Phono Solar Technology Co. Ltd Sumec Hardware & Tools Co. Ltd	B866
RISEN ENERGY CO. LTD	B868
SHANDONG LINUO PHOTOVOLTAIC HI-TECH CO. LTD	B869

A vállalat neve	TARIC-kiegészítő kód
SHANGHAI ALEX SOLAR ENERGY SCIENCE & TECHNOLOGY CO. LTD SHANGHAI ALEX NEW ENERGY CO. LTD	B870
Shanghai BYD Co. Ltd BYD(Shangluo)Industrial Co. Ltd	B871
Shanghai Chaori Solar Energy Science & Technology Co. Ltd Shanghai Chaori International Trading Co. Ltd	B872
Propsolar (Zhejiang) New Energy Technology Co. Ltd Shanghai Propsolar New Energy Co. Ltd	B873
SHANGHAI SHANGHONG ENERGY TECHNOLOGY CO. LTD	B874
SHANGHAI SOLAR ENERGY S&T CO. LTD Shanghai Shenzhou New Energy Development Co. Ltd Lianyungang Shenzhou New Energy Co. Ltd	B875
Shanghai ST Solar Co. Ltd Jiangsu ST Solar Co. Ltd	B876
Shenzhen Sacred Industry Co.Ltd	B878
Shenzhen Topray Solar Co. Ltd Shanxi Topray Solar Co. Ltd Leshan Topray Cell Co. Ltd	B880
Sopray Energy Co. Ltd Shanghai Sopray New Energy Co. Ltd	B881
SUN EARTH SOLAR POWER CO. LTD NINGBO SUN EARTH SOLAR POWER CO. LTD Ningbo Sun Earth Solar Energy Co. Ltd	B882
SUZHOU SHENGLONG PV-TECH CO. LTD	B883
TDG Holding Co. Ltd	B884
Tianwei New Energy Holdings Co. Ltd Tianwei New Energy (Chengdu) PV Module Co. Ltd Tianwei New Energy (Yangzhou) Co. Ltd	B885
Wenzhou Jingri Electrical and Mechanical Co. Ltd	B886
Shanghai Topsolar Green Energy Co. Ltd	B877
Shenzhen Sungold Solar Co. Ltd	B879
Wuhu Zhongfu PV Co. Ltd	B889

A vállalat neve	TARIC-kiegészítő kód
Wuxi Saijing Solar Co. Ltd	B890
Wuxi Shangpin Solar Energy Science and Technology Co. Ltd	B891
Wuxi Solar Innova PV Co. Ltd	B892
Wuxi Suntech Power Co. Ltd Suntech Power Co. Ltd Wuxi Sunshine Power Co. Ltd Luoyang Suntech Power Co. Ltd Zhenjiang Rietech New Energy Science Technology Co. Ltd Zhenjiang Ren De New Energy Science Technology Co. Ltd	B796
Wuxi Taichang Electronic Co. Ltd Wuxi Machinery & Equipment Import & Export Co. Ltd Wuxi Taichen Machinery & Equipment Co. Ltd	B893
Xi'an Huanghe Photovoltaic Technology Co. Ltd State-run Huanghe Machine-Building Factory Import and Export Corporation Shanghai Huanghe Fengjia Photovoltaic Technology Co. Ltd	B896
Xi'an LONGi Silicon Materials Corp. Wuxi LONGi Silicon Materials Co. Ltd	B897
Years Solar Co. Ltd	B898
Yingli Energy (China) Co. Ltd Baoding Tianwei Yingli New Energy Resources Co. Ltd Hainan Yingli New Energy Resources Co. Ltd Hengshui Yingli New Energy Resources Co. Ltd Tianjin Yingli New Energy Resources Co. Ltd Lixian Yingli New Energy Resources Co. Ltd Baoding Jiasheng Photovoltaic Technology Co. Ltd Beijing Tianneng Yingli New Energy Resources Co. Ltd Yingli Energy (Beijing) Co. Ltd	B797
Yuhuan BLD Solar Technology Co. Ltd Zhejiang BLD Solar Technology Co. Ltd	B899
Yuhuan Sinosola Science & Technology Co.Ltd	B900
Zhangjiagang City SEG PV Co. Ltd	B902
Zhejiang Fengsheng Electrical Co. Ltd	B903
Zhejiang Global Photovoltaic Technology Co. Ltd	B904
Zhejiang Heda Solar Technology Co. Ltd	B905

A vállalat neve	TARIC-kiegészítő kód
Zhejiang Jiutai New Energy Co. Ltd	B906
Zhejiang Topoint Photovoltaic Co. Ltd	
Zhejiang Kingdom Solar Energy Technic Co. Ltd	B907
Zhejiang Koly Energy Co. Ltd	B908
Zhejiang Mega Solar Energy Co. Ltd	B910
Zhejiang Fortune Photovoltaic Co. Ltd	
Zhejiang Shuqimeng Photovoltaic Technology Co. Ltd	B911
Zhejiang Shinew Photoelectronic Technology Co. Ltd	B912
Zhejiang Sunflower Light Energy Science & Technology Limited Liability Company	B914
Zhejiang Yauchong Light Energy Science & Technology Co. Ltd	
Zhejiang Sunrupu New Energy Co. Ltd	B915
Zhejiang Tianming Solar Technology Co. Ltd	B916
Zhejiang Trunsun Solar Co. Ltd	B917
Zhejiang Beyondsun PV Co. Ltd	
Zhejiang Wanxiang Solar Co. Ltd	B918
WANXIANG IMPORT & EXPORT CO LTD	
Zhejiang Xiongtai Photovoltaic Technology Co. Ltd	B919
ZHEJIANG YUANZHONG SOLAR CO. LTD	B920
Zhongli Talesun Solar Co. Ltd	B922

**A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1404 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE****(2015. augusztus 18.)****az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági termékpiacok közös szervezésének létrehozásáról, és a 922/72/EGK, a 234/79/EK, az 1037/2001/EK és az 1234/2007/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 17-i 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup>,tekintettel az 1234/2007/EK tanácsi rendeletnek a gyümölcs- és zöldség-, valamint a feldolgozottgyümölcs- és feldolgozottzöldség-ágazatra alkalmazandó részletes szabályainak a megállapításáról szóló, 2011. június 7-i 543/2011/EU bizottsági végrehajtási rendeletre <sup>(2)</sup> és különösen annak 136. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az Uruguayi Forduló többoldalú kereskedelmi tárgyalásai eredményeinek megfelelően az 543/2011/EU végrehajtási rendelet a XVI. mellékletének A. részében szereplő termékek és időszakok tekintetében meghatározza azokat a szempontokat, amelyek alapján a Bizottság rögzíti a harmadik országokból történő behozatalra vonatkozó átalányértékeket.
- (2) Az 543/2011/EU végrehajtási rendelet 136. cikke (1) bekezdése alapján a behozatali átalányérték számítására munkanaponként, változó napi adatok figyelembevételével kerül sor. Ezért helyénvaló előírni, hogy e rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lépjen hatályba,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

Az 543/2011/EU végrehajtási rendelet 136. cikkében említett behozatali átalányértékeket e rendelet melléklete határozza meg.

*2. cikk*Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2015. augusztus 18-án.

*a Bizottság részéről,**az elnök nevében,*

Jerzy PLEWA

*mezőgazdasági és vidékfejlesztési főigazgató*<sup>(1)</sup> HL L 347., 2013.12.20., 671. o.<sup>(2)</sup> HL L 157., 2011.6.15., 1. o.



## MELLÉKLET

## Az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek

(EUR/100 kg)		
KN-kód	Országkód <sup>(1)</sup>	Behozatali átalányérték
0702 00 00	MA	164,5
	MK	51,2
	ZZ	107,9
0709 93 10	TR	126,8
	ZZ	126,8
0805 50 10	AR	131,3
	CL	152,1
	UY	156,6
	ZA	147,7
0806 10 10	ZZ	146,9
	EG	253,2
	IL	390,7
	TR	145,0
0808 10 80	US	339,9
	ZZ	282,2
	AR	83,5
	BR	92,3
	CL	130,2
	NZ	141,5
	US	115,3
0808 30 90	ZA	133,6
	ZZ	116,1
	AR	77,5
	CL	137,6
	NZ	196,6
	TR	133,8
0809 30 10, 0809 30 90	ZA	106,7
	ZZ	130,4
	MK	69,5
	TR	129,6
0809 40 05	ZZ	99,6
	BA	32,3
	IL	99,6
	MK	36,8
	XS	57,7
	ZZ	56,6

<sup>(1)</sup> Az országoknak a Közösség harmadik országokkal folytatott külkereskedelmére vonatkozó statisztikáról szóló 471/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az országok és területek nomenklatúrájának frissítése tekintetében történő végrehajtásáról szóló, 2012. november 27-i 1106/2012/EU bizottsági rendeletben (HL L 328., 2012.11.28., 7. o.) meghatározott nomenklatúrája szerint. A „ZZ” jelentése „egyéb származás”.

# HATÁROZATOK

## A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1405 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

(2015. augusztus 18.)

**az egyes tagállamokban előforduló afrikai sertéspestissel kapcsolatos járványügyi intézkedésekről szóló 2014/709/EU végrehajtási határozat mellékletének az Észtországra, Lettországra és Litvániára vonatkozó bejegyzések tekintetében történő módosításáról**

(az értesítés a C(2015) 5912. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a belső piac megvalósításának céljával a Közösségen belüli kereskedelemben alkalmazható állat-egészségügyi ellenőrzésekről szóló, 1989. december 11-i 89/662/EGK tanácsi irányelvre <sup>(1)</sup> és különösen annak 9. cikke (4) bekezdésére,

tekintettel az egyes élőállatok és állati termékek Közösségen belüli kereskedelmében a belső piac megvalósításának céljával alkalmazandó állat-egészségügyi és tenyésztéstechnikai ellenőrzésekről szóló, 1990. június 26-i 90/425/EGK tanácsi irányelvre <sup>(2)</sup> és különösen annak 10. cikke (4) bekezdésére,

tekintettel az emberi fogyasztásra szánt állati eredetű termékek termelésére, feldolgozására, forgalmazására és behozatalára irányadó állat-egészségügyi szabályok megállapításáról szóló, 2002. december 16-i 2002/99/EK tanácsi irányelvre <sup>(3)</sup> és különösen annak 4. cikke (3) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 2014/709/EU bizottsági végrehajtási határozat <sup>(4)</sup> járványügyi intézkedéseket ír elő az egyes tagállamokban előforduló afrikai sertéspestissel kapcsolatban. A szóban forgó határozat melléklete a járványügyi helyzetből adódó kockázatok szintje alapján megkülönböztetve kijelöli és felsorolja e tagállamok bizonyos területeit. Ebben a felsorolásban Észtország, Olaszország, Lettország, Litvánia és Lengyelország bizonyos területei szerepelnek.
- (2) 2015 augusztusában Észtországból több, házisertéseket érintő afrikai sertéspestis-kitörésről érkezett bejelentés a 2014/709/EU végrehajtási határozat mellékletében szereplő területeken. A házisertéseket érintő esetek közül egy az említett melléklet III. részében (az I. részben felsorolt területek szomszédságában), egy pedig a II. részében szereplő területen történt.
- (3) 2015 augusztusában Lettországból két házisertéseket érintő afrikai sertéspestis-kitörésről érkezett bejelentés a 2014/709/EU végrehajtási határozat mellékletében szereplő területeken. Ezek a kitörések az említett melléklet II. részében szereplő területeken történtek.
- (4) 2015 augusztusában Litvániából több, házisertéseket érintő afrikai sertéspestis-kitörésről érkezett bejelentés a 2014/709/EU végrehajtási határozat mellékletében szereplő területeken. E kitörések közül hat az említett melléklet II. részében szereplő területeken történt.
- (5) Az Észtország, Lettország és Litvánia afrikai sertéspestissel kapcsolatos állat-egészségügyi helyzetéből adódó kockázatok értékelése során figyelembe kell venni a szóban forgó betegséggel kapcsolatos jelenlegi uniós járványügyi helyzet alakulását. A járványügyi intézkedések célzottá tétele és az afrikai sertéspestis továbbterjedésének megelőzése, továbbá az Unión belüli kereskedelem szükségtelen megzavarásának elkerülése és a

<sup>(1)</sup> HL L 395., 1989.12.30., 13. o.

<sup>(2)</sup> HL L 224., 1990.8.18., 29. o.

<sup>(3)</sup> HL L 18., 2003.1.23., 11. o.

<sup>(4)</sup> A Bizottság 2014. október 9-i 2014/709/EU végrehajtási határozata az egyes tagállamokban előforduló afrikai sertéspestissel kapcsolatos járványügyi intézkedésekről és a 2014/178/EU végrehajtási határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2014.10.11., 63. o.).

harmadik országokkal folytatott kereskedelem indokolatlan akadályainak kiküszöbölése érdekében módosítani kell a 2014/709/EU végrehajtási határozat mellékletében előírt járványügyi intézkedések hatálya alá tartozó területek uniós jegyzékét, tekintettel az érintett tagállamoknak a szóban forgó betegséggel kapcsolatos jelenlegi állat-egészségügyi helyzetére.

- (6) A 2014/709/EU végrehajtási határozatot ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (7) Az e határozatban előírt intézkedések összhangban vannak a Növények, Állatok, Élelmiszerek és Takarmányok Állandó Bizottságának véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

*1. cikk*

A 2014/709/EU végrehajtási határozat mellékletének helyébe az e határozat mellékletében szereplő szöveg lép.

*2. cikk*

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2015. augusztus 18-án.

*a Bizottság részéről*  
Vytenis ANDRIUKAITIS  
*a Bizottság tagja*

\_\_\_\_\_

## MELLÉKLET

## „MELLÉKLET

## I. RÉSZ

**1. Észtország**

Észtországban a következő területek:

- Kallaste linn,
- Kunda linn,
- Mustvee linn,
- Pärnu linn,
- Rakvere linn,
- Tartu linn,
- Harjumaa maakond,
- Läänemaa maakond,
- Alatskivi vald,
- Are vald,
- Audru vald,
- Haaslava vald,
- Halinga vald,
- Haljala vald,
- Kadrina vald,
- Kambja vald,
- Kasepää vald,
- Koonga vald,
- Laekvere vald,
- Lavassaare vald,
- Luunja vald,
- Mäksa vald,
- Meeksi vald,
- Paikuse vald,
- Pala vald,
- Palamuse valdnak a Tallinn-Tartu vasútvonaltól keletre fekvő része,
- Peipsiääre vald,
- Piirissaare vald,

- Rägavere vald,
- Rakvere vald,
- Saare vald,
- Sauga vald,
- Sindi vald,
- Sõmeru vald,
- Surju vald,
- Tabivere valdnak a Tallinn-Tartu vasútvonaltól keletre fekvő része,
- Tahkuranna vald,
- Tapa vald,
- Tartu valdnak a Tallinn-Tartu vasútvonaltól keletre fekvő része,
- Tootsi vald,
- Tori vald,
- Tõstamaa vald,
- Vara vald,
- Varbla vald,
- Vihula vald,
- Vinni vald,
- Viru-Nigula vald,
- Võnnu vald.

## 2. Lettország

Lettországban a következő területek:

- Krimuldas novads területén Krimuldas pagasts,
- Ogres novads területén Lauberes, Suntažu, Ķeipenes, Taurupes, Ogresgala és Mazozolu pagasts,
- Priekuļu novads területén Priekuļu és Veselavas pagasts,
- Amatas novads,
- Cēsu novads,
- Ikšķiles novads,
- Inčukalna novads,
- Jaunjelgavas novads,
- Ķeguma novads,
- Lielvārdes novads,
- Līgatnes novads,

- Mālpils novads,
- Neretas novads,
- Ropažu novads,
- Salas novads,
- Sējas novads,
- Siguldas novads,
- Vecumnieku novads,
- Viesītes novads.

### 3. Litvánia

Litvániában a következő területek:

- Jurbarkas rajono savivaldybė területén Raudonės, Veliuonos, Seredžiaus és Juodaičių seniūnija,
- Pakruojis rajono savivaldybė területén Klovainių, Rozalimo és Pakruojo seniūnija,
- Panevėžys rajono savivaldybė területén Krekenavos, Upytės, Naujamiesčio és Smilgių seniūnija,
- Raseiniai rajono savivaldybė területén Ariogalos, Ariogalos miestas, Betygalos, Pagojukų és Šiluvos seniūnija,
- Šakiai rajono savivaldybė területén Plokščių, Kriūkų, Lekėčių, Lukšių, Griškabūdžio, Barzdų, Žvirgždaičių, Sintautų, Kudirkos Naumiesčio, Slavikų és Šakių seniūnija,
- Pasvalys rajono savivaldybė,
- Vilkaviškis rajono savivaldybė,
- Radviliškis rajono savivaldybė,
- Kalvarija savivaldybė,
- Kazlų Rūda savivaldybė,
- Marijampolė savivaldybė.

### 4. Lengyelország

Lengyelországban a következő területek:

Podlaskie województwoban:

- Augustowski powiat területén Augustów gminy Augustów, Nowinka, Sztabin és Bargłów Kościelny városával együtt,
- Białostocki powiat területén Choroszcz, Juchnowiec Kościelny, Suraż, Turośń Kościelna, Tykocin, Łapy, Poświętne, Zawady és Dobrzyniewo Duże gminy, valamint Zabłudów gminy egy része (a gminynek a 19-es és a 685-ös út által alkotott egyenes által határolt délnyugati része),
- Hajnowski powiat területén Czyże és Hajnówka gminy Hajnówka, Dubicze Cerkiewne, Kleszczele és Czeremcha városával együtt,
- Siemiatycki powiat területén Grodzisk, Dziadkowice és Milejczyce gminy,

- Wysokomazowiecki powiat területén Kobylin-Borzymy, Kulesze Kościelne, Sokoły, Wysokie Mazowieckie gminy Wysokie Mazowieckie, Nowe Piekuty, Szepietowo, Klukowo és Ciechanowiec városával együtt,
- Sejneński powiat területén Krasnopol és Puńsk gminy,
- Suwalski powiat területén Rutka-Tartak, Szypliszki, Suwałki és Raczki gminy,
- Zambrowski powiat területén Rutki gminy,
- Sokólski powiat területén Suchowola és Korycin gminy,
- Bielski powiat,
- M. Białystok powiat,
- M. Suwałki powiat,
- Moniecki powiat.

## II. RÉSZ

### 1. Észtország

Észtországban a következő területek:

- Vändra linn,
- Viljandi linn,
- Ida-Virumaa maakond,
- Põlvamaa maakond,
- Raplamaa maakond,
- Suure-Jaani vald a 49-es úttól nyugatra fekvő része,
- Tamsalu vald a Tallinn-Tartu vasútvonaltól északkeletre fekvő része,
- Viiratsi vald a következők által meghatározott vonaltól nyugatra fekvő része: a 92-es út nyugati része a 155-ös útig, a 155-ös út a 24156-os útig, a 24156-os út a Verilaske folyóig, majd a Verilaske folyó a vald déli pereméig,
- Abja vald,
- Häädemeeste vald,
- Halliste vald,
- Karksi vald,
- Kõpu vald,
- Pärsti vald,
- Saarde vald,
- Vändra vald.

### 2. Lettország

Lettországban a következő területek:

- Krimuldas novads területén Lēdurgas pagasts,
- Limbažu novads területén Skultes, Vidridžu, Limbažu és Umurgas pagasts,

- 
- Ogres novads területén Krapes, Madlienas és Menģeles pagasts,
  - Priekuļu novads területén Liepas és Mārsnēnu pagasts,
  - Salacgrīvas novads területén Liepupes pagasts,
  - Aizkraukles novads,
  - Aknīstes novads,
  - Alūksnes novads,
  - Apes novads,
  - Baltinavas novads,
  - Balvi novads,
  - Cesvaines novads,
  - Ērgļu novads,
  - Gulbenes novads,
  - Ilūkstes novads,
  - Jaunpiealgas novads,
  - Jēkabpils novads,
  - Kocēnu novads,
  - Kokneses novads,
  - Krustpils novads,
  - Līvānu novads,
  - Lubānas novads,
  - Madonas novads,
  - Pārgaujas novads,
  - Pļaviņu novads,
  - Raunas novads,
  - Rugāju novads,
  - Skrīveru novads,
  - Smiltenes novads,
  - Varakļānu novads,
  - Vecpiebalgas novads,
  - Viļakas novads területén Jēkabpils republikas pilsēta,
  - Valmiera republikas pilsēta.



### 3. Litvánia

Litvániában a következő területek:

- Anykščiai rajono savivaldybė területén Andrioniškis, Anykščiai, Debeikiai, Kavarskas, Kurkliai, Skiemonys, Traupis, Troškūnai és Viešintos seniūnija, valamint Svėdasai seniūnijának a 118-as úttól délre fekvő része,
- Jonava rajono savivaldybė területén Šilų és Bukonių seniūnija, valamint Žeimių seniūnija területén Biliušiai, Drobiškiai, Normainiai II, Normainėliai, Juškony, Pauliukai, Mītėniškiai, Zofijauka és Naujokai kaimas,
- Kaišiadorys rajono savivaldybė területén Kaišiadorių apylinkės, Kruonio, Nemaitonių, Paparčių, Žaslių, Žiežmarių és Žiežmarių apylinkės seniūnija, valamint Rumšiškių seniūnijának az A1-es úttól délre fekvő része,
- Kaunas rajono savivaldybė területén Akademijos, Alšėnų, Babtų, Batniavos, Čekiškės, Domeikavos, Ežerėlio, Garliavos, Garliavos apylinkių, Kačerginės, Kulautuvos, Linksmakalnio, Raudondvario, Ringaudų, Rokų, Samylų, Taurakiemio, Užliedžių, Vilkijos, Vilkijos apylinkių és Zapyškio seniūnija,
- Kėdainiai rajono savivaldybė területén Josvainių, Pernaravos, Krakių, Dotnuvos, Gudžiūnų, Surviliškio, Vilainių, Truskavos, Šėtos és Kėdainių miesto seniūnija,
- Kupiškis rajono savivaldybė területén Alizava, Kupiškis, Noriūnai és Subačius seniūnija,
- Panevėžys rajono savivaldybė területén Karsakiškio, Miežiškių, Pajstrio, Panevėžio, Ramygalos, Raguvos, Vadoklių és Velžio seniūnija,
- Šalčininkai rajono savivaldybė területén Jašiūnų, Turgelių, Akmenynės, Šalčininkų, Gerviškių, Butrimonių, Eišiškių, Poškonių és Dieveniškių seniūnija.
- Varėna rajono savivaldybė területén Kaniavos, Marcinkonių és Merkinės seniūnija,
- Alytus miesto savivaldybė,
- Kaišiadorys miesto savivaldybė,
- Kaunas miesto savivaldybė,
- Panevėžys miesto savivaldybė,
- Vilnius miesto savivaldybė,
- Alytus rajono savivaldybė,
- Biržai rajono savivaldybė,
- Druskininkai rajono savivaldybė,
- Lazdijai rajono savivaldybė,
- Prienai rajono savivaldybė,
- Širvintos rajono savivaldybė,
- Ukmergė rajono savivaldybė,
- Vilnius rajono savivaldybė,
- Birštonas savivaldybė,
- Elektrėnai savivaldybė.

#### 4. Lengyelország

Lengyelországban a következő területek:

Podlaskie województwóban:

- Białostocki powiat területén Czarna Białostocka, Supraśl és Wasilków gminy, valamint Zabłudów gminy egy része (a gminynek a 19-es és a 685-ös út által alkotott egyenes által határolt északkeleti része),
- Sokólski powiat területén Dąbrowa Białostocka, Janów, Nowy Dwór és Sidra gminy,
- Sejneński powiat területén Giby gminy, valamint Sejny gminy Sejny városával együtt,
- Augustowski powiat területén Lipsk és Płaska gminy,
- Hajnowski powiat területén Narew, Narewka és Białowieża gminy.

### III. RÉSZ

#### 1. Észtország

Észtországban a következő területek:

- Elva linn,
- Jõgeva linn,
- Põltsamaa linn,
- Võhma linn,
- Järvamaa maakond,
- Valgamaa maakond,
- Võrumaa maakond,
- Palamuse vald a Tallinn-Tartu vasútvonaltól nyugatra fekvő része,
- Suure-Jaani vald a 49-es úttól keletre fekvő része,
- Tabivere vald a Tallinn-Tartu vasútvonaltól nyugatra fekvő része,
- Tamsalu vald a Tallinn-Tartu vasútvonaltól délnyugatra fekvő része,
- Tartu vald a Tallinn-Tartu vasútvonaltól nyugatra fekvő része,
- Viiratsi vald a következők által meghatározott vonaltól keletre fekvő része: a 92-es út nyugati része a 155-ös útig, a 155-ös út a 24156-os útig, a 24156-os út a Verilaske folyóig, majd a Verilaske folyó a vald déli pereméig,
- Jõgeva vald,
- Kolga-Jaani vald,
- Konguta vald,
- Kõo vald,
- Laeva vald,
- Nõo vald,
- Paistu vald,
- Pajusi vald,

- Põltsamaa vald,
- Puhja vald,
- Puurmani vald,
- Rakke vald,
- Rannu vald,
- Rõngu vald,
- Saarepeedi vald,
- Tähtvere vald,
- Tarvastu vald,
- Torma vald,
- Ülenurme vald,
- Väike-Maarja vald.

## 2. Lettország

Lettországban a következő területek:

- Limbažu novads területén Viļķenes, Pāles és Katvaru pagasts,
- Salacgrīvas novads területén Ainažu és Salacgrīvas pagasts,
- Aglonas novads,
- Alojās novads,
- Beverīnas novads,
- Burtnieku novads,
- Ciblas novads,
- Dagdas novads,
- Daugavpils novads,
- Kārsavas novads,
- Krāslavas novads,
- Ludzas novads,
- Mazsalacas novads,
- Naukšēnu novads,
- Preiļu novads,
- Rēzeknes novads,
- Riebiņu novads,
- Rūjienas novads,
- Strenču novads,
- Valkas novads,
- Vārkavas novads,
- Viļānu novads,
- Zilupes novads,

- Daugavpils republikas pilsēta,
- Rēzekne republikas pilsēta.

### 3. Litvánia

Litvániában a következő területek:

- Anykšćiai rajono savivaldybė területén Svėdasai seniūnija 118-as úttól északra fekvő része,
- Jonava rajono savivaldybė területén Upninkų, Ruklos, Dumsių, Užusalių és Kulvos seniūnija, valamint Žeimiai seniūnija területén Akliai, Akmeniai, Barsukinė, Blauzdžiai, Gireliai, Jagėlava, Juljanava, Kuigaliai, Liepkalniai, Martynišķiai, Milašiķiai, Mimaliai, Naujasodis, Normainiai I, Paduobiai, Palankesiai, Pamelnýtėlė, Pėdžiai, Skrynės, Svalkeniai, Terespolis, Varpėnai, Žeimių gst., Žieveliķiai és Žeimių miestelis kaimas,
- Kaišiadorys rajono savivaldybė területén Palomenės, Paparčių és Pravieniķiķų seniūnija, valamint Rumšiķiķų seniūnijának az A1-es úttól északra fekvő része,
- Kaunas rajono savivaldybė területén Vandžiogalos, Lapių, Karmėlavos és Neveronių seniūnija,
- Kėdainiai rajono savivaldybė területén Pelėdnagių seniūnija,
- Kupiķkis rajono savivaldybė területén Šimonys és Skapiķkis seniūnija,
- Šalčininkai rajono savivaldybė területén Baltosios Vokės, Pabarės, Dainavos és Kalesninkų seniūnija,
- Varėna rajono savivaldybė területén Valkininkų, Jakėnų, Matuizų, Varėnos és Vydenių seniūnija,
- Jonava miesto savivaldybė,
- Ignalina rajono savivaldybė,
- Moletai rajono savivaldybė,
- Rokiķkis rajono savivaldybė,
- Švencionys rajono savivaldybė,
- Trakai rajono savivaldybė,
- Utena rajono savivaldybė,
- Zarasai rajono savivaldybė,
- Visaginas savivaldybė.

### 4. Lengyelország

Lengyelországban a következő területek:

Podlaskie województwoban:

- Białostocki powiat területén Gródek és Michałowo gminy,
- Sokólski powiat területén Krynki, Kuźnica, Sokółka és Szudziałowo gminy.

## IV. RÉSZ

### Olaszország

Olaszországban a következő területek:

Szardínia teljes területe.”

---

# NEMZETKÖZI MEGÁLLAPODÁSOKKAL LÉTREHOZOTT SZERVEK ÁLTAL ELFOGADOTT JOGI AKTUSOK

A nemzetközi közjog értelmében jogi hatállyal kizárólag az ENSZ-EGB eredeti szövegei rendelkeznek. Ennek az előírásnak a státusza és hatálybalépésének időpontja az ENSZ-EGB TRANS/WP.29/343 sz. státuszdokumentumának legutóbbi változatában ellenőrizhető a következő weboldalon:

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

**Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) 14. számú előírása – Egységes rendelkezések a járműveknek a biztonsági öv rögzítési pontjai, az ISOFIX rögzítési rendszerek, az ISOFIX felső hevederrögzítési pontok és az i-Size ülőhelyek tekintetében történő jóváhagyásáról [2015/1406]**

Tartalmaz minden olyan szöveget, amely az alábbi időpontig érvényes volt:

A 07. módosítássorozat 5. kiegészítése – Hatálybalépés időpontja: 2014. június 10.

## TARTALOMJEGYZÉK

### ELŐÍRÁS

1. Alkalmazási kör
2. Fogalommeghatározások
3. Jóváhagyási kérelem
4. Jóváhagyás
5. Előírások
6. Vizsgálatok
7. A biztonsági öv rögzítési pontjainak ellenőrzése statikus vizsgálat alatt és után
8. Járműtípus módosítása és jóváhagyásának kiterjesztése
9. A gyártás megfelelése
10. Szankciók nem megfelelő gyártás esetén
11. Használati utasítás
12. A gyártás végleges leállítása
13. A jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálatok és a típusjóváhagyó hatóságok neve és címe
14. Átmeneti rendelkezések

### MELLÉKLETEK

1. melléklet Értésítés
2. melléklet A jóváhagyási jel elrendezése
3. melléklet A biztonsági öv tényleges rögzítési pontjainak helyzete
4. melléklet Eljárás a H pont és a járműben utazó személy törzsének különböző ülőhelyeken bezárt tényleges dőlésszögének meghatározására
5. melléklet Húzókészülék
6. melléklet A rögzítési pontok legkisebb száma és az alsó rögzítési pontok helyzete

- 7. melléklet Dinamikus vizsgálat a biztonsági öv rögzítési pontjaihoz használt statikus szilárdsági vizsgálat alternatívájaként
- 8. melléklet A próbabábu előírt jellemzői
- 9. melléklet ISOFIX rögzítési rendszerek és ISOFIX felső hevederrögzítési pontok
- 10. melléklet i-Size ülőhely

## 1. ALKALMAZÁSI KÖR

Ez az előírás az alábbiakra vonatkozik:

- a) M és N kategóriájú járművek <sup>(1)</sup> menetirányba vagy a menetiránnyal ellentétes irányba vagy oldalra néző ülésein helyet foglaló felnőtt utasok biztonsági öveinek rögzítési pontjai tekintetében;
- b) M<sub>1</sub> kategóriájú járművek gyermekbiztonsági rendszerek ISOFIX rögzítési rendszerei és ISOFIX felső hevederrögzítési pontjai tekintetében. Az ISOFIX rögzítési pontokkal rendelkező, egyéb kategóriájú járműveknek is meg kell felelniük ezen előírás rendelkezéseinek;
- c) valamennyi járműkategória az i-Size ülőhelyei tekintetében, amennyiben a jármű gyártója meghatároz ilyet.

## 2. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

Ezen előírás alkalmazásában:

- 2.1. „jármű jóváhagyása”: meghatározott típusú biztonsági övhöz való rögzítési pontokkal ellátott járműtípus jóváhagyása;
- 2.2. „járműtípus”: olyan kategóriájú gépjárművek, amelyek nem különböznek egymástól olyan lényeges jellemzők tekintetében, mint a jármű- vagy ülészerkezetek mérete, alakja és anyaga, amelyekhez a biztonsági öv rögzítési pontjait, az ISOFIX rögzítési rendszereket és az esetleges ISOFIX felső hevederrögzítési pontokat hozzáerősítik, ha a rögzítési pontok szilárdságának dinamikus vizsgálata során, valamint i-Size ülőhelyek esetében a jármű padlójának szilárdságának statikus vizsgálata során az utasbiztonsági rendszer bármely összetevőjének – különösen a terheléskorlátozó funkciónak – a biztonsági öv rögzítési pontjaira ható erővel kapcsolatos jellemzői sem különböznek;
- 2.3. „biztonsági öv rögzítési pontjai”: a jármű- vagy ülészerkezet, illetve a jármű bármely más részei, amelyekhez a biztonsági öv csatlakozását erősítik;
- 2.4. „tényleges rögzítési pont”: az a pont, amelyet megállapodás szerint arra használnak, hogy meghatározzák az 5.4. szakaszban említett azon szöveget, amelyet a biztonsági öv egyes elemei az övet használó személlyel bezárnak, vagyis az a pont, amelyhez a biztonsági övet erősítenék, hogy az ugyanúgy feküdjön föl, mint az öv viselése közben. Ez a pont esetleg egybeeshet a biztonsági öv tényleges rögzítési pontjával is a rögzítési pont biztonsági övhöz csatlakozó részének kialakításától függően;
  - 2.4.1. Például abban az esetben:
    - 2.4.1.1. ha a jármű- vagy ülészerkezetre erősített hevederterelőt alkalmaznak, akkor a biztonsági öv tényleges rögzítési pontjának a hevederterelő középpontját kell tekinteni azon a helyen, ahol a heveder a terelőből az övet használó irányában kilép; és
    - 2.4.1.2. ha a biztonsági öv hevederterelő közbeiktatása nélkül egyenesen vezet használójától a jármű- vagy ülészerkezethez erősített övvezetőhöz, akkor a biztonsági öv tényleges rögzítési pontjának azt a pontot kell tekinteni, ahol a hevedert felcsévéző orsó tengelye és a heveder középvonalán átmenő sík egymást metszi;
- 2.5. „padló”: a jármű felépítményének az a része, amely a jármű oldalfalait alul összeköti. Ilyen értelemben a padló magában foglalja a merevítőbordákat, a sajtolt profilokat és minden egyéb, pl. a padló alatt elhelyezkedő hossz- és kereszttartót;

<sup>(1)</sup> A Motoros járművekre vonatkozó egységesített állásfoglalás (R.E.3) (dokumentum: ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2) 2. szakaszának meghatározása szerint.

- 2.6. „ülés”: olyan szerkezet a kárpitozásával együtt, amely a jármű szerkezetével egy egységet alkot, vagy attól különálló, és egy felnőtt személy ülőhelyéül szolgál. A fogalom mind egyedi ülésekre, mind pedig az üléspadok egy személy számára szolgáló részére vonatkozik;
- 2.6.1. „első utasülés”: az az ülés, ahol a szóban forgó ülés „legelső H pontja” a jármű vezetőjének „R pontján” átmenő függőleges kereszt síkban vagy az előtt van;
- 2.6.2. „menetirányba néző ülés”: olyan ülés, amely a mozgó járműben használható, és amely a jármű eleje felé néz oly módon, hogy az ülés függőleges szimmetriásíkja a jármű függőleges szimmetriásíkjaival  $+ 10^\circ$ -nál vagy  $- 10^\circ$ -nál kisebb szöget zár be;
- 2.6.3. „hátrafelé néző ülés”: olyan ülés, amely a mozgó járműben használható, és amely a jármű hátulja felé néz oly módon, hogy az ülés függőleges szimmetriásíkja a jármű függőleges szimmetriásíkjaival  $+ 10^\circ$ -nál vagy  $- 10^\circ$ -nál kisebb szöget zár be;
- 2.6.4. „oldalra néző ülés”: olyan ülés, amely a mozgó járműben használható, és amely a jármű oldala felé néz oly módon, hogy az ülés függőleges szimmetriásíkja a jármű függőleges szimmetriásíkjaival  $90^\circ (\pm 10^\circ)$ -ot zár be;
- 2.7. „üléscsoport”: padszerű, osztatlan ülés, illetve olyan különálló ülések, amelyek egymás mellett helyezkednek el (vagyis az egyik ülés első rögzítési pontjai egy vonalban vannak a másik ülés hátsó rögzítési pontjaival, vagy azok előtt helyezkednek el, és egy vonalban vannak ugyanezen másik ülés első rögzítési pontjaival, vagy azok mögött helyezkednek el), és egy vagy több felnőtt személy elhelyezkedésére szolgálnak;
- 2.8. „üléspad”: olyan kárpitozott szerkezet, amely több felnőttnek biztosít ülőhelyet;
- 2.9. „ülés típusa”: olyan ülés kategória, amelyben az ülések az alábbi lényeges jellemzőik tekintetében nem különböznek egymástól:
- 2.9.1. az ülés szerkezet alakja, mérete és anyagai;
- 2.9.2. a beállító rendszer és valamennyi retesz szerkezet típusa, mérete;
- 2.9.3. a biztonsági öv ülésen lévő rögzítési pontjainak, az ülés rögzítési pontjainak és a jármű szerkezet érintett részeinek típusa és mérete;
- 2.10. „ülésrögzítő pont”: olyan rendszer, amellyel az ülés szerelvény a jármű szerkezetéhez – beleértve a jármű szerkezetének érintett részeit is – van rögzítve;
- 2.11. „beállító rendszer”: az a berendezés, amellyel az ülés vagy annak részei az ülésben helyet foglaló utas testalkatának megfelelő helyzetbe állíthatók. Ez a berendezés különösen a következőket teszi lehetővé:
- 2.11.1. hosszirányú elmozdítás;
- 2.11.2. függőleges elmozdítás;
- 2.11.3. szögben történő elmozdítás;
- 2.12. „elmozdító rendszer”: olyan szerkezet, amelynek segítségével az ülés vagy annak egy része közbenső rögzített helyzet nélkül elmozdítható és/vagy elfordítható abból a célból, hogy ez megkönnyítse az utasok számára az adott ülés mögötti tér megközelítését;
- 2.13. „retesz szerkezet”: olyan szerkezet, amely biztosítja, hogy az ülés és annak részei használati helyzetben maradjanak, és magában foglalja azt a szerkezetet is, amely reteszeli mind az üléstámlát az üléshez viszonyítva, mind pedig az ülést a járműhöz viszonyítva;
- 2.14. „referenz sík”: a H pontra szimmetrikus, egymástól 400 mm távolságra levő két olyan függőleges hosszirányú sík közötti tér, amelyeket a fejforma függőlegesből vízszintesbe forgatásával határoznak meg, a 21. számú előírás 1. mellékletében szereplő leírás szerint. A berendezést a 21. számú előírás említett mellékletében ismertetett módon kell beállítani úgy, hogy a legnagyobb hosszúsága 840 mm legyen;
- 2.15. „mellkasterhelés-csökkentő funkció”: a biztonsági öv és/vagy az ülés és/vagy a jármű bármely olyan része, amellyel a járműben ülő személy mellkasára ütközés esetén ható visszatartó erők nagyságának korlátozását érik el;

- 2.16. „ISOFIX”: a gyermekbiztonsági rendszerek járműhöz való erősítésére szolgáló olyan rendszer, amelynek két, a járműhöz erősített merev rögzítési pontja, a gyermekbiztonsági rendszeren két megfelelő merev csatlakozása és egy olyan eszköze van, amellyel a gyermekbiztonsági rendszer elfordulási terét korlátozza;
- 2.17. „ISOFIX hely”: olyan hely, amely lehetővé teszi a következők elhelyezését:
- vagy a 44. számú előírás szerinti, menetirányba néző, univerzális ISOFIX gyermekbiztonsági rendszer;
  - vagy a 44. számú előírás szerinti, menetirányba néző, féluniverzális ISOFIX gyermekbiztonsági rendszer;
  - vagy a 44. számú előírás szerinti, hátrafelé néző, féluniverzális ISOFIX gyermekbiztonsági rendszer;
  - vagy a 44. számú előírás szerinti, oldalra néző, féluniverzális ISOFIX gyermekbiztonsági rendszer;
  - vagy különleges járműhöz való, a 44. számú előírás szerinti ISOFIX gyermekbiztonsági rendszer;
  - vagy a 129. számú előírás szerinti i-Size gyermekbiztonsági rendszer;
  - vagy különleges járműhöz való, a 129. számú előírás szerinti ISOFIX gyermekbiztonsági rendszer;
- 2.18. „alsó ISOFIX rögzítési pont”: 6 mm átmérőjű, merev, kerek, vízszintes rúd, amely a járműből vagy az ülés szerkezetéből úgy nyúlik ki, hogy befogadja és megtartsa az ISOFIX csatlakozásokkal rendelkező ISOFIX gyermekbiztonsági rendszert;
- 2.19. „ISOFIX rögzítési rendszer”: két ISOFIX alsó rögzítési pontból álló rendszer, amelyhez egy elfordulásgátló szerkezettel összekapcsolt ISOFIX gyermekbiztonsági rendszer erősíthető;
- 2.20. „ISOFIX csatlakozóelem”: a két olyan összekötőelem egyike, amely teljesíti a 44. számú előírás vagy a 129. számú előírás követelményeit, az ISOFIX gyermekbiztonsági rendszer szerkezetéből nyúlik ki, és illeszkedik az ISOFIX alsó rögzítési pontjához;
- 2.21. „ISOFIX gyermekbiztonsági rendszer”: a 44. számú előírás vagy a 129. számú előírás követelményeinek megfelelő olyan rendszer, amelyet ISOFIX rögzítési rendszerhez kell erősíteni;
- 2.22. „statikus terhelőerőt kifejtő berendezés (SFAD)”: olyan vizsgálókészülék, amelyet a jármű ISOFIX rögzítési rendszereire rögzítenek, és amelynek segítségével a statikus vizsgálatban az említett rendszerek szilárdságát, valamint azt ellenőrzik, hogy a járműszerkezet vagy ülés szerkezet alkalmas-e az elfordulás megakadályozására. Az alsó rögzítési pontokhoz és a felső hevederekhez való vizsgálókészüléket és az i-Size ülőhelyeknek a járműpadló szilárdsága tekintetében való értékeléséhez használt SFAD<sub>SL</sub> (kitámasztóláb)-ot a 9. melléklet 1. és 2. ábrája ismerteti. Ilyen SFAD<sub>SL</sub>-re a 10. melléklet 3. ábráján látható példa;
- 2.23. „elfordulásgátló szerkezet”:
- az ISOFIX univerzális gyermekbiztonsági rendszer elfordulásgátló szerkezete az ISOFIX felső hevederből áll;
  - az ISOFIX féluniverzális gyermekbiztonsági rendszer elfordulásgátló szerkezete állhat egy felső hevederből, a jármű műszerfalából vagy a frontális ütközés során a biztonsági rendszer elfordulását korlátozó kitámasztó lábból;
  - Az i-Size gyermekbiztonsági rendszer elfordulásgátló szerkezete állhat egy felső hevederből vagy a frontális ütközés során a biztonsági rendszer elfordulását korlátozó kitámasztó lábból;
  - Az ISOFIX, illetve i-Size univerzális és féluniverzális gyermekbiztonsági rendszerek szempontjából a jármű ülése önmagában nem minősül elfordulásgátló szerkezetnek;
- 2.24. „ISOFIX felső hevederrögzítési pont”: meghatározott helyű olyan eszköz, például rúd, amelynek kialakítása lehetővé teszi az ISOFIX felső heveder csatjának befogadását, hogy a visszatartó erőt átvigye a jármű szerkezetére;
- 2.25. „ISOFIX felső hevedercsatlakozó”: az a szerkezet, amelyet az ISOFIX felső hevederrögzítési ponthoz kell csatlakoztatni;



- 2.26. „ISOFIX felső hevederhorog”: olyan ISOFIX felső hevedercsatlakozó, amelyet jellemzően egy ISOFIX felső hevedernek egy ISOFIX felső hevederrögzítési ponthoz való rögzítésére használnak, ezen előírás 9. mellékletének 3. ábrája szerint;
- 2.27. „ISOFIX felső heveder”: az a szövetszalag (vagy annak megfelelője), amely az ISOFIX gyermekbiztonsági rendszer tetejétől az ISOFIX felső hevederrögzítési pontig terjed, és amelyet beállító eszközzel, feszülésmentesítő szerkezettel és egy ISOFIX felső hevedercsatlakozóval láttak el;
- 2.28. „vezetőszerkezet”: az ISOFIX gyermekbiztonsági rendszert beszerelő személyt segíti azzal, hogy az ISOFIX gyermekbiztonsági rendszeren levő ISOFIX csatlakoztatóelemeket fizikailag a helyes elrendezésben az ISOFIX alsó rögzítési pontokhoz vezeti, megkönnyítve azok bekapcsolását;
- 2.29. „gyermekbiztonsági készülék”: a 16. számú előírás 17. melléklete 2. függelékének 4. szakaszában meghatározott nyolc ISOFIX méretosztály valamelyike szerinti készülék, amely méretosztályok méreteit az előbb említett 4. szakasz 1–7. ábrája adja meg. A gyermekbiztonsági készülékeket (CRF) a 16. számú előírás szerint annak megállapítására használják, hogy milyen méretosztályú ISOFIX gyermekbiztonsági rendszerek helyezhetők el a jármű ISOFIX helyein. Az egyik gyermekbiztonsági készüléket, a 16. számú előírásban (a 17. melléklet 2. függelékében) ismertetett, úgynevezett ISO/F2 (B)-t vagy ISO/F2X(B1)-et ebben az előírásban az ISOFIX rögzítési rendszer helyének és hozzáférhetőségének ellenőrzésére használják;
- 2.30. „kitámasztótalp méretezési térfogata”: az ezen előírás 10. mellékletének 1. és 2. ábráján ábrázolt azon térfogat, amelyen belül a 129. számú előírásban meghatározott i-Size gyermekbiztonsági rendszer kitámasztótalpa nyugszik, és ezért metszi a jármű padlóját;
- 2.31. „járműpadló érintkezési felülete”: a járműpadló felszínének (beleértve a kárpitozást, szőnyeget, habszivacsot stb.) és a kitámasztótalp méretezési térfogatának metszete, amely úgy van kialakítva, hogy ellenálljon a 129. számú előírásban meghatározott i-Size gyermekbiztonsági rendszer kitámasztólába által kifejtett erőknek;
- 2.32. „i-Size ülőhely”: a jármű gyártója által meghatározott olyan ülőhely, amely úgy van kialakítva, hogy azon el lehessen helyezni egy, a 129. számú előírásban meghatározott i-Size gyermekbiztonsági rendszert, és amely megfelel az ezen előírásban meghatározott követelményeknek.

### 3. JÓVÁHAGYÁSI KÉRELEM

- 3.1. Egy járműtípusnak a biztonsági öv rögzítési pontjai és adott esetben az ISOFIX rögzítési rendszer, az ISOFIX felső hevederrögzítési pontjai és az i-Size ülőhelyek tekintetében történő jóváhagyására vonatkozó kérelmet a jármű gyártója vagy annak jogszerűen meghatalmazott képviselője nyújtja be.
- 3.2. A kérelemhez három példányban csatolni kell az alábbi dokumentumokat, és meg kell adni a következő adatokat:
- 3.2.1. a járműszerkezet megfelelő méretarányú rajzait, amelyeken fel van tüntetve a biztonsági öv rögzítési pontjainak, a tényleges rögzítési pontoknak (ahol van ilyen), az ISOFIX rögzítési rendszereknek és az ISOFIX felső heveder (ha van) rögzítési pontjainak helye és i-Size ülőhelyek esetében a jármű padlójának érintkezési felülete, valamint a biztonsági öv rögzítési pontjait, az ISOFIX rögzítési rendszert (ha van) és az ISOFIX felső hevederrögzítési pontjait (ha van) ábrázoló részletes rajzokat és azoknak a pontoknak a rajzait, amelyekhez ezek csatlakoznak, valamint i-Size ülőhelyek esetében a járműpadló érintkezési felületének rajza;
- 3.2.2. azon szerkezeti anyagok jellemzőit, amelyek befolyásolhatják a biztonsági öv rögzítési pontjainak, az ISOFIX rögzítési rendszerek és – ha van – az ISOFIX felső hevederrögzítési pontok, valamint i-Size ülőhelyek esetében a jármű padlója érintkezési felületének szilárdságát;
- 3.2.3. a biztonsági öv rögzítési pontjainak, az ISOFIX rögzítési rendszer és az ISOFIX felső hevederrögzítési pontok műszaki leírását;
- 3.2.4. abban az esetben, ha a biztonsági öv rögzítési pontjai, az ISOFIX rögzítési rendszerek és az esetleges ISOFIX felső hevederrögzítési pontok az ülészerkezethez vannak erősítve:
- 3.2.4.1. a járműtípus részletes leírását az ülések, az ülésrögzítések és a beállító és reteszelő rendszerek szempontjából;

- 3.2.4.2. megfelelő méretarányú és kellően részletezett rajzokat az ülésekről, azoknak a járműhöz való rögzítéséről, valamint beállító és reteszelő rendszerekről;
- 3.2.5. bizonyítékot arra, hogy a biztonsági öv vagy az utasbiztonsági rendszer a rögzítési pontok jóváhagyási vizsgálatakor megfelel a 16. számú előírásnak abban az esetben is, amikor a személygépkocsi gyártója az alternatív dinamikus szilárdsági vizsgálatot választja.
- 3.3. A gyártó választása szerint vagy egy, a jóváhagyandó típust jól képviselő járművet, vagy a műszaki szolgálat által a biztonsági öv rögzítési pontjai, az ISOFIX rögzítési rendszer és adott esetben az ISOFIX felső heveder-rögzítési pontok, valamint i-Size ülőhelyek esetében a járműpadló érintkezési felületének vizsgálata szempontjából a járműtípust jellemző, lényegesnek tartott járműrészeket át kell adni a jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálatnak.

#### 4. JÓVÁHAGYÁS

- 4.1. Ha az ezen előírás szerinti jóváhagyásra benyújtott jármű megfelel az előírás vonatkozó követelményeinek, a járműtípust jóvá kell hagyni.
- 4.2. Mindegyik jóváhagyott típushoz jóváhagyási számot kell rendelni. Ennek első két számjegye a jóváhagyás időpontjában hatályos, az előírást lényeges műszaki tartalommal módosító legutóbbi módosítássorozat száma (jelen esetben ez a 07. módosítássorozatnak megfelelően 07). Ugyanazon szerződő fél nem rendelheti ugyanazt a számot több, a fenti 2.2. szakasz szerinti járműtípushoz.
- 4.3. Egy járműtípusnak az ezen előírás szerinti jóváhagyásáról vagy a jóváhagyás kiterjesztéséről, elutasításáról vagy visszavonásáról, illetve a gyártás végleges leállításáról értesíteni kell az 1958. évi megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó feleket az ezen előírás 1. mellékletének megfelelő nyomtatványon.
- 4.4. Minden olyan járművön, amely megfelel egy ezen előírás szerint jóváhagyott járműtípusnak, a jóváhagyási értesítésben megadott, könnyen hozzáférhető helyen, jól látható módon fel kell tüntetni a következőkből álló nemzetközi jóváhagyási jelet:
- 4.4.1. egy kör, benne az „E” betűjel és a jóváhagyó ország egyedi azonosító száma <sup>(1)</sup>;
- 4.4.2. ezen előírás száma a 4.4.1. szakaszban előírt kör jobb oldalán;
- 4.4.3. egy „E” betű az előírás számának jobb oldalán, a 7. mellékletben ismertetett dinamikus vizsgálat szerinti típusjóváhagyás esetében.
- 4.5. Ha a jármű megfelel a megállapodáshoz mellékelt egy vagy több további előírás szerint abban az országban jóváhagyott járműtípusnak, amely ezen előírás alapján megadta a jóváhagyást, akkor a 4.4.1. szakaszban előírt jelet nem szükséges megismételni; ilyen esetben az összes olyan előírás számát és kiegészítő jeleit, amelyek szerint a jóváhagyást megadták ugyanabban az országban, amely ezen előírás szerint is megadta a jóváhagyást, a 4.4.1. szakaszban előírt jel jobb oldalán egymás alatt kell feltüntetni.
- 4.6. A jóváhagyási jelnek jól olvashatónak és eltávolíthatatlannak kell lennie.
- 4.7. A jóváhagyási jelet a gyártó által a járműre szerelt adattáblán vagy annak közelében kell elhelyezni.
- 4.8. Ezen előírás 2. mellékletében a jóváhagyási jel elrendezésére láthatók példák.

#### 5. ELŐÍRÁSOK

- 5.1. Meghatározások (lásd a 3. mellékletet)
- 5.1.1. A H pont az ezen előírás 4. mellékletének 2.3. szakaszában említett vonatkoztatási pont, amelyet az említett mellékletben megállapított eljárással kell meghatározni.
- 5.1.1.1. A H' pont az 5.1.1. szakaszban meghatározott, H pontnak megfelelő vonatkoztatási pont, amelyet minden olyan szokásos helyzetre meg kell határozni, amelyben az ülést használják.

<sup>(1)</sup> Az 1958. évi megállapodásban részes szerződő felek megkülönböztető számai a Motoros járművekre vonatkozó egységesített állásfoglalás (R.E.3) (dokumentum: ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2/Amend.3) 3. mellékletében találhatók.

- 5.1.1.2. Az R pont az ülés ezen előírás 4. mellékletének 2.4. szakaszában meghatározott vonatkoztatási pontja.
- 5.1.2. A háromdimenziós koordináta-rendszert ezen előírás 4. mellékletének 2. függeléke határozza meg.
- 5.1.3. Az  $L_1$  és az  $L_2$  pont a biztonsági öv alsó tényleges rögzítési pontjai.
- 5.1.4. A C pont az R pont felett függőlegesen 450 mm-re található. Ha azonban az 5.1.6. szakaszban meghatározott S távolság legalább 280 mm, és ha a gyártó az 5.4.3.3. szakaszban előírt  $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$  alternatív képletet választja, akkor a C és R közötti függőleges távolságnak 500 mm-nek kell lennie.
- 5.1.5. Az  $\alpha_1$ , illetve az  $\alpha_2$  szög egy vízszintes sík és az ülés függőleges hosszirányú középsíkjára merőleges, valamint az R ponton és az  $L_1$  és az  $L_2$  ponton átmenő síkok által bezárt szög.
- Ha az ülés állítható, ennek a követelménynek a jármű gyártója által megadott valamennyi szokásos vezetési vagy utazási helyzet H pontja esetében teljesülnie kell.
- 5.1.6. Az S a biztonsági öv felső tényleges rögzítési pontjai és az alábbiak szerint meghatározott, a jármű hosszirányú középsíkjával párhuzamos P referenciasík közötti távolság mm-ben:
- 5.1.6.1. amennyiben az ülőhelyet jól meghatározza az ülés alakja, a P sík ennek az ülésnek a középsíkjá;
- 5.1.6.2. jól meghatározott helyzet hiányában:
- 5.1.6.2.1. a vezetőülés esetében a P sík egy, a jármű hosszirányú középsíkjával párhuzamos, az – állítható kormánykerék esetében középső állásban lévő – kormánykerék pereme síkjának középvonalán áthaladó függőleges sík.
- 5.1.6.2.2. az első külső utas esetében a P sík szimmetrikus a vezető P síkjával;
- 5.1.6.2.3. a hátsó külső ülőhely esetében a P sík a gyártó által meghatározott sík azzal a feltétellel, hogy a P sík és a jármű hosszirányú középsíkja közötti A távolság tekintetében az alábbi feltételeknek teljesülniük kell:
- A legalább 200 mm, ha az üléspad kialakítása csak két személynek biztosít helyet,  
A legalább 300 mm, ha az üléspad kialakítása két személynél többnek biztosít helyet.
- 5.2. Általános előírások
- 5.2.1. A biztonsági öv rögzítéseit úgy kell tervezni, gyártani és elhelyezni, hogy:
- 5.2.1.1. lehetővé tegyék a megfelelő biztonsági öv beszerelését. Az első külső pozíciókban a biztonsági öv rögzítési pontjainak megfelelőnek kell lenniük a beépített övvisszahúzóval és hevedervezetővel rendelkező biztonsági övekhez, különös tekintettel a biztonsági öv rögzítési pontjainak szilárdsági jellemzőire, kivéve, ha a gyártó olyan más típusú biztonsági övvel felszerelt járművet szállít, amely beépített övvisszahúzókkal rendelkezik. Amennyiben a biztonsági öv rögzítései csak meghatározott típusú biztonsági övekkel alkalmazhatók, azok típusát fel kell tüntetni a fenti 4.3. szakaszban szereplő nyomtatványon;
- 5.2.1.2. megfelelő viselés esetén a legkisebbre csökkentsék a biztonsági öv megcsúszásának veszélyét;
- 5.2.1.3. a legkisebbre csökkentsék a biztonsági övnek a jármű, illetve az ülés éles és merev alkatrészeivel történő érintkezése miatt bekövetkező sérülésének veszélyét;
- 5.2.1.4. a jármű – rendeltetésszerű üzemen – megfeleljen az előírás követelményeinek;
- 5.2.1.5. a személyek járműbe történő beszállásának lehetővé tétele és a viselők védelme céljából különböző helyzetet felvevő biztonsági öv-rögzítések esetében ezen előírás követelményei a biztonsági öv rögzítéseinek azon helyzetére vonatkoznak, amelyben tényleges védelmet nyújtanak.

5.2.2. Az ISOFIX gyermekbiztonsági rendszerekhez szánt valamennyi beépített vagy beépíteni kívánt ISOFIX rögzítési rendszert és ISOFIX felső hevederrögzítési pontot, valamint i-Size ülőhelyek esetében a jármű padlójának érintkezési felületét úgy kell megtervezni, kialakítani és elhelyezni, hogy:

5.2.2.1. valamennyi ISOFIX rögzítési rendszer és felső hevederrögzítési pont, valamint az i-Size ülőhelyek esetében a jármű padlójának érintkezési felülete tegye lehetővé, hogy a jármű – rendeltetésszerű használat mellett – megfeleljen ezen előírás rendelkezéseinek.

Minden olyan ISOFIX rögzítési rendszernek és ISOFIX felső hevederrögzítési pontnak, amely bármely gépjárműbe beszerelhető, ezen előírás rendelkezéseinek is meg kell felelnie. Ebből következően az ilyen rögzítési pont ismertetésének szerepelnie kell a típusjóváahagyás iránti kérelemben;

5.2.2.2. az ISOFIX rögzítési rendszer és az ISOFIX felső hevederrögzítési pont ellenállása a 44. számú előírásban meghatározott 0, 0 + és 1 tömegcsoportba tartozó valamennyi ISOFIX gyermekbiztonsági rendszerhez megfelelő legyen;

5.2.2.3. az ISOFIX rögzítési rendszer, az ISOFIX felső hevederrögzítési pontok, valamint az i-Size ülőhelyek esetében a jármű padlójának érintkezési felülete a 129. számú előírásban meghatározott i-Size gyermekbiztonsági rendszerhez legyen tervezve.

5.2.3. Az ISOFIX rögzítési rendszer, a rendszer kivitele és beállítása:

5.2.3.1. Valamennyi ISOFIX rögzítési rendszernek olyan  $6 \text{ mm} \pm 0,1 \text{ mm}$  átmérőjű, keresztirányú vízszintes merev rúdból (rudakból) kell állnia, amely(ek) két, 25 mm-es minimális tényleges hosszúságú zónát fed(nek) le ugyanazon a tengelyen, a 9. melléklet 4. ábráján meghatározott módon.

5.2.3.2. Az ülőhelyre beépített valamennyi ISOFIX rögzítési rendszert – vízszintesen és a rúd középpontjáig mérve – legalább 120 mm-re kell elhelyezni a tervezési H pont mögött az ezen előírás 4. mellékletében meghatározott módon.

5.2.3.3. A járműbe beépített valamennyi ISOFIX rögzítési rendszer esetében tudni kell rögzíteni a 16. számú előírásban (17. melléklet, 2. függelék) ismertetett és a jármű gyártója által meghatározott „ISO/F2” (B) vagy „ISO/F2X” (B1) ISOFIX gyermekbiztonsági készüléket.

Az i-Size ülőhelyeken el kell férniük a 16. számú előírásban (17. melléklet, 2. függelék) meghatározott „ISO/F2X” (B1) és „ISO/R2” (D) méretosztályokba tartozó ISOFIX gyermekbiztonsági készülékeknek a kitámasztóláb méretezési térfogatával együtt.

5.2.3.4. Az 5.2.3.3. szakasz szerint a jármű gyártója által meghatározott ISOFIX gyermekbiztonsági készülék alsó felülete elhelyezkedési szögeinek a szögeket a járműnek az ezen előírás 4. mellékletének 2. függelékében meghatározott referenciasíkjaihoz mérve a következő határokon belül kell lenniük:

a) az Y tengely körül:  $15^\circ \pm 10^\circ$ ;

b) az X tengely körül:  $0^\circ \pm 5^\circ$ ;

c) a Z tengely körül:  $0^\circ \pm 10^\circ$ .

Az i-Size ülőhelyek esetében – amennyiben az 5.2.3.4. szakaszban meghatározott határértékeket nem lépik túl – megengedhető, hogy a kitámasztóláb méretezési térfogatának megfelelő legkisebb kitámasztóláb-hosszúság nagyobb elfordulási szöget eredményezzen, mint amekkora a jármű üléséből vagy szerkezetéből egyébként kényszerűen következne. Az ISOFIX gyermekbiztonsági készüléket a nagyobb elfordulási szög mellett is be kell tudni szerelni.

5.2.3.5. Az ISOFIX rögzítési rendszernek állandóan a helyén vagy tárolási állapotban kell lennie. Tárolható rögzítési pontok esetében az ISOFIX rögzítési rendszerre vonatkozó követelményeknek használatra kész helyzetben kell teljesülniük.

5.2.3.6. Valamennyi ISOFIX alsó rögzítési pont rúdjának (használatra kész állapotban) vagy mindegyik állandóan felszerelt vezetőszerkezetnek láthatónak kell lennie – az ülés párnájának vagy támlájának összenyomása nélkül –, a rudat vagy a vezetőszerkezetet a rúd közepén vagy a vezetőszerkezetet átmenő függőleges hosszirányú síkból olyan egyenes mentén nézve, amely a vízszintes sík fölött 30 fokos szöveget zár be.

A fenti követelmény alternatívájaként a járművet mindegyik rúd vagy vezetőszerkezet mellett állandó jelöléssel kell ellátni. Ez a jelölés – a gyártó választása szerint – az alábbiak valamelyike:

5.2.3.6.1. legalább a 9. melléklet 12. ábráján látható, legalább 13 mm átmérőjű kör, amelyben a következő feltételeknek megfelelő piktogram található:

- a) a piktogramnak kontrasztosan el kell különülnie a kör háttérétől;
- b) a piktogramot a rendszer rúdjaihoz közel kell elhelyezni.

5.2.3.6.2. Az „ISOFIX” szó nagybetűi legalább 6 mm magasak kell, hogy legyenek.

5.2.3.7. Az 5.2.3.6. szakasz követelményei nem vonatkoznak az i-Size ülőhelyre. Az i-Size ülőhelyeket az 5.2.5.1. szakaszban leírtak szerint kell jelölni.

5.2.4. Az ISOFIX felső hevederrögzítési pontok, kivételük és beállításuk:

A személygépkocsi gyártójának kérésére az 5.2.4.1. és 5.2.4.2. szakaszban leírt módszerek egyaránt alkalmazhatók.

Az 5.2.4.1. szakaszban leírt módszer csak akkor alkalmazható, ha az ISOFIX a jármű ülésén helyezkedik el.

5.2.4.1. Az 5.2.4.3. és 5.2.4.4. szakasz alapján mindegyik ISOFIX felső hevederrögzítési pontnak az a része, amelynek kialakítása az ISOFIX felső hevedercsatlakozójához való kapcsolódást teszi lehetővé, legfeljebb 2 000 mm távolságban helyezkedhet el a váll vonatkoztatási pontjától, és annak a kijelölt ülőhelynek a satírozott zónáján belül kell lennie, amelyhez azt felszerelik, a 9. melléklet 6–10. ábráján bemutatott módon, utalva az SAE J 826 (1995. július) szabványban leírt és a 9. melléklet 5. ábráján bemutatott sablonra, a következő feltételek szerint:

5.2.4.1.1. a sablon H pontja a teljesen lent és teljesen hátra állított ülés egyetlen tervezési H pontjában helyezkedik el, kivéve, ha a sablont oldalirányban félúton helyezik el a két ISOFIX alsó rögzítési pont között.

5.2.4.1.2. A sablon törzsvonala ugyanolyan szögben helyezkedik el a keresztirányú függőleges síkhoz viszonyítva, mint az ülés háttámlája a leghátsó egyenes helyzetében, és

5.2.4.1.3. a sablont a függőleges hosszirányú síkban úgy helyezik el, hogy az magában foglalja a sablon H pontját.

5.2.4.2. Az ISOFIX felső hevederrögzítési pont zónája a 16. számú előírásban (17. melléklet, 2. függelék, 2. ábra) meghatározott „ISO/F2” (B) készülék segítségével olyan ISOFIX helyen is elhelyezhető, amelyet a 9. melléklet 11. ábrája szerinti ISOFIX alsó rögzítési pontokkal láttak el.

Az ülőhely az ülés leghátsó és ugyanakkor legalsó helyzetében kell, hogy legyen egyenes üléstámlával, illetve a gyártó javaslatának megfelelően.

Oldalnézetben az ISOFIX felső hevederrögzítési pontjának az „ISO/F2” (B) készülék hátsó felülete mögött kell elhelyezkednie.

Az „ISO/F2” (B) készülék hátsó felülete és az üléstámla tetején 50 Shore A-nál keményebb utolsó merev pontot magában foglaló vízszintes vonal (9. melléklet, 11. ábra, 3. hivatkozás) metszéspontja határozza meg a 4. vonatkoztatási pontot (9. melléklet, 11. ábra) az „ISO/F2” (B) készülék középvonalában. Ennél a vonatkoztatási pontnál a vízszintes vonal felett legfeljebb 45°-os szög határozza meg a felső hevederrögzítési pont zónájának felső határát.

A 4. vonatkoztatási pontnál (9. melléklet, 11. ábra) felülnézetben hátrafelé és oldalirányban egy legfeljebb 90°-os szög, hátulról nézve pedig egy legfeljebb 40°-os szög határoz meg két teret, amelyek behatárolják az ISOFIX felső heveder rögzítési zónáját.

Az ISOFIX felső heveder (5) kiinduló pontja az „ISO/F2” (B) készüléknek az „ISO/F2” (B) készülék vízszintes felülete (1) felett 550 mm távolságra, az „ISO/F2” (B) készülék középvonalában (6) levő síkkal való metszésében helyezkedik el.

Továbbá az ISOFIX felső hevederrögzítési pont több mint 200 mm-re, de legfeljebb 2 000 mm-re lehet az ISOFIX felső heveder kiinduló pontjától az „ISO/F2” (B) készülék hátsó oldalán, az ülés háttámláján, az ISOFIX felső heveder rögzítési pontjaitól áthúzott hevederen mérve.

- 5.2.4.3. A járműben az ISOFIX felső hevederrögzítési pontnak az a része, amelyet úgy alakítottak ki, hogy kapcsolódjon az ISOFIX felső hevedercsatlakozóval, az 5.2.4.1. vagy 5.2.4.2. szakaszban említett satírozott zónákon kívül is elhelyezkedhet, ha elhelyezkedése a zónán belül nem megfelelő és a járművet felszerelték olyan terelőszerkezettel, amely:
- 5.2.4.3.1. biztosítja, hogy az ISOFIX felső heveder betöltse feladatát, mintha a rögzítési pontnak az a része, amelyet úgy alakítottak ki, hogy kapcsolódjon az ISOFIX felső hevederrögzítési ponthoz, a satírozott zónán belül helyezkedne el, és
- 5.2.4.3.2. nem merev szövött anyagú terelőszerkezet vagy készenléti terelőszerkezet esetében legalább 65 mm-re a törzs vonala mögött van, vagy rögzített merev terelőszerkezet esetében legalább 100 mm-re; és
- 5.2.4.3.3. amikor a rendeltetésszerű beszerelés után megvizsgálják, a készülék elég erős ahhoz, hogy az ISOFIX felső hevederrögzítési pontjával elviselje az ezen előírás 6.6. szakaszában említett terhelést.
- 5.2.4.4. A hevederrögzítési pont az üléstámlába süllyeszthető, amennyiben nem a jármű ülése háttámlájának felső részében a hevedert beburkoló zónába esik.
- 5.2.4.5. A felső ISOFIX hevederrögzítési pont méretezésének lehetővé kell tennie a 3. ábrán jellemzett ISOFIX hevederhorog beerősítését.

Minden ISOFIX felső hevederrögzítési pont körül akkora térnek kell lennie, amely lehetővé teszi a bekapcsolást és kikapcsolást.

Az ISOFIX rögzítési rendszerek mögött található valamennyi olyan rögzítési pontot, amely ISOFIX felsőheveder-horog vagy ISOFIX felsőheveder-csatlakozó csatlakoztatására használható, úgy kell kialakítani, hogy a következők közül egy vagy több intézkedéssel meg lehessen akadályozni azok nem rendeltetésszerű használatát:

- az ISOFIX felső hevederrögzítési pontok zónájában minden rögzítési pontot ISOFIX felső hevederrögzítési pontként alakítanak ki; vagy
- csak az ISOFIX felső hevederrögzítési pontokat jelölik a 9. melléklet 13. ábráján látható jelek valamelyikével vagy annak tükörképével; vagy
- az ilyen rögzítési pontokat nem a fenti a) vagy b) pontnak megfelelően jelölik, és egyértelműen feltüntetik, hogy ezeket a rögzítési pontokat nem szabad az ISOFIX rögzítési rendszerrel együtt használni.

Minden burkolattal fedett ISOFIX felső hevederrögzítési pont esetében a burkolatnak azonosíthatónak kell lennie például a 9. melléklet 13. ábráján megállapított jelek egyikével vagy a jelek egyikének tükörképével; a burkolatnak szerszám használata nélkül eltávolíthatónak kell lennie.

#### 5.2.5. Az i-Size ülőhelyekre vonatkozó követelmények

A jármű gyártója által meghatározott valamennyi i-Size ülőhelynek meg kell felelnie az 5.2.2–5.2.5.3. szakaszban meghatározott követelményeknek.

##### 5.2.5.1. Jelölések

Valamennyi i-Size ülőhelyet állandó jelöléssel kell ellátni az adott ülőhely ISOFIX alsó rögzítési rendszere (rúd vagy vezetőszerkezet) mellett.

Jelölésként legalább a 10. melléklet 4. ábráján látható jelet kell alkalmazni, amely egy legalább 13 mm oldalú, piktogramot tartalmazó négyzet, és amely megfelel a következő feltételeknek:

- a piktogramnak kontrasztosan el kell különülnie a négyzet háttérétől;
- a piktogramot a rendszer rúdjaihoz közel kell elhelyezni.

### 5.2.5.2. Az i-Size kitámasztólábhoz csatlakoztatott i-Size ülőhelyekre vonatkozó geometriai követelmények

Az 5.2.3. és az 5.2.4. szakaszban meghatározott követelményeken kívül azt is ellenőrizni kell, hogy a jármű padlójának felszíne (beleértve a kárpitozást, szőnyeget, habszivacsot stb.) valóban metszi mindkét, a kitámasztótalp méretezési térfogatát x és y irányban határoló felületet az ezen előírás 10. mellékletének 1. és 2. ábráján ismertetett módon.

A kitámasztótalp méretezési térfogatát a következő síkok határolják (lásd még az ezen előírás 10. mellékletének 1. és 2. ábráját):

- a) szélteben az adott ülőhelybe beszerelt gyermekbiztonsági készülék hosszirányú középsíkjával párhuzamos és attól, annak két oldalán 100-100 mm-re elhelyezkedő két sík; és
- b) hosszában a gyermekbiztonsági készülék alsó felülete által alkotott síkra és a gyermekbiztonsági készülék hosszirányú középsíkjára merőleges, az ISOFIX alsó rögzítési pontok középvonalán áthaladó és a CRF alsó felületére merőleges síktól 585 mm-re, illetve 695 mm-re található két sík; és
- c) magasságban a gyermekbiztonsági rendszer alsó felületével párhuzamos, az alatt 270 mm-re, illetve 525 mm-re található két sík.

A fenti geometriai vizsgálathoz használt elfordulási szöget az 5.2.3.4. szakasz szerint kell mérni.

Az e követelménynek való megfelelés fizikai vizsgálattal, számítógépes szimulációval vagy rajzokkal egyaránt bizonyítható.

### 5.2.5.3. A jármű padlójának szilárdságára vonatkozó követelmények i-Size ülőhelyek esetében

A járműpadló teljes érintkezési felületének (lásd a 10. melléklet 1. és 2. ábráját) elég szilárdnak kell lennie ahhoz, hogy ellenálljon a 6.6.4.5. szakasz szerinti vizsgálat során fellépő terheléseknek.

## 5.3. A biztonsági öv- és az ISOFIX rögzítési pontok legkisebb száma

5.3.1. Minden M és N kategóriájú járművet (kivéve azokat az  $M_2$  és  $M_3$  kategóriájú járműveket, amelyek az I. vagy az A osztályba tartoznak<sup>1</sup>) fel kell szerelni az ezen előírás követelményeinek megfelelő biztonságiöv-rögzítési pontokkal.

5.3.1.1. A 16. számú előírás szerint S típusú övként (övvisszahúzóval vagy anélkül) jóváhagyott hámrendszer rögzítési pontjainak meg kell felelniük a 14. számú előírás követelményeinek, de az ágyéköv felszerelésére szolgáló kiegészítő rögzítési pont vagy pontok (szerelvény), mentesül(nek) ezen előírás szilárdsági és elhelyezési követelményei alól.

5.3.2. Minden menetirányba, a menetiránnyal ellentétes irányba és oldalra néző ülőhelynél a biztonsági övek rögzítési pontjainak minimális mennyiségét a 6. melléklet határozza meg.

5.3.3. Az  $N_1$  kategóriájú járművek elsőtől eltérő külső, a 6. mellékletben ismertetett és Ø jelölésű ülőhelyeinél két alsó rögzítési pont is megengedett, amennyiben az ülés és a jármű legközelebbi oldalfala között olyan átjáró van, amely az utasok számára lehetővé teszi a jármű más részeinek megközelítését.

Az ülés és az oldalfal közötti területet átjárónak kell tekinteni, amennyiben az R pont helyzetében és a jármű hosszirányú középsíkjára merőlegesen mért távolság – zárt ajtóknál – az oldalfal és az ülés középvonalán átmenő hosszirányú függőleges sík között 500 mm-nél nagyobb.

5.3.4. A 6. mellékletben ábrázolt és \* jelölésű első középső ülőhelyeknél két rögzítési pont megfelelő, ha a szélvédő kívül van a 21. számú előírás 1. mellékletében meghatározott referenciazónán; ha a referenciazónán belül van, három rögzítési pont szükséges.

A biztonsági öv rögzítési pontjainak szempontjából a szélvédő akkor része a referenciazónának, ha statikus érintkezésbe kerülhet a 21. számú előírás 1. mellékletében leírt vizsgálóberendezéssel.

5.3.5. A 6. mellékletben  $\#$  jelölésű minden ülőhelynél három rögzítési pontnak kell lennie. Két rögzítési pont akkor lehet, ha a következő feltételek közül egy teljesül:

5.3.5.1. a 80. számú előírás 1. függeléke 3.5. szakaszának megfelelő jármű egy ülése vagy más része közvetlenül elől van, vagy

5.3.5.2. a jármű egyetlen része sincs a referenciazónában, vagy nem lehet a referenciazónában, amikor a jármű mozog, vagy

5.3.5.3. az említett referenciazónán belül a jármű részei teljesítik a 80. számú előírás 6. függelékében meghatározott energiaelnyelési követelményeket.

5.3.6. A csak a jármű álló helyzetében használatos ülések, valamint minden olyan jármű ülései esetében, amelyekre az 5.3.1–5.3.4. szakasz nem vonatkozik, biztonságiöv-rögzítési pont megléte nem kötelező. Ha azonban a járművet az ilyen üléseknél is felszerelték rögzítési pontokkal, ezeknek a rögzítési pontoknak is meg kell felelniük ezen előírás követelményeinek. A kizárólag a fogyatékkal élő személyek biztonsági övéhez vagy a 02. módosítássorozattal módosított 107. számú előírás 8. melléklete szerinti egyéb biztonsági rendszerekhez való rögzítési pontoknak nem kell megfelelniük ezen előírás követelményeinek.

5.3.7. Kétszintes gépjármű felső szintjén a középső első ülőhelyre vonatkozó követelmények vonatkoznak a szélső első ülőhelyekre is.

5.3.8. A biztosítandó ISOFIX ülőhelyek minimális száma:

5.3.8.1. Minden  $M_1$  kategóriájú járművet legalább két, ezen előírás követelményeinek megfelelő ISOFIX hellyel kell ellátni.

Az ISOFIX helyekből legalább kettőt egy ISOFIX rögzítési rendszerrel és egy ISOFIX felső hevederrögzítési ponttal kell ellátni.

A 16. számú előírásban meghatározott, minden ISOFIX helyre beszerelhető ISOFIX készülékek típusát és számát a 16. számú előírás határozza meg.

5.3.8.2. Az 5.3.8.1. szakaszban foglaltak ellenére, ha a jármű csak egy üléssorral rendelkezik, ISOFIX hely nem szükséges.

5.3.8.3. Az 5.3.8.1. szakaszban foglaltak ellenére a két ISOFIX helyből legalább egynek a második üléssorban kell elhelyezkednie.

5.3.8.4. Az 5.3.8.1. szakaszban foglaltak ellenére az  $M_1$  kategóriájú járművek elég, ha csak egy ISOFIX rendszerrel rendelkeznek az olyan járművek esetében, amelyek:

a) legfeljebb két utasajtóval rendelkeznek; és

b) olyan hátsó kijelölt ülőhellyel rendelkeznek, amely esetében az átvitel és/vagy a felfüggesztés alkatrészei miatt nem lehet az 5.2.3. szakasz előírásainak megfelelő ISOFIX rögzítési pontokat beépíteni; és

c) fajlagos teljesítménymutatójuk (PMR) meghaladja a 140-et a 51. számú előírásban foglalt fogalom meghatározások és a fajlagos teljesítménymutató (PMR) következő képlete szerint:

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



ahol:

$P_n$ : legnagyobb (névleges) motorteljesítmény kW-ban <sup>(1)</sup>

$m_{ro}$ : menetkész jármű tömege kg-ban kifejezve

$m_i = m_{ro}$  ( $M_1$  kategóriájú járművek esetében)

és

- d) olyan motorral rendelkeznek, amelynek legnagyobb (névleges) motorteljesítménye meghaladja a 200 kW értéket.

Az ilyen járműveknek csak egy ISOFIX rögzítési rendszerrel és egy ISOFIX felső hevederrögzítési ponttal kell rendelkezniük a kijelölt első ülőhelyen, légszákkiiktató szerkezettel (ha az ülőhely légszákkal van felszerelve) és figyelmeztető címkével együtt, amely arra hívja fel a figyelmet, hogy a második ülésorban nincs ISOFIX rendszer.

- 5.3.8.5. Ha ISOFIX rögzítési rendszert helyeztek el első légszákkal védett első ülőhelynél, akkor légszákkiiktató szerkezetet kell beépíteni.
- 5.3.8.6. Az 5.3.8.1. szakaszban foglaltak ellenére, integrált „beépített” gyermekbiztonsági rendszer(ek) esetében az ISOFIX helyek száma legalább kettő, mínusz a 0 vagy 0+ vagy 1 tömegcsoportba tartozó integrált „beépített” gyermekbiztonsági rendszer(ek) száma.
- 5.3.8.7. Az 5.3.8.1. szakasz rendelkezései ellenére a Motoros járművekre vonatkozó egységesített állásfoglalás (R.E.3) <sup>(2)</sup> 7. mellékletének 8.1. szakaszában meghatározott, több mint egy üléssorral rendelkező lehajtható tetejű járműveket legalább két ISOFIX alsó rögzítési ponttal kell ellátni. Abban az esetben, ha ISOFIX felső hevederrögzítési pont van ilyen járművön, a felső hevederrögzítési pontnak meg kell felelnie ezen előírás megfelelő rendelkezéseinek.
- 5.3.8.8. A fenti 5.3.8.1. szakaszban foglaltak ellenére az ISOFIX helyek nem kötelezőek a mentőautókban és halottszállító kocsikban, valamint a hadsereg, a polgári védelem, a tűzoltóság vagy a közrend fenntartásáért felelős erők számára készült járművekben.
- 5.3.8.9. Az 5.3.8.1–5.3.8.4. szakaszban foglaltak ellenére egy vagy több kötelező ISOFIX ülőhely helyettesíthető i-Size ülőhellyel.
- 5.3.9. Elfordítható vagy más irányba helyezhető ülések esetében – álló helyzetű járműnél – az 5.3.1. szakasz követelményeit csak azokra az irányokra kell alkalmazni, amelyeket a közúton haladó jármű esetében ezen előírással összhangban a rendeltetésszerű használatra meghatároznak. Az adatközlő lapon fel kell tüntetni egy erre utaló megjegyzést.
- 5.4. A biztonsági öv rögzítési pontjainak helyzete (lásd a 3. melléklet 1. ábráját)
- 5.4.1. Általános tudnivalók
- 5.4.1.1. Bármely biztonsági öv rögzítési pontjai elhelyezhetők teljes egészében vagy a jármű felépítményén, vagy az ülés szerkezetén vagy a jármű bármely más részén, illetve szétoszthatók e részek között.
- 5.4.1.2. Bármely biztonsági öv rögzítése használható két egymás mellett található biztonsági öv végpontjának a csatlakoztatására, amennyiben megfelelnek a vizsgálatra vonatkozó előírásoknak.
- 5.4.2. A biztonsági öv alsó tényleges rögzítési pontjainak helyzete
- 5.4.2.1. Első ülések,  $M_1$  járműkategória
- Az  $M_1$  kategóriájú gépjárművekben az  $\alpha_1$  szögnek (nem a csat felőli oldalon) 30–80 fok között, míg az  $\alpha_2$  szögnek (a csat felőli oldalon) 45–80 fok között kell lennie. Mindkét szögre vonatkozó követelmény az első ülések összes szokásos utazási helyzetére érvényes. Amennyiben az  $\alpha_1$  és  $\alpha_2$  szög legalább egyike minden szokásos használati helyzetben állandó (pl. az üléshez rögzített rögzítési pont esetében), akkor annak értéke  $60^\circ \pm 10^\circ$  kell, hogy legyen. A 20°-os szögnél kisebb üléstámla-dőlésszögű, beállító rendszerrel rendelkező állítható ülések esetében (lásd a 3. melléklet 1. ábráját) az  $\alpha_1$  szög a fent megállapított minimális érték ( $30^\circ$ ) alatt lehet, feltéve, hogy bármely szokásos használati helyzetben nem kisebb 20°-nál.

<sup>(1)</sup> „(névleges) motorteljesítmény”: a motor kW-ban (ENSZ-EGB) kifejezett, és az ENSZ-EGB 85. számú előírása szerint az ENSZ-EGB módszerével mért teljesítménye;

<sup>(2)</sup> ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2 dokumentum 2. szakasza.

#### 5.4.2.2. Hátsó ülések, $M_1$ járműkategória

Az  $M_1$  kategóriájú gépjárművek esetében a hátsó ülések  $\alpha_1$  és  $\alpha_2$  szöge értékének a 30–80 fok közötti tartományban kell lennie. Amennyiben a hátsó ülések állíthatók, a fenti értékek minden szokásos utazási helyzetre érvényesek.

#### 5.4.2.3. Első ülések az $M_1$ -től eltérő járműkategóriákban

Az  $M_1$ -től eltérő kategóriájú gépjárművek esetében az  $\alpha_1$  és az  $\alpha_2$  szög értékének az első ülések minden szokásos utazási helyzetében 30 és 80 fok között kell lennie. A 3,5 tonnát meg nem haladó legnagyobb tömegű járművek első üléseinek esetében az  $\alpha_1$  és  $\alpha_2$  szögeknek legalább az egyike minden szokásos használati helyzetben állandó, értékének  $60^\circ \pm 10^\circ$ -nak kell lennie (pl. üléshez rögzített rögzítési pont).

#### 5.4.2.4. Hátsó ülések és különleges első vagy hátsó ülések az $M_1$ -től eltérő járműkategóriákban

Az  $M_1$ -től eltérő járműkategóriákban:

- a) üléspadok esetében,
- b) a beállító rendszerrel ellátott,  $20^\circ$ -nál kisebb dőlésszögű háttámlával rendelkező állítható (első vagy hátsó) ülések esetében (lásd a 3. melléklet 1. ábráját), és
- c) egyéb hátsó ülések esetében,

az  $\alpha_1$  és az  $\alpha_2$  szög értékének  $20^\circ$  és  $80^\circ$  között kell lennie az ülés minden szokásos használati helyzetében. A 3,5 tonnát meg nem haladó legnagyobb tömegű járművek első üléseinek esetében az  $\alpha_1$  és  $\alpha_2$  szögeknek legalább az egyike minden szokásos használati helyzetben állandó, értékének  $60^\circ \pm 10^\circ$ -nak kell lennie (pl. üléshez rögzített rögzítési pont).

Az  $M_2$  és  $M_3$  kategóriájú járművek nem első ülései esetében az  $\alpha_1$  és  $\alpha_2$  szög  $45^\circ$  és  $90^\circ$  között kell, hogy legyen minden szokásos használati helyzetben.

#### 5.4.2.5. A jármű függőleges hosszirányú középsíkjával párhuzamos és ugyanazon biztonsági öv $L_1$ és $L_2$ alsó tényleges rögzítési pontja közül az egyiken, de nem ugyanazon áthaladó két függőleges sík közötti távolságnak legalább 350 mm-nek kell lennie. Oldalra néző ülések esetében az ülés függőleges hosszirányú középsíkjával párhuzamos és ugyanazon biztonsági öv $L_1$ és $L_2$ alsó tényleges rögzítési pontja közül az egyiken, de nem ugyanazon áthaladó két függőleges sík közötti távolságnak legalább 350 mm-nek kell lennie. Az $M_1$ és $N_1$ kategóriájú járművek középső ülőhelyei esetében a fent említett távolság legalább 240 mm, amennyiben a középső hátsó ülést nem lehet felcserélni a jármű más ülésével. Az ülés hosszirányú középsíkja áthalad az $L_1$ és $L_2$ pont között, és legalább 120 mm távolságban van ezektől a pontoktól.

#### 5.4.3. A biztonsági öv felső tényleges rögzítési pontjainak helyzete (lásd a 3. mellékletet)

##### 5.4.3.1. Ha hevederterelőt vagy hasonló olyan szerkezetet alkalmaznak, amely befolyásolja a felső tényleges rögzítési pont helyzetét, e helyzetet a szokásos módon kell meghatározni, figyelembe véve a rögzítési pontnak azt a helyzetét, amikor a heveder hosszirányú középvonala azon a $J_1$ ponton megy keresztül, amelyet az R pontból egymást követően az alábbi három szakasz határoz meg:

RZ: a törzsvonalnak az R ponttól felfelé mért, 530 mm hosszú szakasza,

ZX: a jármű hosszirányú középsíkja merőleges, a Z ponttól a rögzítési pont irányába mért, 120 mm hosszú szakasz;

X $J_1$ : az RZ és ZX szakasz által meghatározott síkra az X pontban merőleges, attól előre mért, 60 mm hosszú szakasz.

A  $J_2$  pont a  $J_1$  ponttal az említett ülésre helyezett próbababunak az 5.1.2. szakaszban ismertetett törzsvonalán átmenő függőleges hosszirányú síkra szimmetrikus.

Ha kétajtós kialakítást alkalmaznak mind az első, mind a hátsó ülések megközelítéséhez, és a felső rögzítési pont a „B” oszlopon található, a rendszert úgy kell kialakítani, hogy ne akadályozza se a járműbe való beszállást, sem pedig a járműből való kiszállást.

- 5.4.3.2. A tényleges felső rögzítési pontnak az FN sík alatt kell elhelyezkednie, amely merőleges az ülés hosszirányú középsíkjára, és  $65^\circ$  szöget zár be a törzs vonalával. Ez a szög hátsó ülések esetében  $60^\circ$ -ra csökkenthető. Az FN síknak úgy kell elhelyezkednie, hogy a törzs vonalát a D pontban metsze, úgy, hogy  $DR = 315 \text{ mm} + 1,8 S$ . Ha azonban  $S \leq 200 \text{ mm}$ , akkor  $DR = 675 \text{ mm}$ .
- 5.4.3.3. A tényleges felső rögzítési pont az ülés hosszirányú középsíkjára merőleges és a B pontban a törzsvonalat  $120$  fokban metsző FK sík mögött kell, hogy legyen úgy, hogy  $BR = 260 \text{ mm} + S$ . Amennyiben  $S \geq 280 \text{ mm}$ , a gyártó használhatja a  $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$  összefüggést is.
- 5.4.3.4. Az S értéke nem lehet kisebb  $140 \text{ mm}$ -nél.
- 5.4.3.5. A felső tényleges rögzítési pontot az R ponton átmenő és a jármű hosszirányú középsíkjára merőleges függőleges sík mögött kell elhelyezni, a 3. melléklet szerint.
- 5.4.3.6. A felső tényleges rögzítési pontnak az 5.1.4. szakaszban meghatározott C ponton átmenő vízszintes sík felett kell lennie.
- 5.4.3.6.1. Az 5.4.3.6. szakasz követelményei ellenére megengedett, hogy az  $M_2$  és  $M_3$  kategóriájú járművek utasüléseinek tényleges felső rögzítési pontját az előírt érték alá lehessen beállítani feltéve, hogy teljesülnek a következő követelmények:
- a biztonsági övön vagy ülésen tartósan jelölni kell a tényleges felső rögzítési pont azon helyzetét, amelytől kezdve teljesül a 5.4.3.6. szakaszban a felső rögzítési pont magasságára vonatkozóan előírt minimumérték. Ennek a jelölésnek egyértelműen jeleznie kell a felhasználó számára, hogy a rögzítési pont mettől van olyan helyzetben, amely alkalmas egy átlagos termetű felnőtt általi használatra;
  - a tényleges felső rögzítési pontot úgy kell kialakítani, hogy a magassága az öv ülő helyzetben lévő viselője számára könnyen hozzáférhető, továbbá kényelmesen és könnyen használható kézi beállító berendezéssel beállítható legyen;
  - a tényleges felső rögzítési pontot úgy kell kialakítani, hogy lehetetlenné tegye a rögzítési pont véletlen felfelé mozdítását, ami csökkentené az eszköz hatékonyságát a rendeltetésszerű használat során;
  - a gyártónak a jármű kézikönyvében egyértelmű iránymutatást kell adnia az ilyen rendszerek beállítására vonatkozóan, valamint tanácsot arra nézve, hogy megfelelők-e, és ha igen, milyen korlátozásokkal megfelelők alacsony utasok általi használatra.
- 5.4.3.7. Az 5.4.3.1. szakaszban meghatározott felső rögzítési ponton kívül más felső tényleges rögzítési pontok is lehetnek abban az esetben, ha azok az alábbi feltételek egyikét teljesítik:
- 5.4.3.7.1. A kiegészítő rögzítési pontoknak eleget kell tenniük az 5.4.3.1–5.4.3.6. szakaszok követelményeinek,
- 5.4.3.7.2. A kiegészítő rögzítési pontok szerszámok nélkül használhatók, megfelelnek az 5.4.3.5. és 5.4.3.6. szakasz követelményeinek, és azon területek egyikén kell lenniük, amelyet úgy határozzunk meg, hogy az ezen előírás 3. mellékletének 1. ábráján bemutatott területet függőleges irányban lefelé vagy felfelé  $80 \text{ mm}$ -re elmozdítjuk.
- 5.4.3.7.3. A hámvörszélre készült rögzítési pont(ok) megfelel(nek) az 5.4.3.6. szakasz követelményeinek, ha a referenciaegyenesen átmenő keresztirányú sík mögött van(nak), és a következők szerint helyezkedik (helyezkednek) el:
- 5.4.3.7.3.1. egy rögzítési pont esetén annak a két lapszögnek a közös területén, amelyeket az 5.4.3.1. szakaszban meghatározott  $J_1$  és  $J_2$  ponton átmenő függőlegesek határolnak, és amelyek vízszintes metszete ezen előírás 3. mellékletének 2. ábráján látható;
- 5.4.3.7.3.2. két rögzítési pont esetén a fentiekben meghatározott két lapszög bármelyikének területén, amennyiben a rögzítési pont legfeljebb  $50 \text{ mm}$ -re van a másik rögzítési pontnak a kérdéses ülés 5.1.6. szakaszban meghatározott P síkjára merőleges tükörképének helyzetétől.
- 5.5. Menetes rögzítőfuratok méretei
- 5.5.1. A rögzítési pontnak 7/16 hüvelykes (20 UNF 2B) menetes furatméretűnek kell lennie.

- 5.5.2. Ha a gyártó építi be a biztonsági övet a járműbe, és ezek a kérdéses ülésekre előírt valamennyi rögzítési ponthoz csatlakoztatva vannak, ezeknek a rögzítési pontoknak nem kell megfelelniük az 5.5.1. szakasz követelményének, ha megfelelnek ezen előírás összes többi követelményének. Ezenfelül az 5.5.1. szakaszban megállapított követelmény nem alkalmazandó azokra a kiegészítő rögzítési pontokra, amelyek megfelelnek az 5.4.3.7.3. szakasz követelményének.
- 5.5.3. A biztonsági övnek a rögzítési pont károsodása nélkül eltávolíthatónak kell lennie.
6. VIZSGÁLATOK
- 6.1. Általános feltételek a biztonsági övek rögzítési pontjainak vizsgálatához
- 6.1.1. A 6.2. szakasz rendelkezéseinek figyelembevételével és a gyártó kérésére:
- 6.1.1.1. a vizsgálatok végrehajthatók vagy a jármű vázán, vagy a készre szerelt járművön;
- 6.1.1.2. a vizsgálatok egy üléshez vagy ülécsoporthoz kapcsolódó rögzítési pontokra korlátozhatók abban az esetben, ha:
- a) az érintett rögzítési pontok szerkezeti jellemzői más ülésekhez vagy ülécsoportokhoz kapcsolódó rögzítési pontok jellemzőivel megegyeznek; és
  - b) az ilyen rögzítési pontok részben vagy egészben az ülésre vagy ülécsoportra vannak szerelve, ha az ülés vagy ülécsoport szerkezeti jellemzői megegyeznek a többi ülés vagy ülécsoport szerkezeti jellemzőivel;
- 6.1.1.3. az ablakok és ajtók megléte, illetve nyitott vagy zárt állapota nem meghatározó;
- 6.1.1.4. minden olyan szerelvény felszerelhető, amely általában a jármű tartozéka, és növeli a jármű szilárdságát.
- 6.1.2. Az üléseket a jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat belátása szerint kell beszerelni, és abba a vezetési vagy használati helyzetbe kell állítani, amely a rendszer szilárdsága szempontjából a legkedvezőtlenebb. Az ülések helyzetét a jelentésben fel kell tüntetni. Az üléstámlát, ha dőlésszöge állítható, a gyártó előírásainak megfelelően kell reteszelni, vagy – ilyen előírás hiányában – olyan helyzetben, amely a lehető legjobb megközelíti az  $M_1$  és az  $N_1$  kategóriájú járművek esetében a  $25^\circ$ -os tényleges üléstámla-dőlésszöget, illetve az összes többi kategóriájú jármű esetében a  $15^\circ$ -os üléstámla-dőlésszöget.
- 6.2. A jármű rögzítése a biztonsági öv rögzítési pontjainak és az ISOFIX rögzítési pontoknak a vizsgálatához
- 6.2.1. A vizsgálat során a jármű rögzítésére alkalmazott módszer nem növelheti a biztonságiöv-rögzítési pontok vagy az ISOFIX rögzítési pontok és azok környékének szilárdságát, és nem csökkentheti a járműszerkezet szokásos alakváltozását sem.
- 6.2.2. A járművet rögzítő berendezést kielégítőnek kell tekinteni abban az esetben, ha az a karosszériára annak teljes szélességében semmilyen befolyással nincs, és ha a járművet vagy annak szerkezetét a vizsgálatra kerülő rögzítési pont előtt legalább 500 mm távolságban rögzítik, és ettől a rögzítési ponttól legalább 300 mm távolságra hátul rögzítik.
- 6.2.3. Célszerű a járművázat olyan bakokra fektetni, amelyek megközelítőleg egy vonalban vannak a keréktengelyekkel, vagy ha ez nem lehetséges, a felfüggesztés csatlakozási pontjaival.
- 6.2.4. Ha az ezen előírás 6.2.1–6.2.3. szakaszában előírtaktól eltérő vizsgálati módszert alkalmaznak, annak egyenértékűségét bizonyítani kell.
- 6.3. A biztonságiöv-rögzítési pontok vizsgálatának általános feltételei
- 6.3.1. Ugyanazon ülécsoport összes biztonságiöv-rögzítési pontját egyidejűleg kell vizsgálni. Ha azonban fennáll annak a kockázata, hogy az ülések és/vagy rögzítési pontok nem szimmetrikus terhelése meghibásodáshoz vezethet, további vizsgálatokat is lehet végezni nem szimmetrikus terheléssel.
- 6.3.2. A húzóerőt a jármű hosszirányú középsíkjával párhuzamos síkban, a vízszintes sík felett  $10^\circ \pm 5^\circ$  szögben kell kifejteni.

A célterhelés 10 százalékának megfelelő előterhelést kell alkalmazni  $\pm$  30 százalékos túréssel; a terhelést a megfelelő célterhelés 100 százalékára kell növelni.

- 6.3.3. A teljes terhelést a lehető leggyorsabban el kell érni, miközben a terhelés alkalmazása legfeljebb 60 másodpercig tarthat.

A gyártó azonban kérheti a terhelés 4 másodpercen belül való elérését is.

A biztonsági öv rögzítési pontjainak legalább 0,2 másodpercig ki kell bírniuk az előírt terhelést.

- 6.3.4. A lenti 6.4. szakaszban meghatározott vizsgálatok során használandó húzókészülékek az 5. mellékletben láthatók. Az 5. melléklet 1. ábráján bemutatott eszközöket az üléspárnára kell helyezni, és – amennyiben lehetséges – az öv hevederét szorosra húzva körülöttük, ezzel egyidejűleg vissza kell őket nyomni az üléstámlába. Az 5. melléklet 2. ábráján látható eszközt a helyére kell tenni, az övhevedert az eszközre kell illeszteni, majd szorosra kell húzni. A vizsgálati eszköz megfelelő elhelyezéséhez minimálisan szükséges terhelésnél nagyobb előterhelés nem érheti a biztonsági öv rögzítési pontjait a művelet alatt.

Az egyes ülőhelyeknél használt 254 mm-es vagy 406 mm-es húzókészüléknek olyannak kell lennie, hogy szélessége a lehető legközelebb álljon az alsó rögzítési pontok közötti távolsághoz.

A húzókészüléket úgy kell elhelyezni, hogy el lehessen kerülni a hevedervizsgálat közbeni minden olyan kölcsönös behatást, amely hátrányosan érintené a terhelést és a terhelés eloszlását.

- 6.3.5. A felső biztonságiöv-rögzítési ponttal rendelkező ülések rögzítési pontjait az alábbi feltételek mellett kell vizsgálni:

- 6.3.5.1. Első külső ülések:

A biztonsági öv rögzítési pontjait a 6.4.1. szakaszban előírt vizsgálatnak kell alávetni, amelynek során az erőhatást a hárompontos biztonsági öv geometriáját visszaadó olyan szerkezettel kell átvinni, amely a felső biztonságiöv-rögzítési pontban hevederterelővel és övviszazahúzó görgővel van ellátva. Ha a rögzítési pontok száma nagyobb annál, mint amelyet az 5.3. szakasz előír, ezeket a rögzítési pontokat a 6.4.5. szakaszban előírt vizsgálatnak kell alávetni, amelyek során a terhelést olyan szerkezettel kell átadni a rögzítési pontokra, amely megvalósítja azon biztonsági öv típusának a geometriáját, amelyet a rögzítési ponthoz kívánnak csatlakoztatni.

- 6.3.5.1.1. Ha övviszazahúzó nem csatlakozik az előírt oldalsó alsó rögzítési ponthoz, vagy ha az övviszazahúzó a felső biztonságiöv-rögzítési ponthoz van erősítve, az alsó rögzítési pontokat is alá kell vetni a 6.4.3. szakaszban előírt vizsgálatnak.

- 6.3.5.1.2. A fenti esetben – a gyártó kívánására – a 6.4.1. és 6.4.3. szakaszban előírt vizsgálatokat két különböző szerkezeten is el lehet végezni.

- 6.3.5.2. Hátsó külső ülések és minden középső ülés:

A biztonságiöv-rögzítési pontokat a 6.4.2. szakaszban előírt vizsgálatnak kell alávetni, amelynek során az erőhatást övviszazahúzó nélküli hárompontos biztonsági öv geometriáját megjelenítő készülékkel kell átvinni a rögzítési pontokra, valamint a 6.4.3. szakaszban előírt vizsgálatnak, amelyben az erőhatást a medenceöv geometriáját reprodukáló készülékkel kell átvinni a két alsó rögzítési pontra. A gyártó kérésére ezt a két vizsgálatot két különböző szerkezeten is el lehet végezni.

- 6.3.5.3. Ha a gyártó a járművet biztonsági övvel szállítja, a megfelelő biztonságiöv-rögzítési pontokat – a gyártó kérésére – csak olyan vizsgálatnak kell alávetni, amelyben az erőhatást olyan típusú öv geometriáját visszaadó készülékkel kell átvinni, amelyet ezekhez a rögzítési pontokhoz csatlakoztatnak.

- 6.3.6. Ha a szélső és középső ülésekre nincs előírva felső rögzítési pont, akkor az alsó biztonságiöv-rögzítési pontokat kell alávetni a 6.4.3. szakaszban előírt vizsgálatnak, amely során az erőhatást a rögzítési pontokra a medenceöv geometriáját visszaadó készülékkel kell átadni.

- 6.3.7. Ha a járművet olyan szerelvények befogadására tervezték, amelyek csigák stb. közbeiktatása nélkül nem teszik lehetővé hevederek közvetlen csatlakoztatását a biztonságiöv-rögzítési pontokhoz, vagy az 5.3. szakaszban említett biztonsági öv-rögzítési pontok mellett kiegészítő rögzítési pontok is szükségesek,

akkor a biztonsági övet vagy a biztonsági öv felszereléséhez tartozó csigákat, huzalokat stb. ilyen készülékekkel kell csatlakoztatni a jármű biztonsági öv-rögzítési pontjaihoz, és a rögzítési pontokat a 6.4. szakaszban előírtak szerint kell megvizsgálni.

- 6.3.8. Az ezen előírás 6.3. szakaszában előírtaktól eltérő vizsgálati módszer is alkalmazható, de annak egyenértékűségét bizonyítani kell.
- 6.4. Különleges vizsgálati követelmények biztonsági övek rögzítési pontjaihoz
- 6.4.1. A felső biztonsági öv-rögzítési pontnál felcsévévelővel vagy hevederterelővel ellátott övviszazahúzóval felszerelt hárompontos biztonsági öv vizsgálati elrendezése
- 6.4.1.1. A felső biztonsági öv-rögzítési ponthoz a húzókészülék által kifejtett erő közvetítésére különleges heveder- vagy huzalcsévévelőt vagy -terelőt, vagy a gyártó által szállított hevedercsévévelőt vagy -terelőt kell beszerezni.
- 6.4.1.2. 1 350 daN  $\pm$  20 daN vizsgálati terhelést kell kifejteni ugyanazon biztonsági öv rögzítési pontjaihoz csatlakoztatott húzókészülékre (lásd az 5. melléklet 2. ábráját) a biztonsági öv felső törzshevederének geometriáját megjelenítő szerkezet alkalmazásával. Az  $M_1$  és  $N_1$  kategóriától eltérő kategóriájú járművek esetében a vizsgálati terhelésnek 675  $\pm$  20 daN-nak kell lennie, az  $M_3$  és az  $N_3$  kategóriájú járművek esetében pedig 450  $\pm$  20 daN-nak.
- 6.4.1.3. Ezzel egyidejűleg 1 350 daN  $\pm$  20 daN vizsgálati terhelésnek kell kitenni a biztonsági öv két alsó rögzítési pontjához csatlakoztatott húzókészüléket (lásd az 5. melléklet 1. ábráját). Az  $M_1$  és  $N_1$  kategóriától eltérő kategóriájú járművek esetében a vizsgálati terhelésnek 675  $\pm$  20 daN-nak kell lennie, az  $M_3$  és az  $N_3$  kategóriájú járművek esetében pedig 450  $\pm$  20 daN-nak.
- 6.4.2. Vizsgálat övviszazahúzó nélküli vagy felső rögzítési pontos övviszazahúzóval ellátott hárompontos biztonsági öv elrendezés esetében
- 6.4.2.1. 1 350 daN  $\pm$  20 daN vizsgálati terhelésnek kell alávetni a biztonsági öv felső rögzítési pontjához és ugyanazon biztonsági öv szemközti, alsó rögzítési pontjaihoz csatlakoztatott húzókészüléket (lásd az 5. melléklet 2. ábráját), a felső rögzítési ponthoz rögzített övviszazahúzóval, amennyiben a gyártó azt rendelkezésre bocsátotta. Az  $M_1$  és  $N_1$  kategóriától eltérő kategóriájú járművek esetében a vizsgálati terhelésnek 675  $\pm$  20 daN-nak kell lennie, az  $M_3$  és az  $N_3$  kategóriájú járművek esetében pedig 450  $\pm$  20 daN-nak.
- 6.4.2.2. Ezzel egyidejűleg 1 350 daN  $\pm$  20 daN húzóerőt kell kifejteni a biztonsági öv alsó rögzítési pontjaihoz csatlakoztatott húzókészülékre (lásd az 5. melléklet 1. ábráját). Az  $M_1$  és  $N_1$  kategóriától eltérő kategóriájú járművek esetében a vizsgálati terhelésnek 675  $\pm$  20 daN-nak kell lennie, kivéve az  $M_3$  és az  $N_3$  kategóriájú járműveket, amelyek esetében 450  $\pm$  20 daN-nak kell lennie.
- 6.4.3. A medenceöv vizsgálati elrendezése
- 2 225 daN  $\pm$  20 daN vizsgálati terhelést kell alkalmazni a biztonsági öv két alsó rögzítési pontjához csatlakoztatott húzókészüléken (lásd az 5. melléklet 1. ábráját). Az  $M_1$  és  $N_1$  kategóriától eltérő kategóriájú járművek esetében a vizsgálati terhelésnek 1 110  $\pm$  20 daN-nak kell lennie, kivéve az  $M_3$  és az  $N_3$  kategóriájú járműveket, amelyek esetében 740  $\pm$  20 daN-nak kell lennie.
- 6.4.4. A teljes mértékben az ülés szerkezetében lévő vagy a jármű szerkezete és az ülés szerkezete között elosztott biztonságiöv-rögzítési pontok vizsgálata
- 6.4.4.1. A fenti 6.4.1., 6.4.2. és 6.4.3. szakaszban előírt vizsgálatnak a helyzetre alkalmazott elvégzésével egyidejűleg mindegyik ülést vagy ülécsoportot az alábbi erőhatásnak kell alávetni:
- 6.4.4.2. A fenti 6.4.1., 6.4.2. és 6.4.3. szakaszban jelzett erőhatást a teljes ülés tömege hússzorosának megfelelő erővel kell megnövelni. A tehetetlenségi terhelést az ülésre vagy az ülés olyan megfelelő részeire kell kifejteni, amelyek megfelelnek az adott ülés tömege által az ülés rögzítési pontjaira gyakorolt fizikai hatásnak. Az alkalmazott kiegészítő terhelést vagy terheléseket és a terhelés eloszlását a gyártó határozza meg, és a műszaki szolgálat fogadja el.

Az  $M_2$  és  $N_2$  járműkategória esetében ez az erő a teljes ülés tömegének tízszerese; az  $M_3$  és  $N_3$  kategória esetében ez a teljes ülés tömegének 6,6-szorosa.

- 6.4.5. Különleges típusú biztonsági öv vizsgálati elrendezése
- 6.4.5.1. Az ilyen biztonsági öv rögzítési pontjaihoz csatlakoztatott húzókészülékre (lásd az 5. melléklet 2. ábráját)  $1\,350 \pm 20$  daN vizsgálati terhelést kell kifejteni a felső törzsheveder vagy hevederek geometriáját megjelenítő készülék alkalmazásával.
- 6.4.5.2. Ezzel egyidejűleg  $1\,350 \pm 20$  daN húzóerőt kell kifejteni a biztonsági öv két alsó rögzítési pontjához csatlakoztatott húzókészülékre (lásd az 5. melléklet 3. ábráját).
- 6.4.5.3. Az  $M_1$  és  $N_1$  kategóriától eltérő kategóriájú járművek esetében ennek a vizsgálati terhelésnek  $675 \pm 20$  daN-nak kell lennie, az  $M_3$  és az  $N_3$  kategóriájú járművek esetében pedig  $450 \pm 20$  daN-nak.
- 6.4.6. Hátrafelé néző ülések vizsgálata
- 6.4.6.1. A rögzítési pontokat a 6.4.1., a 6.4.2. vagy a 6.4.3. szakaszban előírt, megfelelő erővel kell vizsgálni. A vizsgálati terhelésnek minden esetben az  $M_3$  vagy  $N_3$  kategóriájú járművekre előírt terhelésnek kell megfelelnie.
- 6.4.6.2. A vizsgálati terhelést a kérdéses ülőhelyhez viszonyítva előre kell irányítani a 6.3. szakaszban előírt eljárás szerint.
- 6.4.7. Oldalra néző ülések vizsgálata
- 6.4.7.1. A rögzítési pontokat a 6.4.3. szakaszban az  $M_3$  kategóriájú járművek esetében előírt erővel kell vizsgálni.
- 6.4.7.2. A vizsgálati terhelést a járműhöz viszonyítva előre kell irányítani a 6.3. szakaszban előírt eljárás szerint. Amennyiben az oldalra néző ülések egy alapszerkezeten egy csoportban találhatók, a csoportban minden egyes ülőhely biztonsági övének rögzítési pontjait külön kell vizsgálni. Ezenkívül el kell végezni az alapszerkezet vizsgálatát a 6.4.8. szakaszban leírtak szerint.
- 6.4.7.3. Az oldalra néző ülések vizsgálatához átalakított húzókészülék az 5. melléklet 1b. ábráján látható.
- 6.4.8. Oldalra néző ülések alapszerkezetének vizsgálata
- 6.4.8.1. Az oldalra néző üléseknek vagy oldalra néző ülések csoportjának alapszerkezetét a 6.4.3. szakaszban az  $M_3$  kategóriájú járművek esetében előírt erővel kell vizsgálni.
- 6.4.8.2. A vizsgálati terhelést a járműhöz viszonyítva előre kell irányítani a 6.3. szakaszban előírt eljárás szerint. Amennyiben az oldalra néző ülések egy csoportban találhatók, az alapszerkezetet a csoport valamennyi ülőhelye esetében egyszerre kell vizsgálni.
- 6.4.8.3. A 6.4.3. és a 6.4.4. szakaszban előírt erők támadáspontjának a lehető legközelebb kell esnie az egyes ülőhelyek H pontjához, és az egyes ülőhelyek megfelelő H pontján áthaladó vízszintes sík és függőleges keresztirányú sík által meghatározott egyenesre kell esnie.
- 6.5. A 7. melléklet 1. szakaszában ismertetett ülés csoportok esetében a 7. melléklet dinamikai vizsgálata a személygépkocsi gyártójának választása szerint végezhető el, a 6.3. és 6.4. szakaszban előírt statikus vizsgálat alternatívájaként.
- 6.6. A statikus vizsgálatra vonatkozó követelmények
- 6.6.1. A statikus terhelőerőt kifejtő berendezésen (SFAD) az ISOFIX rögzítési rendszer szilárdságát a jól felszerelt ISOFIX felerősítésre kifejtett erővel vizsgálják, amint azt a 6.6.4.3. szakasz előírja.
- Az ISOFIX felső hevederrögzítési pont esetében a 6.6.4.4. szakaszban előírt kiegészítő vizsgálat elvégzése szükséges.
- i-Size ülőhely esetében további vizsgálatot kell végezni a kitémasztólábon a 6.6.4.5. szakaszban leírtak szerint.

Ugyanabban az ülésorban minden egyidejűleg használható ISOFIX helyet és/vagy i-Size ülőhelyet egyszerre kell megvizsgálni.

- 6.6.2. A vizsgálatot vagy teljesen kész járművön, vagy a jármű megfelelő részein kell úgy elvégezni, hogy az tükrözze a jármű szerkezetének szilárdságát és merevségét.

Az ablakok és ajtók megléte, illetve nyitott vagy zárt állapota nem meghatározó.

Valamennyi szokásos és a jármű szerkezetéhez tartozó szerelvény felszerelhető.

A vizsgálat egy üléshez vagy ülécsoporthoz kapcsolódó ISOFIX helyre vagy i-Size ülőhelyre korlátozható abban az esetben, ha:

- az érintett ISOFIX hely vagy i-Size ülőhely ugyanolyan szerkezeti jellemzőkkel rendelkezik, mint a többi ülés vagy ülécsoport ISOFIX helye vagy i-Size ülőhelye; és
- amennyiben az ISOFIX vagy i-Size ülőhelyeket részlegesen vagy teljesen az ülésen vagy ülécsoporton alakították ki, az ülés vagy ülécsoport vagy i-Size ülőhelyek esetében a padló szerkezeti jellemzőinek meg kell egyezniük a többi ülés vagy ülécsoport szerkezeti jellemzőivel.

- 6.6.3. Ha az ülés és fejtámla állítható, akkor ezeket olyan helyzetben kell megvizsgálni, amelyet a műszaki szolgálat határozott meg azon a korlátozott tartományon belül, amelyet a személygépkocsi gyártója a 16. számú előírás 17. melléklete 3. függelékének megfelelően írt elő.

- 6.6.4. Erők, irányok és elmozdulási határok

- 6.6.4.1. Az SFAD alsó első keresztrúdjának közepére  $135 \text{ N} \pm 15 \text{ N}$  erőt kell kifejteni az SFAD hátra irányuló kinyúlása hosszirányú helyzetének olyan módon való beállítása érdekében, hogy az SFAD és tartója közötti minden lazaság és feszülés megszűnjön.

- 6.6.4.2. A statikus terhelőerőt kifejtő berendezésre (SFAD) az 1. táblázat szerinti, előre mutató irányú és szögű erőt kell kifejteni.

#### 1. táblázat

#### A vizsgálóerők irányai

Előre	$0^\circ \pm 5^\circ$	$8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$
Ferdén	$75^\circ \pm 5^\circ$ (egyenesen előre mindkét oldalon, illetve ha van a legkedvezőtlenebb esetnek megfelelő oldal, akkor azon az oldalon, vagy ha mindkét oldal szimmetrikus, akkor csak egy oldalon)	$5 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$

Ezeknek a vizsgálatoknak mindegyikét különböző szerkezeteken kell elvégezni, amennyiben a gyártó így kéri.

Az előre irányuló erőket kezdetben a vízszintes felett  $10^\circ \pm 5^\circ$  szögben kell kifejteni. A ferde erőket vízszintesen  $0^\circ \pm 5^\circ$  szögben kell kifejteni. A 9. melléklet 2. ábráján jelzett, előírt X terhelési pontban  $500 \text{ N} \pm 25 \text{ N}$  előterhelést kell alkalmazni. A teljes terhelést a lehető leggyorsabban el kell érni, miközben a terhelés alkalmazása legfeljebb 30 másodpercig tarthat. A gyártó azonban kérheti a terhelés 2 másodpercen belül való elérését is. A kifejttet erőt legalább 0,2 s-ig fenn kell tartani.

Valamennyi mérést az ISO 6487 szabvány szerinti 60 Hz-es CFC-vel, vagy ezzel egyenértékű módszerrel kell elvégezni.

- 6.6.4.3. Csak ISOFIX rögzítési rendszerek vizsgálatakor:

- 6.6.4.3.1. Vizsgálat előre ható erővel:

Az SFAD X pontjának vízszintes hosszirányú elmozdulása (előterhelés után) a  $8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$  erő kifejtése alatt legfeljebb 125 mm lehet, és a szükséges erő meghatározott ideig való elviselése esetén a maradandó alakváltozás – ideértve az alsó ISOFIX rögzítési pont vagy a környező terület részleges törését vagy repedését is – nem jelenti a vizsgálatnak való meg nem felelést.



## 6.6.4.3.2. Vizsgálat ferdén ható erővel:

Az SFAD X pontjának az erő irányába való elmozdulása (előterhelés után) az 5 kN ± 0,25 kN erő kifejtése alatt legfeljebb 125 mm lehet, és a szükséges erő meghatározott ideig való elviselése esetén a maradandó alakváltozás – ideértve az alsó ISOFIX rögzítési pont vagy a környező terület részleges törését vagy repedését is – nem jelenti a vizsgálatnak való meg nem felelést.

## 6.6.4.4. ISOFIX rögzítési rendszerek és ISOFIX felső hevederrögzítési pont vizsgálata:

50 N ± 5 N feszítő előterhelést kell kifejteni az SFAD és a felső hevederrögzítési pont között. Az X pont vízszintes elmozdulása (előterhelés után) a 8 kN ± 0,25 kN erő kifejtése alatt legfeljebb 125 mm lehet, és a szükséges erő meghatározott ideig való elviselése esetén a maradandó alakváltozás – ideértve az alsó ISOFIX rögzítési pont, a felső hevederrögzítési pont vagy a környező terület részleges törését vagy repedését is – nem jelenti a vizsgálatnak való meg nem felelést.

## 2. táblázat

**Elmozdulási határok**

Erő iránya	SFAD X pontjának maximális elmozdulása
Előre	125 mm hosszirányban
Ferdén	125 mm erőirányban

## 6.6.4.5. i-Size ülőhelyek vizsgálata:

A 6.6.4.3. és 6.6.4.4. szakaszban meghatározott vizsgálatokon túl egy olyan módosított, statikus terhelőerőt kifejtő berendezéssel is vizsgálatot kell végezni, amely egy statikus terhelőerőt kifejtő berendezésből (SFAD) és egy kitámasztóláb-vizsgáló szondából áll a 10. melléklet 3. ábrája szerint. A kitámasztóláb-vizsgáló eszközt az 5.2.5.2. szakaszban meghatározottak szerint hosszában és szélterében be kell állítani a járműpadló érintkezési felületének értékeléséhez (lásd még az ezen előírás 10. mellékletének 1. és 2. ábráját). A kitámasztóláb-vizsgáló eszköz magasságát úgy kell beállítani, hogy a kitámasztóláb-vizsgáló eszköz talpa érintkezzen a jármű padlójának felszínével. Növekményes magasságállítás esetében az első olyan fokozatot kell választani, amelynél a talp stabilan nyugszik a padlón; ha a kitámasztóláb-vizsgáló eszköz magasságát fokozatmentesen lehet állítani, az SFAD elfordulási szögét  $1,5 \pm 0,5$  fokos lépésekben kell növelni a kitámasztóláb-vizsgáló eszköz magasságállításának megfelelően.

Az SFAD X pontjának vízszintes elmozdulása (előterhelés után) a 8 kN ± 0,25 kN erő kifejtése alatt legfeljebb 125 mm lehet, és a szükséges erő meghatározott ideig való elviselése esetén a maradandó alakváltozás – ideértve az alsó ISOFIX rögzítési pont, a járműpadló érintkezési felülete vagy a környező terület részleges törését vagy repedését is – nem jelenti a vizsgálatnak való meg nem felelést.

## 6.6.5. Kiegészítő erők

## 6.6.5.1. Ülés tehetetlenségi ereje

Olyan beszerelési hely esetében, ahol a terhelés nem közvetlenül a járműszerkezetre, hanem a jármű ülésére nehezedik, a vizsgálatot úgy kell elvégezni, hogy az ülésrögzítő pont szilárdsága a járműszerkezethez képest megfelelően biztosítva legyen. Ebben a vizsgálatban az ülés megfelelő részeinek húszszoros tömegével egyenlő erőt kell kifejteni vízszintesen és hosszirányban az üléshez vagy a megfelelő ülésrészhez viszonyítva előre, a kérdéses ülés tömegének az ülésrögzítő pontra gyakorolt fizikai hatásának megfelelően. Az alkalmazott kiegészítő terhelést vagy terheléseket és a terhelés eloszlását a gyártó határozza meg, és a műszaki szolgálat fogadja el.

A gyártó kérésére kiegészítő terhelés fejthető ki az SFAD X pontjára a fent leírt statikus vizsgálat során.

Ha a felső hevederrögzítési pont a járműülésbe van építve, ezt a vizsgálatot az ISOFIX felső hevederével kell elvégezni.

Törés nem fordulhat elő, és a 2. táblázat elmozdulási követelményeinek teljesülniük kell.

Megjegyzés: Ezt a vizsgálatot nem kell elvégezni, amennyiben a jármű biztonságiöv-rendszerének valamely rögzítési pontja a jármű ülés szerkezetének szerves részét képezi, és a járműülést már megvizsgálták és jóváhagyták annak tekintetében, hogy megfelel-e az ebben az előírásban a felnőtt utasbiztonsági rendszerekkel kapcsolatban megkövetelt terhelési vizsgálatoknak.

## 7. A BIZTONSÁGI ÖV RÖGZÍTÉSI PONTJAINAK ELLENŐRZÉSE STATIKUS VIZSGÁLAT ALATT ÉS UTÁN

7.1. Minden rögzítési pontnak meg kell felelnie a 6.3. és a 6.4. szakaszban előírt vizsgálaton. A rögzítés vagy a környező terület maradandó alakváltozása – beleértve a részleges szakadást és törést is – a szükséges erő meghatározott ideig való elviselése esetén nem jelenti a vizsgálatnak való meg nem felelést. A vizsgálat alatt az 5.4.2.5. szakaszban a tényleges alsó biztonságiöv-rögzítési pontok, az 5.4.3.6. szakaszban pedig a tényleges felső biztonságiöv-rögzítési pontok vonatkozásában meghatározott legkisebb térfogatot tekintetbe kell venni.

7.1.1. A 2,5 tonna megengedett össztömeget meg nem haladó, M<sub>1</sub> kategóriájú járművek esetében, ha a biztonsági öv felső rögzítési pontja az ülés szerkezetéhez van rögzítve, a biztonsági öv tényleges felső rögzítési pontja a vizsgálat alatt nem kerülhet az említett ülés R pontján és C pontján átmenő keresztirányú sík elé (lásd ezen előírás 3. mellékletének 1. ábráját).

A fent említett járművektől eltérő járműveknél a biztonsági öv tényleges felső rögzítési pontja a vizsgálat alatt nem kerülhet a 10°-os szögben előrehajló és az ülés R pontján átmenő keresztirányú sík elé.

A tényleges felső rögzítési pont legnagyobb elmozdulását a vizsgálat alatt mérni kell.

Ha a tényleges felső rögzítési pont elmozdulása meghaladja a fent említett határt, a gyártónak a műszaki szolgálat számára hitelt érdemlően bizonyítania kell, hogy ez nem veszélyezteti a bennülőket. Például a 94. számú előírás szerinti vizsgálati eljárást vagy megfelelő impulzust keltő ütközőkocsis vizsgálatot kell elvégezni annak bizonyítására, hogy elegendő tér marad a túléléshez.

7.2. Az olyan járművekben, ahol ilyen szerkezeteket használnak, az elmozdító és reteszelő berendezéseknek a vonóerő megszüntetést követően kézzel működtethetőnek kell maradniuk, hogy az üléseken helyet foglaló összes személy elhagyhassa a járművet.

7.3. Vizsgálat után a rögzítési pontok és a vizsgálat alatti terhelést viselő szerkezetek minden károsodását fel kell jegyezni.

7.4. Ettől eltérve, az M<sub>3</sub> kategóriájú és a 3,5 tonnát meg nem haladó tömegű M<sub>2</sub> kategóriájú járművek egy vagy több ülésére szerelt, a 80. számú előírás követelményeinek megfelelő felső rögzítési pontoknak nem kell megfelelniük a 7.1. szakaszban említett, az 5.4.3.6. szakaszban való megfelelésre vonatkozó követelményeknek.

## 8. JÁRMŰTÍPUS MÓDOSÍTÁSA ÉS JÓVÁHAGYÁSÁNAK KITERJESZTÉSE

8.1. A járműtípus minden módosításáról értesíteni kell a típusjóvá hagyást megadó hatóságot. A hatóság ezt követően a következőképpen járhat el:

8.1.1. úgy ítéli meg, hogy az elvégzett módosításoknak nagy valószínűséggel nincs számottevő kedvezőtlen hatásuk, és a jármű továbbra is megfelel az előírásoknak; vagy

8.1.2. új vizsgálati jegyzőkönyvet kér a vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálatától.

8.2. A jóváhagyás megerősítéséről vagy elutasításáról, a módosítások részletes leírásával együtt, a fenti 4.3. szakaszban meghatározott eljárás szerint értesíteni kell a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó feleket.

8.3. A jóváhagyást kiterjesztő illetékes hatóság sorszámot rendel a kiterjesztéshez, és az előírás 1. mellékletének megfelelő nyomtatványon értesíti erről az 1958. évi megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó feleket.

## 9. A GYÁRTÁS MEGFELELŐSÉGE

A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére szolgáló eljárásoknak meg kell felelniük a megállapodás 2. függelékében (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) előírt feltételeknek és az alábbi követelményeknek:

- 9.1. Az ennek az előírásnak megfelelő jóváhagyási jellel ellátott valamennyi járműnek meg kell felelnie annak a járműtípusnak, amelyet a biztonsági övek rögzítési pontjainak jellemzőit, az ISOFIX rögzítési rendszert és az ISOFIX felső hevederrögzítési pont jellemzőit befolyásoló részletekre tekintettel hagytak jóvá.
- 9.2. A fenti 9.1. szakaszban előírt gyártásmegfelelőséget elegendő számú, ezen előírás szerinti jóváhagyási jellel ellátott, a sorozatgyártásból véletlenszerűen kiválasztott jármű vizsgálatával kell ellenőrizni.
- 9.3. Az előbb említett ellenőrzéseket általános szabályként a méretek levételére kell korlátozni. Szükség esetén azonban a járművet alá kell vetni a 6. szakaszban leírt – a jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat által kiválasztott – más vizsgálatnak is.

## 10. SZANKCIÓK NEM MEGFELELŐ GYÁRTÁS ESETÉN

- 10.1. A járműtípusra ezen előírás szerint megadott jóváhagyás visszavonható, ha nem teljesülnek a fenti 9.1. szakaszban megállapított követelmények, vagy ha a biztonsági övek rögzítési pontjai vagy az ISOFIX rögzítési rendszer és az ISOFIX felső hevederrögzítési pont nem felelt meg a fenti 9. szakaszban előírt ellenőrző vizsgálatokon.
- 10.2. Ha a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó valamely szerződő fél visszavon egy előzőleg általa megadott jóváhagyást, akkor erről az ezen előírás 1. mellékletének megfelelő nyomtatványon haladéktalanul értesíti ezen előírást alkalmazó többi szerződő felet.

## 11. HASZNÁLATI UTASÍTÁS

A nemzeti hatóságok megkövetelhetik az általuk nyilvántartásba vett járművek gyártóitól, hogy a jármű üzemeltetési utasításában világosan közöljék a következőket:

- 11.1. hol vannak a biztonsági öv rögzítési pontjai; és
- 11.2. milyen típusú biztonsági övekhez valók a rögzítési pontok (lásd az 1. melléklet 5. szakaszát).

## 12. A GYÁRTÁS VÉGLEGES LEÁLLÍTÁSA

Amennyiben a jóváhagyás jogosultja véglegesen leállítja az ezen előírás szerint jóváhagyott biztonságiövrögzítési pont vagy ISOFIX rögzítési rendszer és ISOFIX felső hevederrögzítési pont típusának gyártását, erről tájékoztatnia kell a jóváhagyást megadó hatóságot. A hatóság az értesítés kézhezvétele után az ezen előírás 1. mellékletének megfelelő nyomtatványon értesíti erről az 1958. évi megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó többi szerződő felet.

## 13. A JÓVÁHAGYÁSI VIZSGÁLATOK ELVÉGZÉSÉÉRT FELELŐS MŰSZAKI SZOLGÁLATOK ÉS A TÍPUSJÓVÁHAGYÓ HATÓSÁGOK NEVE ÉS CÍME

Az 1958. évi megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó felek közlik az Egyesült Nemzetek Titkárságával a jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálatok nevét és címét, valamint a jóváhagyásokat megadó, illetve a más országok által megadott jóváhagyásokat, kiterjesztéseket, elutasításokat vagy visszavonásokat igazoló értesítéseket fogadó típusjóváhagyó hatóságok nevét és címét.

## 14. ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK

- 14.1. A 06. módosítássorozat hivatalos hatálybalépésétől kezdve az ezen előírást alkalmazó egyik szerződő fél sem utasíthatja el az EGB-jóváhagyásoknak a 06. módosítássorozattal módosított ezen előírás alapján történő kiadását.

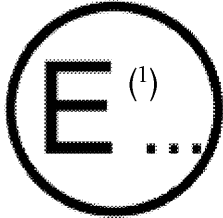
- 14.2. Az előírás 06. módosítássorozatának hatálybalépését követő 2 év elteltével az ezen előírást alkalmazó szerződő felek csak akkor adnak EGB-típusjóvá hagyást, amennyiben a jóváhagyandó járműtípus megfelel a 06. módosítássorozattal módosított ezen előírás követelményeinek.
- 14.3. Az ezen előírás 06. módosítássorozatának hatálybalépését követő 7 év elteltével az ezen előírást alkalmazó szerződő felek elutasíthatják azoknak a jóváhagyásoknak az elismerését, amelyeket nem a 06. módosítássorozattal módosított előírás szerint adtak meg. Az ezen előírás 06. módosítássorozata által nem érintett járműkategóriák jóváhagyásai azonban érvényesek maradnak, és a szerződő felek továbbra is elfogadják ezeket.
- 14.4. A fenti 7.1.1. szakasz által nem érintett járművek esetében az ezen előírás 04. módosítássorozata szerint megadott jóváhagyások érvényben maradnak.
- 14.5. Az ezen előírás 05. módosítássorozatának 4. kiegészítése által nem érintett járművek esetében a meglévő jóváhagyások érvényben maradnak, amennyiben ezeket a 05. módosítássorozatnak megfelelően adták ki a 3. kiegészítéssel bezárólag.
- 14.6. A 05. módosítássorozat 5. kiegészítésének hivatalos hatálybalépésétől kezdve az előírást alkalmazó egyik szerződő fél sem utasíthatja el a jóváhagyásoknak a 05. módosítássorozat 5. kiegészítésével módosított előírás alapján történő megadását.
- 14.7. Az ezen előírás 05. módosítássorozatának 5. kiegészítése által nem érintett járművek esetében a meglévő jóváhagyások érvényben maradnak, amennyiben ezeket a 05. módosítássorozatnak megfelelően adták ki a 3. kiegészítéssel bezárólag.
- 14.8. 2005. február 20-tól az M<sub>1</sub> kategóriájú járművek esetében az ezen előírást alkalmazó szerződő felek csak akkor adnak jóváhagyást, amennyiben a jóváhagyandó járműtípus megfelel a 05. módosítássorozat 5. kiegészítésével módosított ezen előírás követelményeinek.
- 14.9. 2007. február 20-tól az M<sub>1</sub> kategóriájú járművek esetében az ezen előírást alkalmazó szerződő felek elutasíthatják azoknak a jóváhagyásoknak az elismerését, amelyeket nem a 05. módosítássorozatának 5. kiegészítésével módosított ezen előírás szerint adtak meg.
- 14.10. 2006. július 16-tól az N kategóriájú járművek esetében az ezen előírást alkalmazó szerződő felek csak akkor adnak ki jóváhagyást, amennyiben a járműtípus megfelel a 05. módosítássorozat 5. kiegészítésével módosított ezen előírás követelményeinek.
- 14.11. 2008. július 16-tól az N kategóriájú járművek esetében az előírást alkalmazó szerződő felek elutasíthatják azoknak a jóváhagyásoknak az elismerését, amelyeket nem a 05. módosítássorozatának 5. kiegészítésével módosított ezen előírás szerint adtak ki.
- 14.12. A 07. módosítássorozat hivatalos hatálybalépésének napjától az ezen előírást alkalmazó egyik szerződő fél sem utasíthatja el a jóváhagyásoknak a 07. módosítássorozattal módosított ezen előírás alapján történő megadását.
- 14.13. A 07. módosítássorozat hatálybalépését követő 24 hónap elteltével az ezen előírást alkalmazó szerződő felek csak azokra a járműtípusokra adhatnak jóváhagyást, amelyek megfelelnek a 07. módosítássorozattal módosított ezen előírás követelményeinek.
- 14.14. A 07. módosítássorozat hatálybalépését követő 36 hónap elteltével az ezen előírást alkalmazó szerződő felek elutasíthatják azoknak a jóváhagyásoknak az elismerését, amelyeket nem a 07. módosítássorozattal módosított ezen előírás szerint adtak meg.
- 14.15. A 14.13. és a 14.14. szakasz ellenére az előírás előző módosítássorozata alapján jóváhagyott azon járműkategóriák jóváhagyásai, amelyeket a 07. módosítássorozat nem érint, érvényesek maradnak, és az előírást alkalmazó szerződő felek továbbra is elfogadják ezeket.
- 14.16. Amennyiben a megállapodáshoz való csatlakozásuk idején nemzeti előírásaik nem tartalmaztak olyan követelményeket, amelyek a lehajtható ülésekhez is előírták a biztonságiöv-rögzítési pontok kötelező felszerelését, a szerződő felek nemzeti jóváhagyás céljára továbbra is elfogadhatják az ilyen övrögzítési pontok fel nem szerelését, ebben az esetben azonban ezeknek a busz kategóriáknak nem lehet típusjóváhagyást adni ezen előírás alapján.

- 14.17. A 07. módosítássorozat 2. kiegészítésének hivatalos hatálybalépésétől kezdve az ezen előírást alkalmazó egyik szerződő fél sem utasíthatja el a típusjóvá hagyásoknak a 07. módosítássorozat 2. kiegészítésével módosított előírás alapján történő megadását.
- 14.18. A 07. módosítássorozat 2. kiegészítésének hivatalos hatálybalépését követő 12 hónap elteltével az ezen előírást alkalmazó szerződő felek csak azokra a járműtípusokra adhatnak jóvá hagyást, amelyek megfelelnek a 07. módosítássorozat 2. kiegészítésével módosított ezen előírás követelményeinek.
- 14.19. Az ezen előírást alkalmazó szerződő felek akkor sem utasíthatják el a jóvá hagyások kiterjesztését, ha a 07. módosítássorozat 2. kiegészítésének követelményei nem teljesülnek.
-

## 1. MELLÉKLET

## ÉRTESÍTÉS

(legnagyobb méret: A4 (210 × 297 mm))



Kibocsátó: Hatóság neve:

.....

.....

.....

tárgy <sup>(2)</sup>: Jóváhagyás megadása  
 Jóváhagyás kiterjesztése  
 Jóváhagyás elutasítása  
 Jóváhagyás visszavonása  
 A gyártás végleges leállítása

járműtípusnak a biztonsági övek rögzítési pontjai, az ISOFIX rögzítési rendszerek és az ISOFIX felső hevederrögzítési pontjai, valamint adott esetben az i-Size ülőhelyek tekintetében, a 14. számú előírás szerint

Jóváhagyás száma: ..... Kiterjesztés száma: .....

1. A gépjármű márkanéve vagy védjegye .....
2. A jármű típusa .....
3. A gyártó neve és címe .....
4. A gyártó képviselőjének neve és címe (adott esetben) .....
5. Azon övek és övsszahúzó típusának megnevezése, amelyeknek a jármű rögzítési pontjaihoz való kapcsolása engedélyezett:

		Rögzítési pont helye (*)	
		járműszerkezet	ülésszerkezet
Elöl	Jobb oldali ülés	{ alsó rögzítési pont felső rögzítési pont	{ kívül belül
	Középső ülés	{ alsó rögzítési pont felső rögzítési pont	{ jobbra balra
	Bal oldali ülés	{ alsó rögzítési pont felső rögzítési pont	{ kívül belül
Hátul	Jobb oldali ülés	{ alsó rögzítési pont felső rögzítési pont	{ kívül belül
	Középső ülés	{ alsó rögzítési pont felső rögzítési pont	{ jobbra balra
	Bal oldali ülés	{ alsó rögzítési pont felső rögzítési pont	{ kívül belül

(\*) Írja be az alábbi betű(ke)t a megfelelő helyre:

„A” hárompontos öv esetében,

„B” medenceöv esetében,

„S” különleges típusú övek esetében; ebben az esetben a típust a „Megjegyzések” alatt fel kell tüntetni,

„Ar”, „Br” vagy „Sr” visszahúzó övek esetében,

„Ae”, „Be” vagy „Se” energiaelnyelő készülékkel ellátott övek esetében,

„Are”, „Bre” vagy „Sre” a legalább az egyik rögzítésnél övsszahúzóval és energiaelnyelő készülékkel felszerelt biztonsági övek esetében.

- Megjegyzések: .....
6. Az ülések leírása <sup>(1)</sup> .....
  7. Alkalmazzák az előírás 5.3.8.8. szakasza által megengedett ISOFIX-mentességet? Igen/nem <sup>(2)</sup> .....
  8. Az ülést vagy részeit beállító, elmozdító és reteszelő rendszerek leírása <sup>(3)</sup>: .....
  9. Az ülésrögzítő pont leírása <sup>(3)</sup>: .....
  10. A megkövetelt különleges típusú biztonsági öv típusának leírása abban az esetben, ha a rögzítési pont az ülés vázán van, vagy energiaelnyelő szerkezettel van ellátva: .....
  11. A jármű jóváhagyásra történő benyújtásának dátuma: .....
  12. A jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat: .....
  13. A műszaki szolgálat által kiadott vizsgálati jegyzőkönyv dátuma: .....
  14. A műszaki szolgálat által kiadott vizsgálati jegyzőkönyv száma: .....
  15. A jóváhagyást megadták/kiterjesztették/elutasították/visszavonták <sup>(2)</sup> .....
  16. A jóváhagyási jel helye a járművön: .....
  17. Hely: .....
  18. Dátum: .....
  19. Aláírás: .....
  20. A jóváhagyó hatóságnál őrzött dokumentumok jegyzékét csatoltuk ehhez az értesítéshez; a dokumentumokat a hatóság kérésre kiadhatja:

a biztonsági öv rögzítési pontjaira, az ISOFIX rögzítési rendszerekre, adott esetben a felső hevederrögzítési pontokra, az esetleges i-Size ülőhelyek esetében a jármű padlójának érintkezési felületére, valamint a jármű szerkezetére vonatkozó rajzok, vázlatok és tervek;

a biztonságiöv-rögzítési pontoknak, az ISOFIX rögzítési rendszereknek, adott esetben a felső hevedernek, valamint az esetleges i-Size ülőhelyek esetében a járműpadló érintkezési felületének és a járműszerkezetnek a fényképei;

az ülések járműre történő rögzítésének, az ülések beállító és elmozdító rendszereinek és részeinek, valamint a reteszelő berendezéseinek a rajzai, ábrái és tervei <sup>(3)</sup>;

az ülések, azok rögzítésének és a részeit beállító és elmozdító rendszereinek, valamint reteszelő berendezéseinek fényképei <sup>(3)</sup>.

—————

<sup>(1)</sup> A jóváhagyást megadó/kiterjesztő/elutasító/visszavonó ország azonosító száma (lásd az előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit).

<sup>(2)</sup> A nem kívánt rész törölendő.

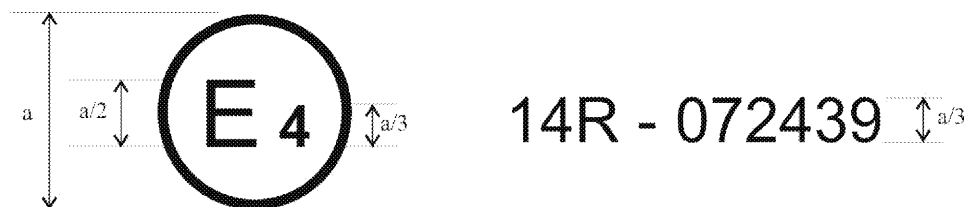
<sup>(3)</sup> Csak ha a rögzítési pontok az üléshez vannak erősítve, vagy ha az ülés tartja az öv hevederét.

## 2. MELLÉKLET

## A JÓVÁHAGYÁSI JEL ELRENDEZÉSE

## A minta

(lásd az ezen előírás 4.4. szakaszát.)

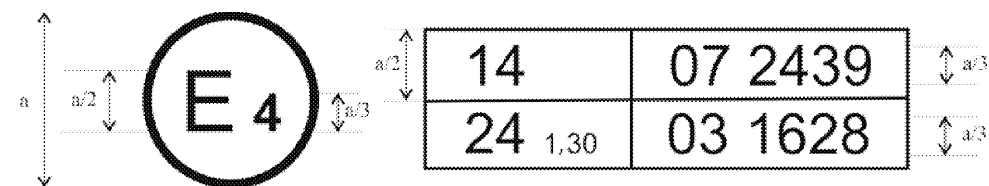


a = legalább 8 mm

A járművön elhelyezett fenti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy az adott járműtípust a biztonsági övek rögzítési pontjainak tekintetében Hollandiában (E4) a 072439 számon hagyták jóvá a 14. számú előírás alapján. A jóváhagyási szám első két számjegye azt jelzi, hogy a jóváhagyás idején a 14. számú előírás már tartalmazta a 07. módosítássorozatot.

## B minta

(lásd az ezen előírás 4.5. szakaszát.)



a = legalább 8 mm

A járművön elhelyezett fenti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy az adott járműtípust Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 14. és a 24. számú előírás alapján (\*). (Az utóbbi előírás esetében a helyesbített elnyelési tényező  $1,30 \text{ m}^{-1}$ ). A jóváhagyási számok azt jelzik, hogy a jóváhagyás idején a 14. számú előírás már tartalmazta a 07. módosítássorozatot, a 24. számú előírás pedig a 03. módosítássorozatot.

(\*) A második szám csupán példaként szolgál.



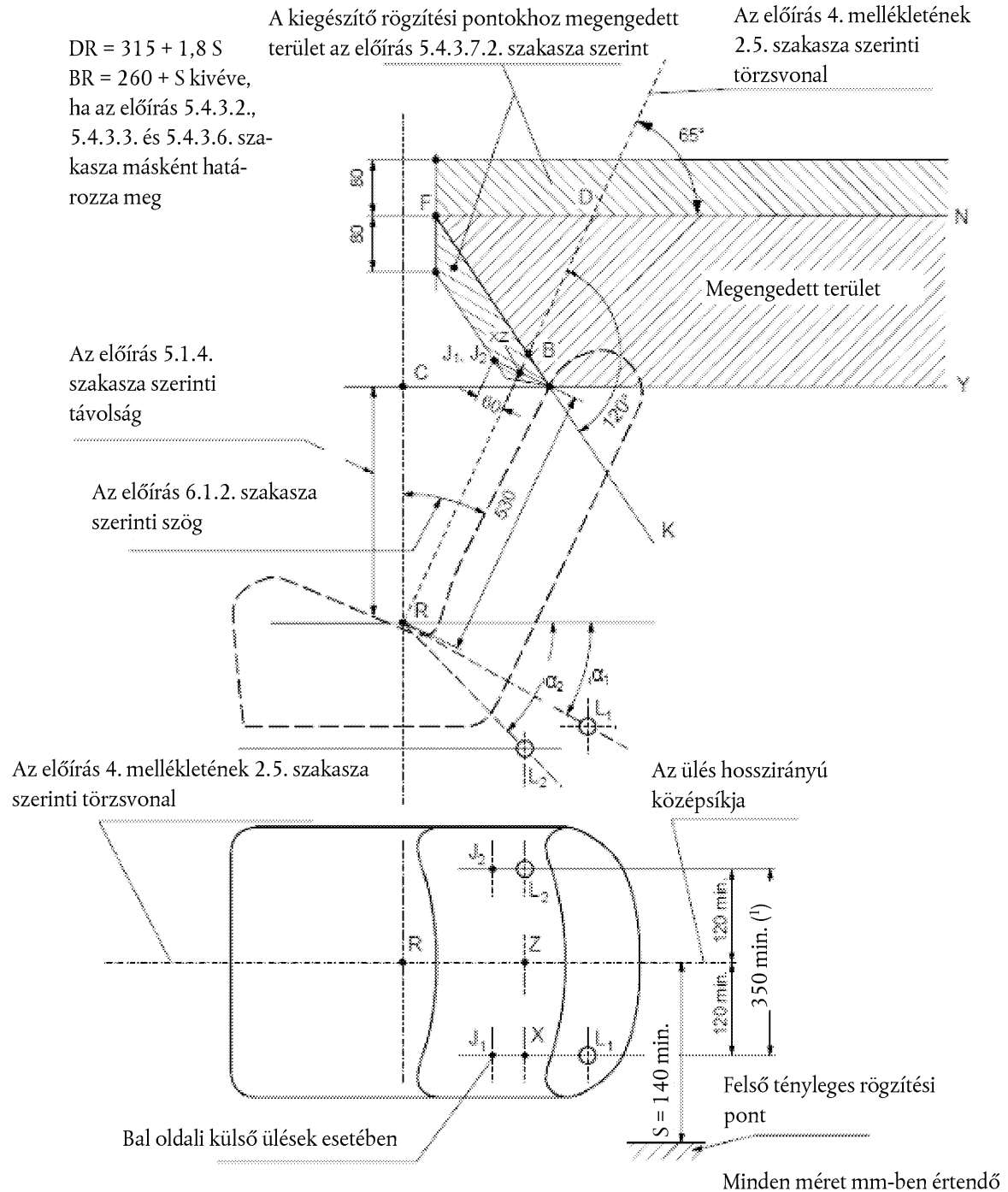
3. MELLÉKLET

A BIZTONSÁGI ÖV TÉNYLEGES RÖGZÍTÉSI PONTJAINAK HELYZETE

1. ábra

A biztonsági öv tényleges rögzítési pontjainak helyzete

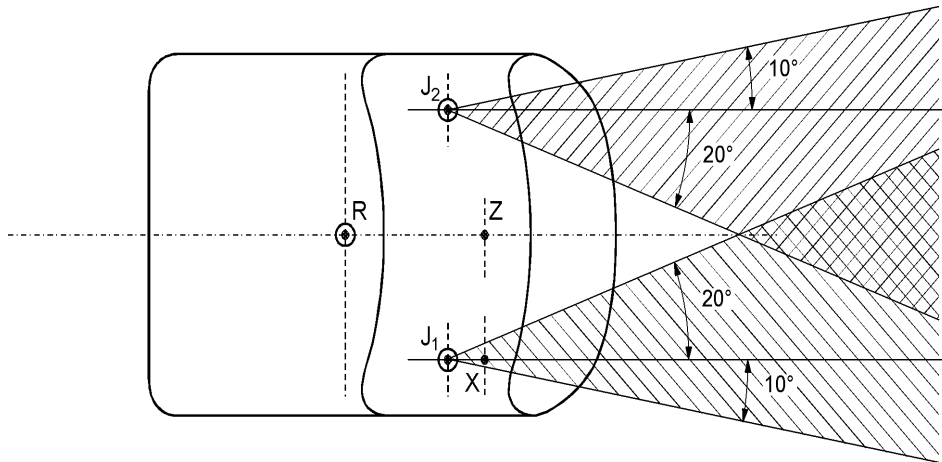
(A rajz szerinti példán a felső rögzítési pont a járműkarosszéria oldallemmezéhez van rögzítve)



(1) Minimum 240 mm az M<sub>1</sub> és N<sub>1</sub> járműkategóriák középső hátsó ülőhelyei esetében

2. ábra

Tényleges felső rögzítési pontok az előírás 5.4.3.7.3. szakasza szerint



## 4. MELLÉKLET

**ELJÁRÁS A H PONT ÉS A JÁRMŰBEN UTAZÓ SZEMÉLY TÖRZSÉNEK A KÜLÖNBÖZŐ ÜLŐHELYEKEN  
BEZÁRT TÉNYLEGES DŐLÉSSZÖGÉNEK MEGHATÁROZÁSÁRA <sup>(1)</sup>**

1. függelék – A háromdimenziós H-pont-vizsgáló eszköz leírása <sup>(1)</sup>
2. függelék – A háromdimenziós koordinátarendszer <sup>(1)</sup>
3. függelék – Az ülőhelyekre vonatkozó referenciaadatok <sup>(1)</sup>

---

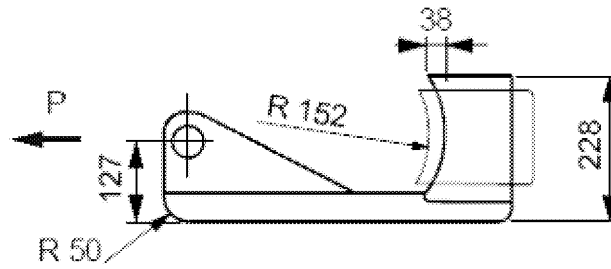
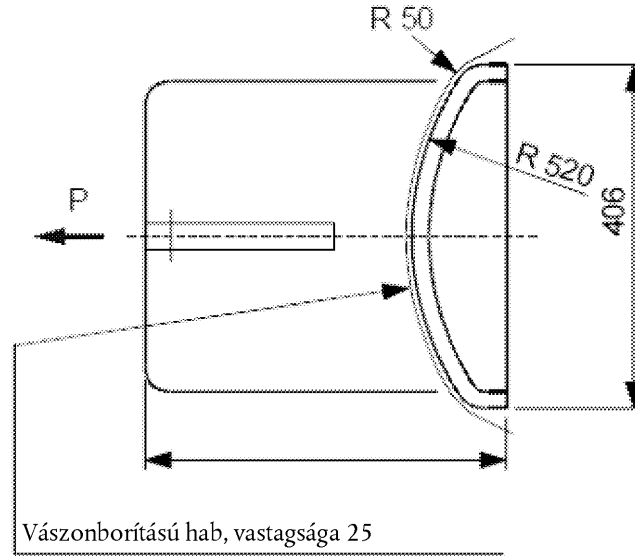
---

<sup>(1)</sup> Az eljárás leírása a Motoros járművekre vonatkozó egységesített állásfoglalás (R.E.3) (dokumentum ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3) 1. mellékletében szerepel. – [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)

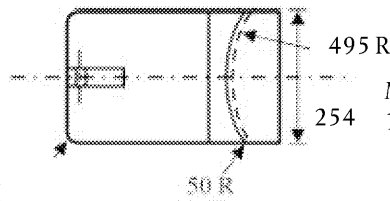
5. MELLÉKLET

HÚZÓKÉSZÜLÉK

1. ábra



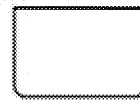
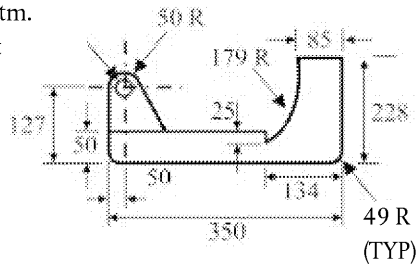
1a. ábra



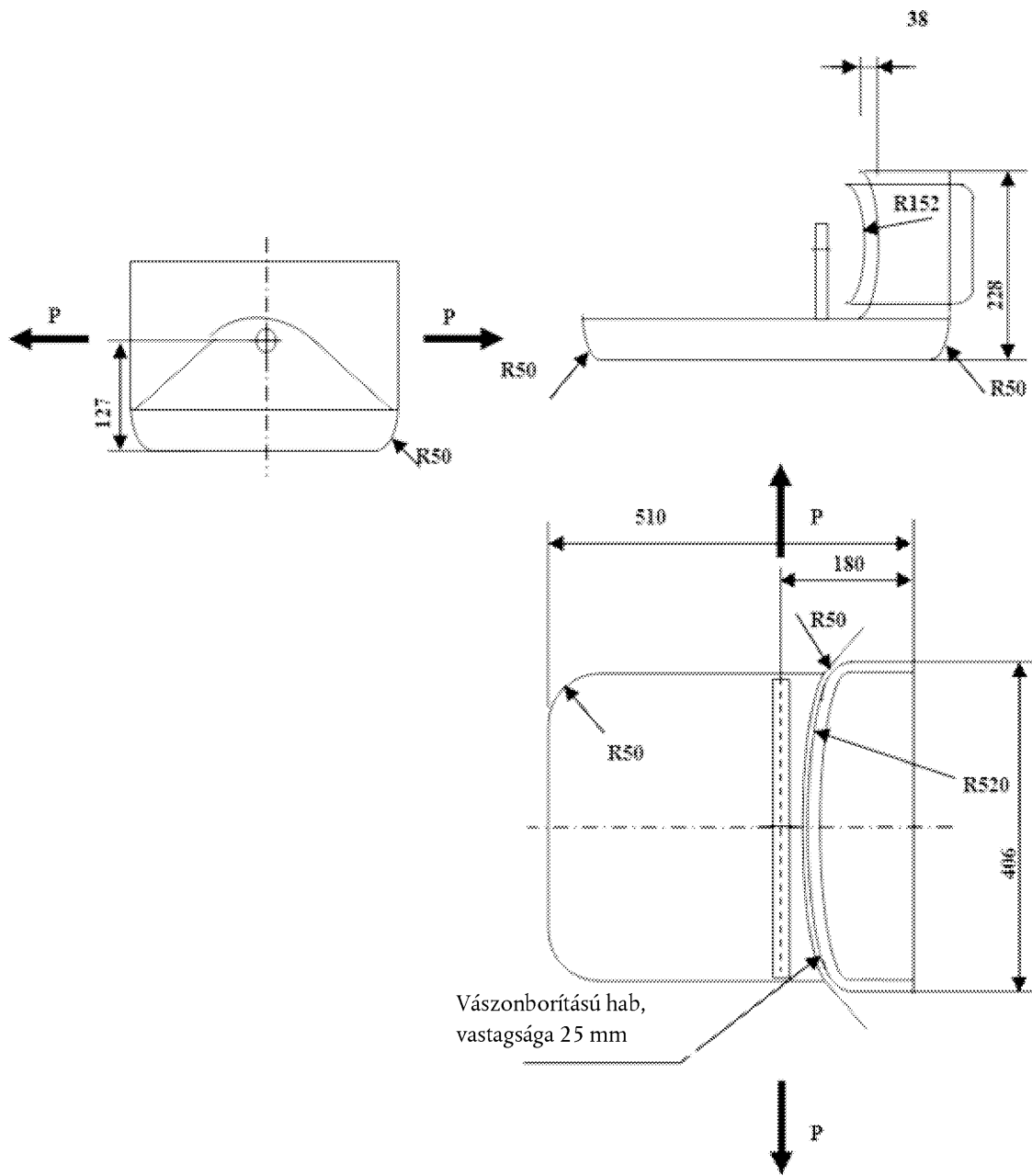
Megjegyzések:

1. Az egységet vászonborítású, 25-ös, közepes sűrűségű, habgumi fedí
2. Minden méret mm-ben értendő

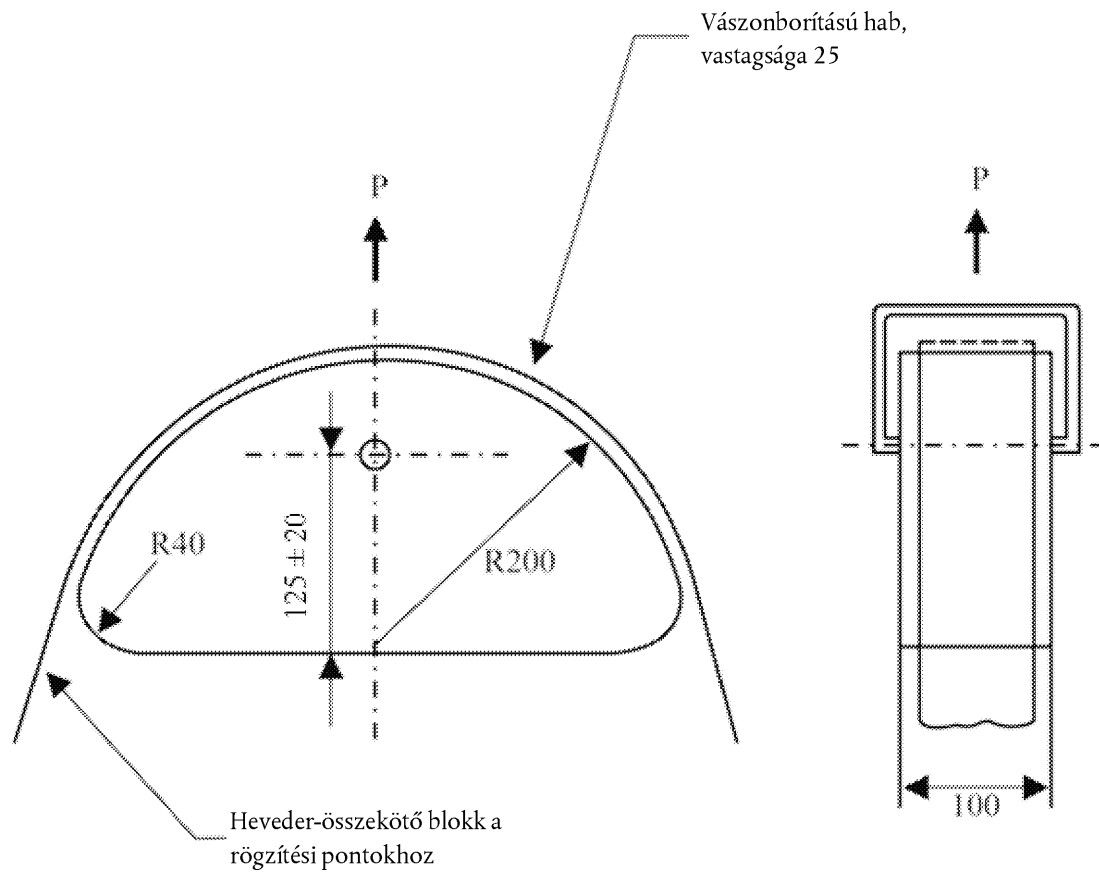
49 R  
(TYP)  
19 átm.  
furat



1b. ábra



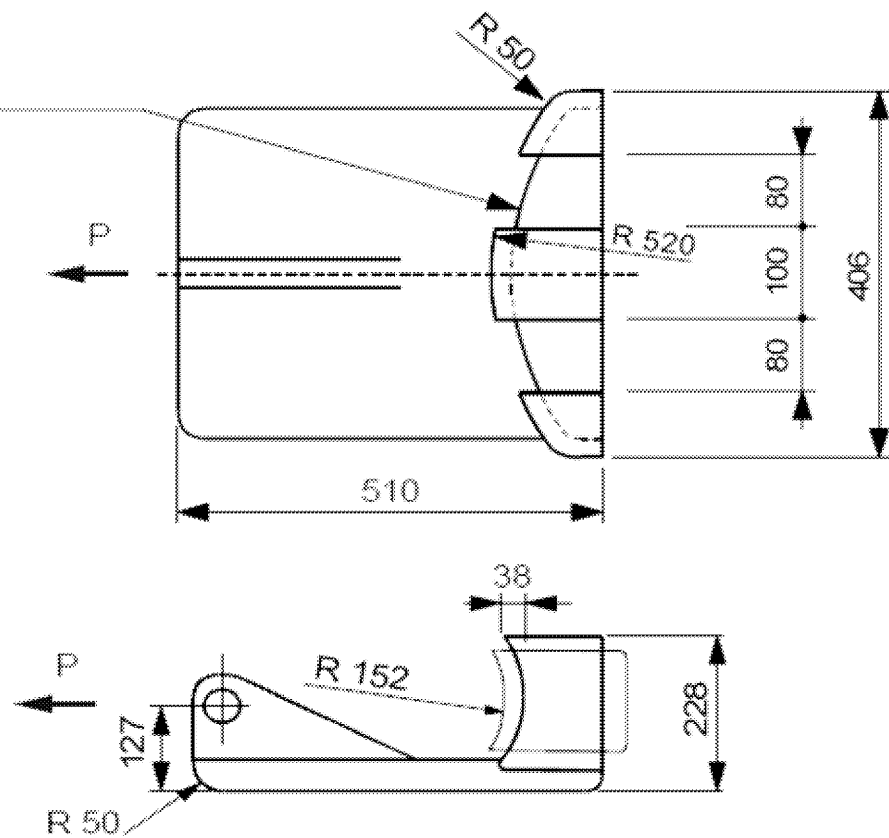
2. ábra

*Minden méret mm-ben értendő*

A heveder rögzítéséhez a vállöv-húzókészülék módosítható két perem és/vagy néhány csap hozzáadásával a heveder vizsgálat közbeni lecsúszásának megakadályozása érdekében.

3. ábra

Minden méret mm-ben értendő

Vászonborítású hab,  
vastagsága 25

## 6. MELLÉKLET

## A RÖGZÍTÉSI PONTOK LEGKISEBB SZÁMA ÉS AZ ALSÓ RÖGZÍTÉSI PONTOK HELYZETE

Jármű-kategória	Menetirányba néző ülőhelyek				Hátrafelé néző	Oldalra néző
	Külső		Középső			
	Elülső oldal	Egyéb	Elülső oldal	Egyéb		
M <sub>1</sub>	3	3	3	3	2	—
M <sub>2</sub> ≤ 3,5 tonna	3	3	3	3	2	—
M <sub>2</sub> > 3,5 tonna	3 ⊕	3 vagy 2 ¶	3 vagy 2 ¶	3 vagy 2 ¶	2	—
M <sub>3</sub>	3 ⊕	3 vagy 2 ¶	3 vagy 2 ¶	3 vagy 2 ¶	2	2
N <sub>1</sub>	3	3 vagy 2 ∅	3 vagy 2 *	2	2	—
N <sub>2</sub> és N <sub>3</sub>	3	2	3 vagy 2 *	2	2	—

A jelek magyarázata:

- 2: két alsó rögzítési pont, amely B típusú biztonsági öv elhelyezését teszi lehetővé, vagy Br, Br3, Br4m vagy Br4Nm típusú biztonsági öv elhelyezését, amennyiben az a járművek kialakítására vonatkozó egységes szerkezetbe foglalt állásfoglalás (R.E.3) 13. mellékletének 1. függeléke szerint szükséges.
- 3: két alsó és egy felső rögzítési pont, amely lehetővé teszi A típusú hárompontos biztonsági öv elhelyezését, vagy Ar., Ar4m. vagy Ar4Nm. típusú biztonsági öv elhelyezését ott, ahol a járművek kialakítására vonatkozó egységes szerkezetbe foglalt állásfoglalás (R.E.3) 13. mellékletének 1. függeléke szerint szükséges.
- ∅: az 5.3.3. szakaszra utal (két rögzítési pont megengedett, ha az ülés utasfolyosón belül van).
- \*: az 5.3.4. szakaszra utal (két rögzítési pont megengedett, ha a szélvédő a referenciazónán kívül van).
- ¶: az 5.3.5. szakaszra utal (két rögzítési pont megengedett, ha semmi nincs a referenciazónában).
- ⊕: az 5.3.7. szakaszra utal (emeletes jármű emeletére vonatkozó különleges rendelkezés).



## 1. függelék

## Az alsó rögzítési pontok helyzete – kizárólag a szöget érintő előírások

Ülés		M <sub>1</sub>	Az M <sub>1</sub> -en kívül a többi
Első *	csat felőli oldal ( $\alpha_2$ )	45°–80°	30°–80°
	nem a csat felőli oldal ( $\alpha_1$ )	30°–80°	30°–80°
	állandó szög	50°–70°	50°–70°
	üléspad – csat felőli oldal ( $\alpha_2$ )	45°–80°	20°–80°
	üléspad – nem a csat felőli oldal ( $\alpha_1$ )	30°–80°	20°–80°
	állítható ülés < 20° üléstámla dőlésszöggel	45°–80° ( $\alpha_2$ ) * 20°–80° ( $\alpha_1$ ) *	20°–80°
Hátsó †		30°–80°	20°–80° $\Psi$
Lehajtható	Nem szükséges biztonságiöv-rögzítési pont. Amennyiben a rögzítési pontot beépítették, a szög értékére vonatkozó követelményeket lásd az „Első” és a „Hátsó” sorban.		

A jelek magyarázata:

†: kívül és középen.

\*: nem állandó szögnél lásd az 5.4.2.1. szakaszt.

$\Psi$ : 45°–90° az M<sub>2</sub> és M<sub>3</sub> osztályok járműveiben lévő üléseknél.

## 7. MELLÉKLET

**DINAMIKUS VIZSGÁLAT A BIZTONSÁGI ÖV RÖGZÍTÉSI PONTJAIHOZ HASZNÁLT STATIKUS SZILÁRDSÁGI VIZSGÁLAT ALTERNATÍVÁJAKÉNT**

## 1. ALKALMAZÁSI KÖR

Ez a melléklet egy dinamikus szános vizsgálatot ír le, amelyet el lehet végezni az ezen előírás 6.3. és 6.4. szakaszában előírt, a biztonsági öv rögzítési pontjaihoz használt statikus szilárdsági vizsgálat alternatívájaként.

Ezt az alternatívát a személygépkocsi gyártójának kérésére alkalmazhatják ülécsoportok esetében, ha az ülőhelyeket olyan hárompontos biztonsági övekkel látták el, amelyek mellkasterhelés-csökkentő funkcióval rendelkeznek, és ha az ülécsoport kiegészítésként olyan ülőhelyet is tartalmaz, amelyhez felső rögzítési pontot is elhelyeztek az ülés szerkezetén.

## 2. ELŐÍRÁSOK

- 2.1. Az e melléklet 3. szakaszában előírt dinamikus vizsgálatban a rögzítési pont vagy az azt körülvevő terület nem törhet el. A terheléshatároló szerkezet működéséhez szükséges programozott törés azonban megengedett.

Az ezen előírás 5.4.2.5. szakaszában meghatározott tényleges alsó rögzítési pontoknál és az ezen előírás 5.4.3.6. szakaszában meghatározott tényleges felső rögzítési pontoknál tiszteletben kell tartani a legkisebb térfogatot, figyelembe véve adott esetben a következő 2.1.1. szakasz előírásait.

- 2.1.1. A 2,5 tonna megengedett össztömegnél nem nagyobb  $M_1$  kategóriájú járműveknél a felső biztonságiöv-rögzítési pont – ha az ülés szerkezetéhez rögzítik – nem mozdulhat előre az R ponton és a szóban fogó ülés C pontján átmenő keresztirányú sík elé (lásd az ezen előírás 3. mellékletének 1. ábráját).

A fent említett járművektől eltérő járműveknél a felső biztonságiöv-rögzítési pont nem mozdulhat előre a  $10^\circ$ -ban előre hajló és az ülés R pontján átmenő keresztirányú sík elé.

- 2.2. Az olyan járművekben, ahol ilyen szerkezeteket használnak, az elmozdító és reteszelő berendezéseknek a vizsgálat végét követően kézzel működtethetőnek kell maradniuk, hogy az üléseken helyet foglaló összes személy elhagyhassa a járművet.

- 2.3. A jármű kezelési és karbantartási utasítása tartalmazza, hogy mindegyik biztonsági övet csak a meghatározott ülőhelyhez jóváhagyott biztonsági övvel cserélhetik ki, és – különösen – meg kell jelölni azokat az ülőhelyeket, amelyeket csak terheléshatárolóval ellátott megfelelő biztonsági övvel szerelhetnek fel.

## 3. A DINAMIKUS VIZSGÁLAT FELTÉTELEI

## 3.1. Általános feltételek

Az ezen előírás 6.1. szakaszában ismertetett általános feltételeket kell alkalmazni az e mellékletben leírt vizsgálatra is.

## 3.2. Felszerelés és előkészítés

## 3.2.1. Szán

A szánt úgy kell kialakítani, hogy ne mutasson maradandó alakváltozást a vizsgálat után. A vizsgálatot úgy kell lebonyolítani, hogy az ütközés pillanatában az eltérés ne legyen több  $5^\circ$ -osnál függőleges irányban, és  $2^\circ$ -osnál vízszintes irányban.

## 3.2.2. A járműszerkezet rögzítése

Az ülésrögzítések és a biztonsági öv rögzítési pontjainak szempontjából a jármű szilárdságához lényegesnek tekintett járműszerkezeti részt a szánhoz kell rögzíteni az ezen előírás 6.2. szakaszában leírt elrendezés szerint.

### 3.2.3. Utasbiztonsági rendszerek

#### 3.2.3.1. Az utasbiztonsági rendszereket (a teljes üléseket, a biztonsági övek csatlakozásait és a terheléshatároló szerelvényeket) a sorozatgyártású járművekre vonatkozó előírások szerint kell felszerelni.

A vizsgált üléssel szembenező járműkörnyezet (műszerfal, ülés stb. a vizsgált üléstől függően) felszerelhető a vizsgálószánra. Ha van első légzsák, azt üzemén kívül kell helyezni.

#### 3.2.3.2. A személygépkocsi gyártójának kérésére – megegyezve a vizsgálatért felelős műszaki szolgálattal – a biztonsági rendszer egyes, a teljes üléstől, a biztonsági öv csatlakozásaitól és a terheléskorlátozó szerkezet részeitől eltérő elemeit nem szükséges felszerelni a vizsgálószánra. Ezek egyenértékű vagy kevésbé merev olyan részekkel helyettesíthetők, amelyek mérete illeszkedik a jármű belső szerelvényeinek méretéhez, amennyiben a vizsgált kialakítás legalább olyan kedvezőtlen, mint a sorozatgyártású kialakítás, figyelemmel az ülés és a biztonsági öv rögzítési pontjaira ható erőkre.

#### 3.2.3.3. Az üléseket az ezen előírás 6.1.2. szakaszában előírt módon kell beállítani, a vizsgálatokért felelős műszaki szolgálat választása szerinti olyan használati helyzetbe, amely a rögzítési pontok szilárdsága szempontjából a legkedvezőtlenebb feltételeket adja, és összeegyeztethető a próbabábuk járműben történő elhelyezésével.

### 3.2.4. Próbabábuk

Próbabábút – amelynek méreteit és tömegét a 8. melléklet határozza meg – kell helyezni mindegyik ülésre, majd be kell kötni a jármű biztonsági övével.

Nincs szükség a próbabábu műszerezésére.

### 3.3. Vizsgálat

#### 3.3.1. A szánt úgy kell meghajtani, hogy – a vizsgálat alatt – sebességváltozása 50 km/h legyen. A szán lassulása a 16. számú előírás 8. mellékletében meghatározott folyosón belül kell, hogy legyen.

#### 3.3.2. Adott esetben a kiegészítő utasbiztonsági szerkezetek működtetését (előfeszítő szerkezetek stb., a légzsák kivételével) a személygépkocsi gyártójának előírásai szerint kell bekapcsolni.

#### 3.3.3. Ellenőrizni kell, hogy a biztonsági öv rögzítési pontjainak elmozdulása nem haladja-e meg az e melléklet 2.1. és 2.1.1. szakaszában előírt határértékeket.

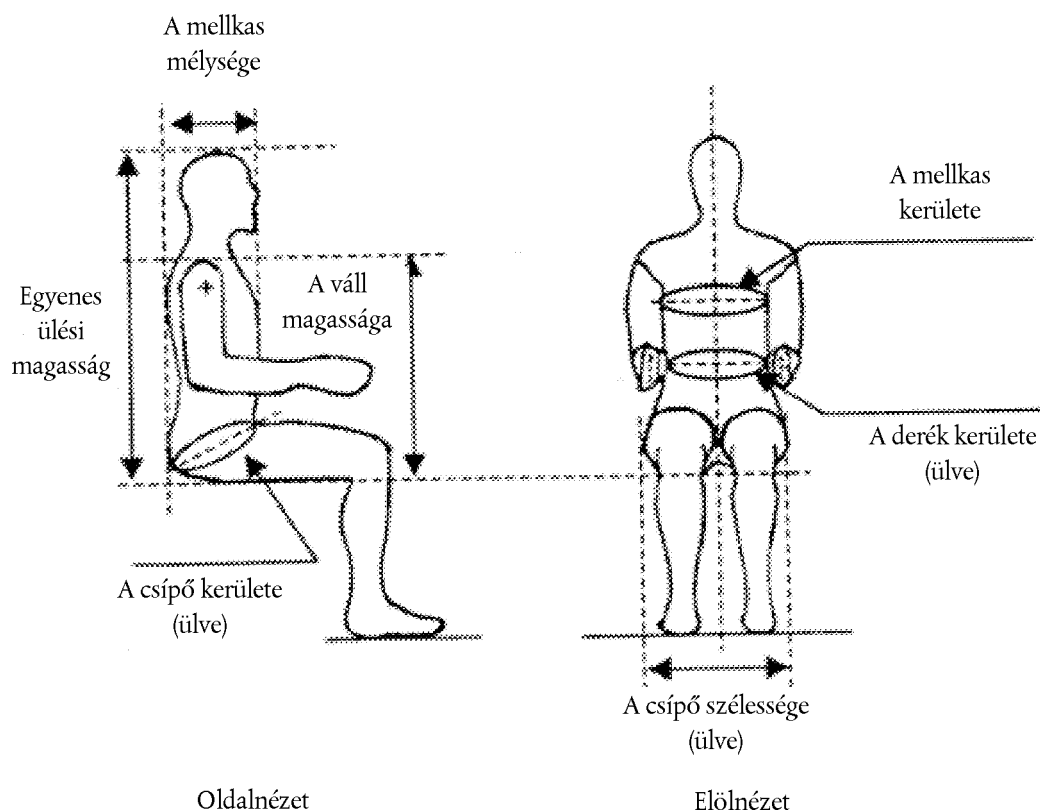
---

## 8. MELLÉKLET

## A PRÓBABÁBU ELŐÍRT JELLEMZŐI (\*)

Tömeg	97,5 ± 5 kg
Egyenes ülési magasság	965 mm
Csípő szélessége (ülve)	415 mm
Csípő kerülete (ülve)	1 200 mm
Derék kerülete (ülve)	1 080 mm
A mellkas mélysége	265 mm
A mellkas kerülete	1 130 mm
Váll magassága	680 mm
A hosszmeretek tűrései	± 5 százalék

Megjegyzés: a méreteket magyarázó vázlatot az alábbi ábra mutatja.

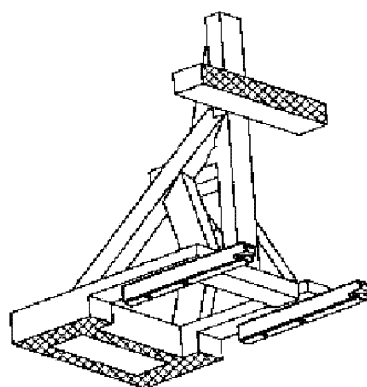
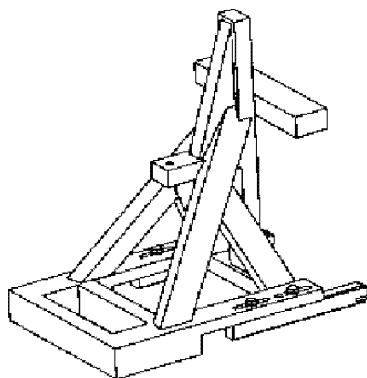


(\*) A 4/03 Ausztrál Tervezési Szabályzatban (ADR) és a 208. számú Szövetségi Gépjármű-biztonsági Szabványban (FMVSS) leírt készülékek egyenértékűnek tekintendők.

## 9. MELLÉKLET

## ISOFIX RÖGZÍTÉSI RENDSZEREK ÉS ISOFIX FELSŐ HEVEDERRÖGZÍTÉSI PONTOK

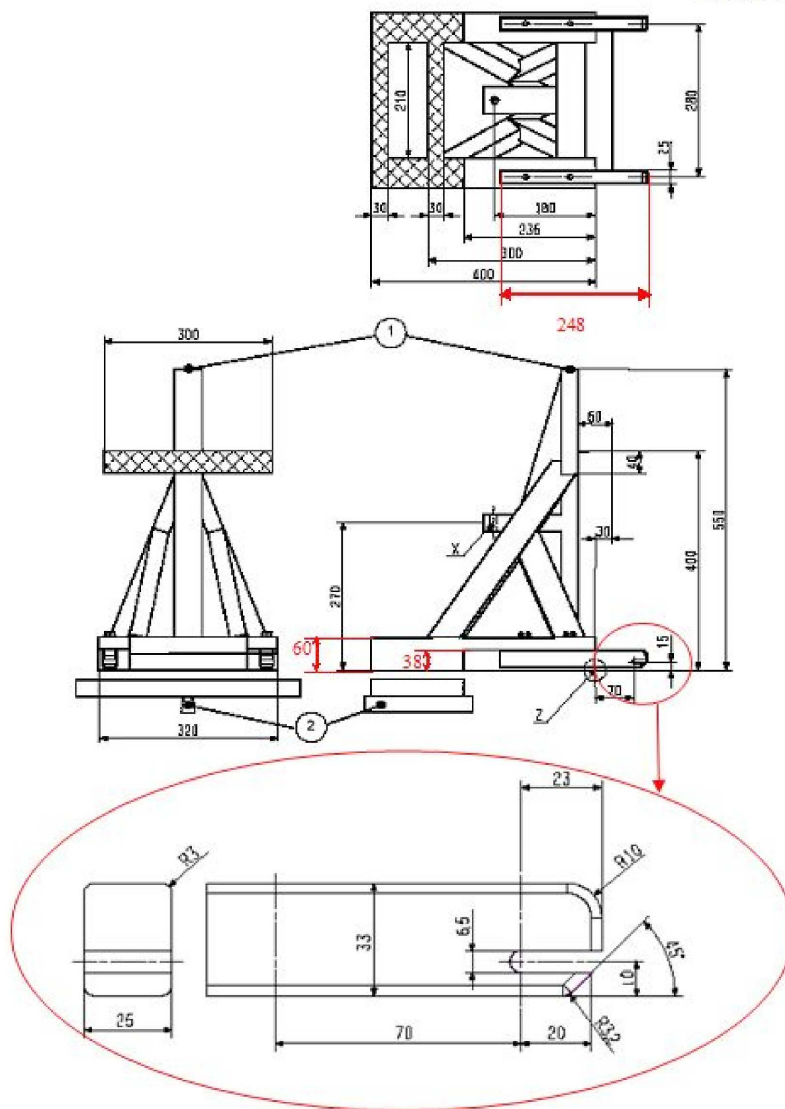
1. ábra

**Statikus terhelőerőt kifejtő berendezés (SFAD), izometrikus nézet**

## 2. ábra

## Statikus terhelőerőt kifejtő berendezés (SFAD), méretek

A méretek milliméterben értendők



## Magyarázat

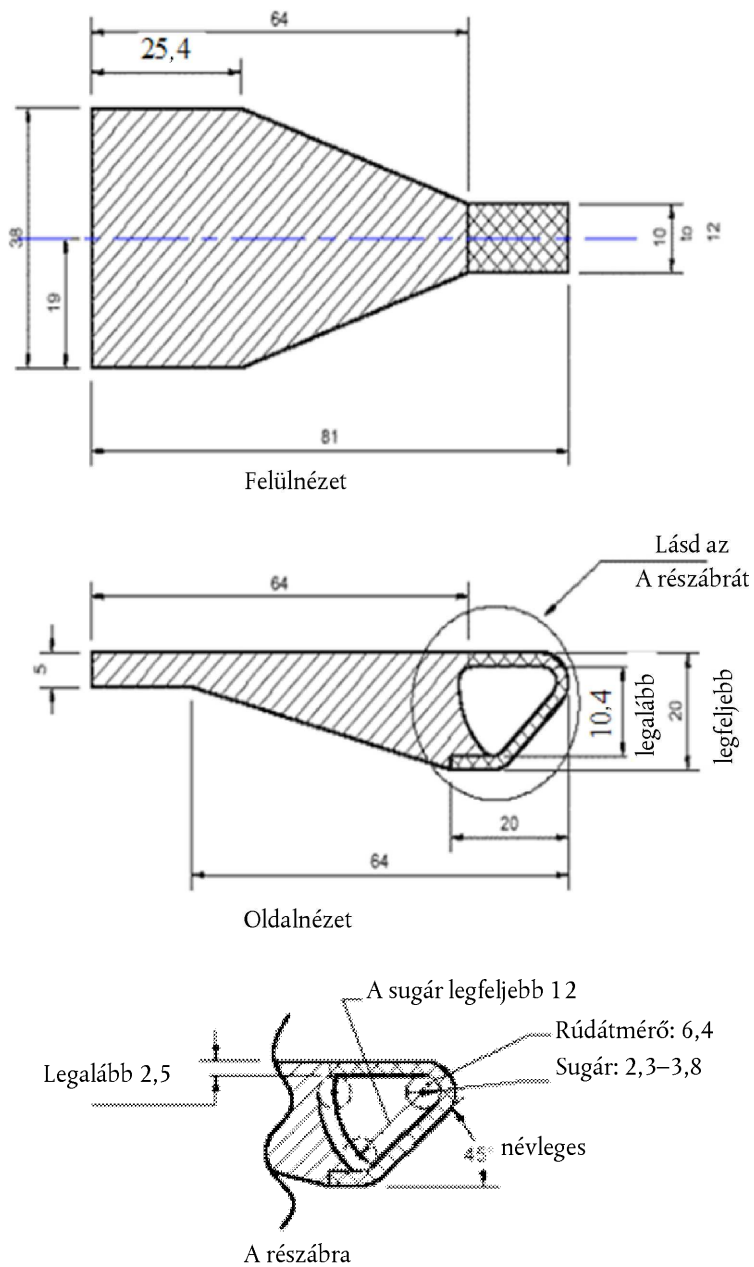
- 1 Felső hevederrögítési pont
- 2 Csuklós szerkezetű csatlakozó az alábbiakban ismertetett merevségi vizsgálathoz.

Az SFAD merevsége: Amikor a merev bekötő ruda(ka)t az SFAD első kereszttagjához rögzítik, amelyet olyan merev rúd támaszt meg, amelyet hosszirányú csapszeg tart középen 25 mm-re az SFAD alapja alatt (lehetővé téve az SFAD alapjának elhajlását és elfordulását), az X pont mozgása semmilyen irányban nem lehet nagyobb 2 mm-nél az ezen előírás 6.6.4. szakaszának 1. táblázata szerinti erő kifejtése esetén. Az ISOFIX rögzítési rendszer minden alakváltozását ki kell zárni a mérésekből.




3. ábra

## ISOFIX felsőheveredes csatlakozó (horog típus) méretei

A méretek milliméterben értendők



Jelmagyarázat:

-  Körülvevő szerkezet, ha van
-  Az a terület, amelyen a hevederhorogot
-  fogadó profilnak teljes egészében el kell férnie

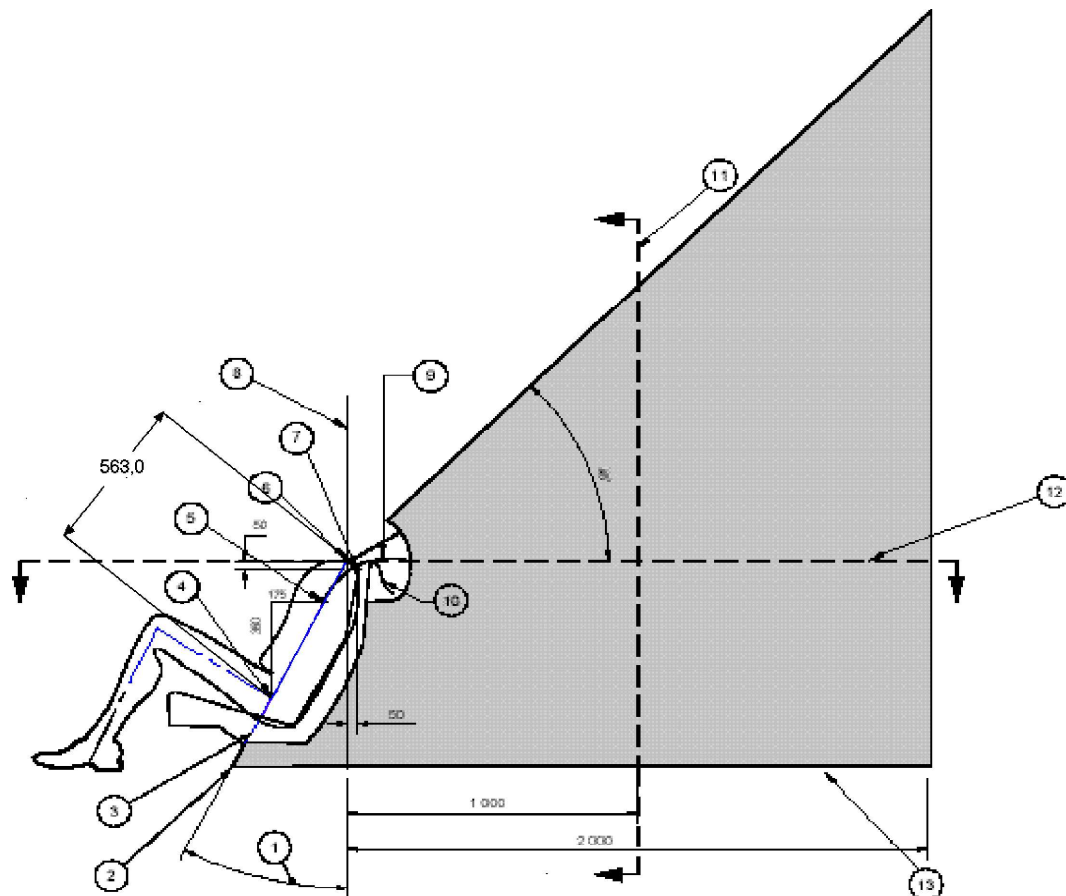




## 6. ábra

## ISOFIX felső hevederrögzítési pontjának helyzete, ISOFIX zóna – Oldalnézet

A méretek milliméterben értendők



## Magyarázat

- 1 Hátszög
- 2 A törzsvonal vonatkoztatási síkjának és a padlólemeznek a metszéspontja
- 3 A törzsvonal vonatkoztatási síkja
- 4 H pont
- 5 V pont
- 6 R pont
- 7 W pont
- 8 Fügőleges hosszirányú sík
- 9 Heveder hossza a burkolat körül a V ponttól: 250 mm
- 10 Heveder hossza a burkolat körül a W ponttól: 200 mm
- 11 Keresztmetszet az M sík mentén
- 12 Keresztmetszet az R sík mentén
- 13 A vonal a jármű jellemző padlólemezének az előírt zónán belüli felületét jelképezi

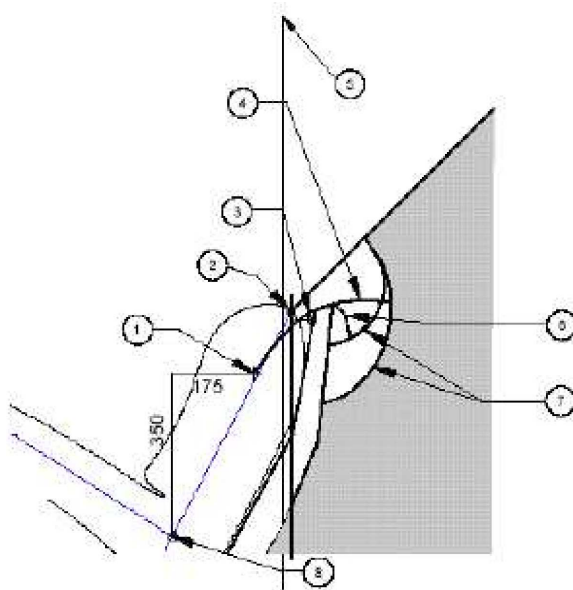
## Megjegyzések:

1. A felső hevederrögzítési pont része, amelyet úgy alakítottak ki, hogy összekapcsolódjon a satírozott zónában levő hevederhoroggal
2. R pont: a váll vonatkoztatási pontja
3. V pont: V vonatkoztatási pont, a H ponttól 350 mm függőlegesen felfelé és 175 mm vízszintesen hátrafelé
4. W pont: W vonatkoztatási pont, az R ponttól 50 mm függőlegesen lefelé és 50 mm vízszintesen hátrafelé
5. M sík: M vonatkoztatási sík, 1 000 mm vízszintesen hátrafelé az R ponttól
6. A zóna legelső felületét két körbe burkoló vonallal végigsöpörve állítják elő kinyúló területükön a zóna első részében. A körbe burkoló vonalak képviselik a tipikus felső heveder minimálisan beállítható hosszát, amely vagy a CRS (W pont) tetejétől vagy a CRS (V pont) támlájának aljától terjed ki.

## 7. ábra

**ISOFIX felső hevederrögzítési pontjának helyzete, ISOFIX zóna – A burkolózóna nagyított oldalnézete**

A méretek milliméterben értendők



## Magyarázat

- 1 V pont
- 2 R pont
- 3 W pont
- 4 Heveder hossza a burkolat körül a V ponttól: 250 mm
- 5 Függőleges hosszirányú sík
- 6 Heveder hossza a burkolat körül a W ponttól: 200 mm
- 7 A hosszúság körüli burkolat íve
- 8 H pont

## Megjegyzések:

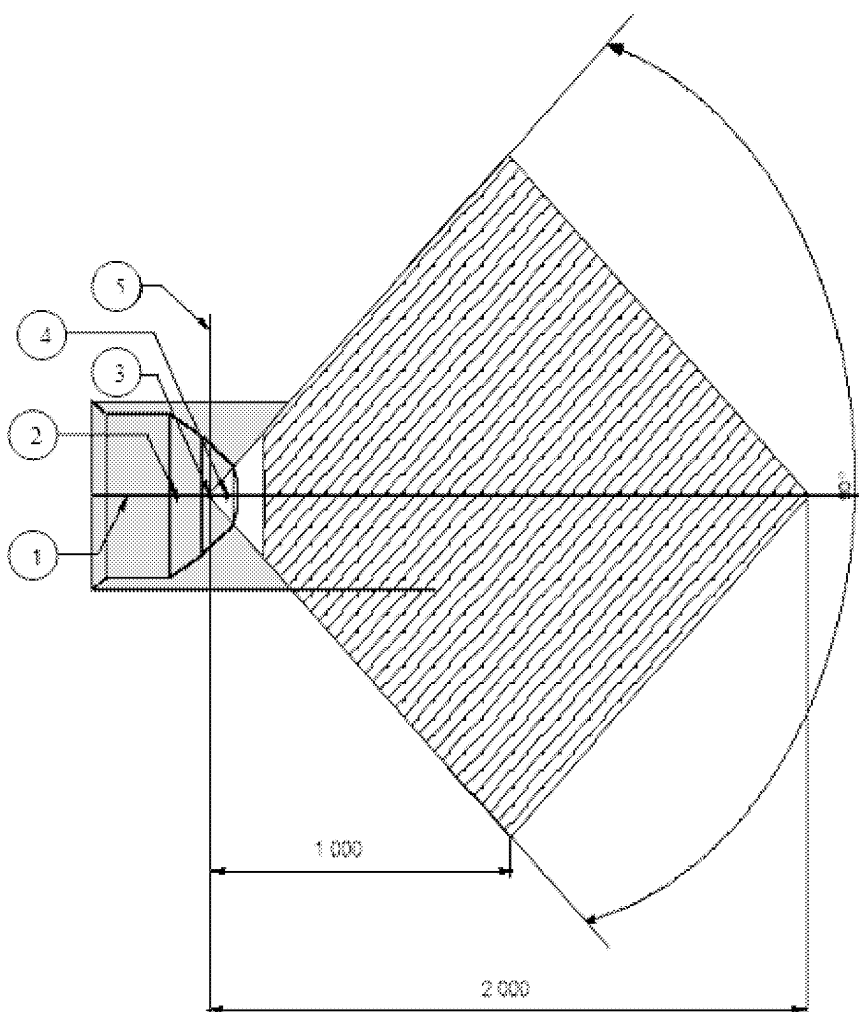
- 1 A felső hevederrögzítési pont része, amelyet úgy alakítottak ki, hogy összekapcsolódjon a satírozott zónában levő hevederhoroggal
- 2 R pont: a váll vonatkoztatási pontja
- 3 V pont: V vonatkoztatási pont, a H ponttól 350 mm függőlegesen felfelé és 175 mm vízszintesen hátrafelé
- 4 W pont: W vonatkoztatási pont, az R ponttól 50 mm függőlegesen lefelé és 50 mm vízszintesen hátrafelé
- 5 M sík: M vonatkoztatási sík, 1 000 mm vízszintesen hátrafelé az R ponttól
- 6 A zóna legelső felületeit két körbe burkoló vonallal végigsöpörve állítják elő kinyúló területükön a zóna első részében. A körbe burkoló vonalak képviselik a tipikus felső heveder minimálisan beállítható hosszát, amely vagy a CRS (W pont) tetejétől vagy a CRS (V pont) támlájának aljától terjed ki.

## 8. ábra

**ISOFIX felső hevederrögzítési pontjának helyzete, ISOFIX zóna – Felülnézet**

(Keresztmetszet az R sík mentén)

A méretek milliméterben értendők



## Magyarázat

- 1 Középsík
- 2 V pont

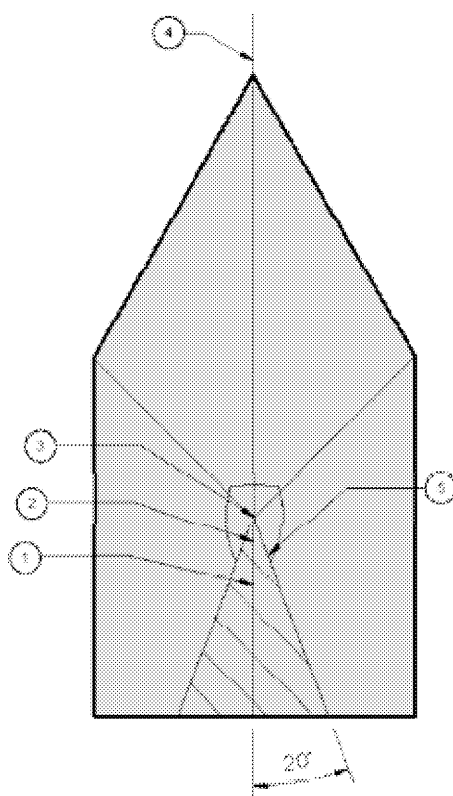
- 3 R pont
- 4 W pont
- 5 Függőleges hosszirányú sík

Megjegyzések:

- 1 A felső hevederrögzítési pont része, amelyet úgy alakítottak ki, hogy összekapcsolódjon a satírozott zónában levő hevederhoroggal
- 2 R pont: a váll vonatkoztatási pontja
- 3 V pont: V vonatkoztatási pont, a H ponttól 350 mm függőlegesen felfelé és 175 mm vízszintesen hátrafelé
- 4 W pont: W vonatkoztatási pont, az R ponttól 50 mm függőlegesen lefelé és 50 mm vízszintesen hátrafelé

9. ábra

**ISOFIX felső hevederrögzítési pontjának helyzete, ISOFIX zóna – Előlnézet**



Magyarázat

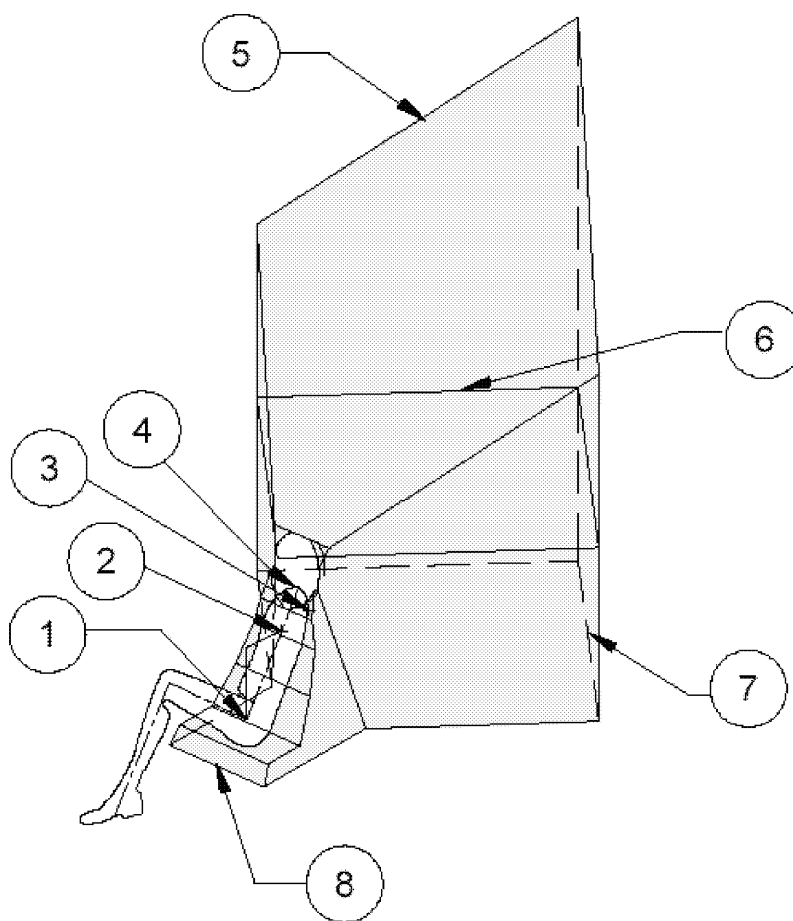
- 1 V pont
- 2 W pont
- 3 R pont
- 4 Középsík
- 5 Terület nézete a törzs referenciasíkja mentén

Megjegyzések:

- 1 A felső hevederrögzítési pont része, amelyet úgy alakítottak ki, hogy összekapcsolódjon a satírozott zónában levő hevederhoroggal
- 2 R pont: a váll vonatkoztatási pontja
- 3 V pont: V vonatkoztatási pont, a H ponttól 350 mm függőlegesen felfelé és 175 mm vízszintesen hátrafelé
- 4 W pont: W vonatkoztatási pont, az R ponttól 50 mm függőlegesen lefelé és 50 mm vízszintesen hátrafelé

10. ábra

ISOFIX felső hevederrögzítési pontjának helyzete, ISOFIX zóna – Háromdimenziós vázlatos nézet



Magyarázat

- 1 H pont
- 2 V pont
- 3 W pont
- 4 R pont
- 5 45°-os sík

6 Keresztmetszet az R sík mentén

7 Padlólemez felülete

8 Zóna első széle

Megjegyzések:

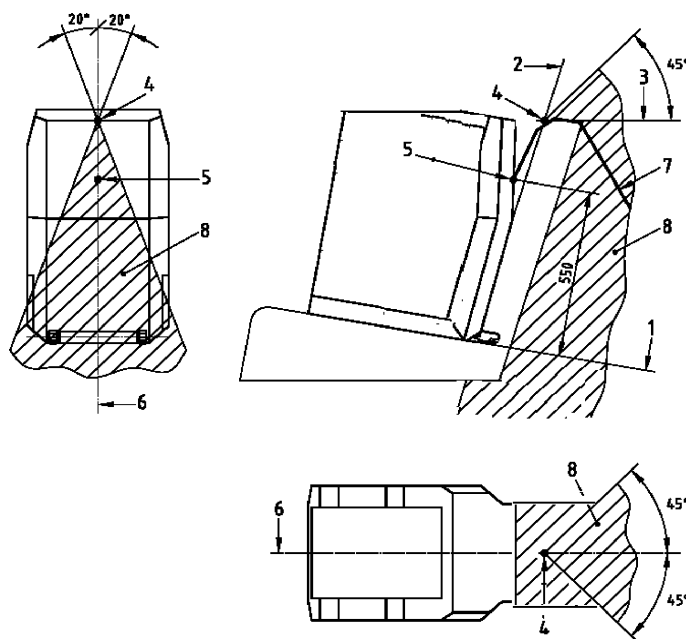
1 A felső hevederrögzítési pont része, amelyet úgy alakítottak ki, hogy összekapcsolódjon a satírozott zónában levő hevederhoroggal

2 R pont: a váll vonatkoztatási pontja

11. ábra

**A felső hevederrögzítési pont elhelyezésének alternatív módszere az „ISO/F2” (B) készülék használatával, ISOFIX zóna – oldal-, felül- és hátulnézet**

A méretek milliméterben értendők



Magyarázat

1 Az „ISO/F2” (B) készülék vízszintes felülete

2 Az „ISO/F2” (B) készülék hátsó felülete

3 Az ülés hátát érintő vízszintes vonal (utolsó merev pontjának merevsége > 50 Shore A)

4 A 2 és 3 metszéspontja

5 A heveder vonatkoztatási pontja

6 Az „ISO/F2” (B) készülék középvonala

7 Felső heveder

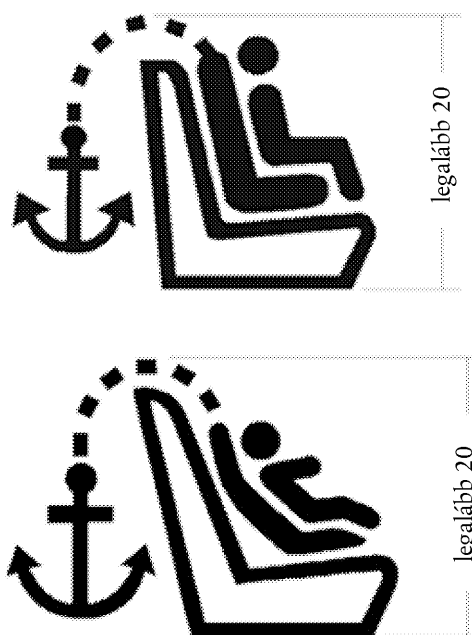
8 A rögzítési zóna határai

12. ábra

**Az alsó ISOFIX rögzítés jele****Megjegyzések:**

- 1 Nem méretarányos rajz
- 2 A jel tükörképként is megjelenhet
- 3 A jel színét a gyártó választja meg

13. ábra

**A fedél alatt lévő felső hevederrögzítési pont helyzetét jelölő jel****Megjegyzések:**

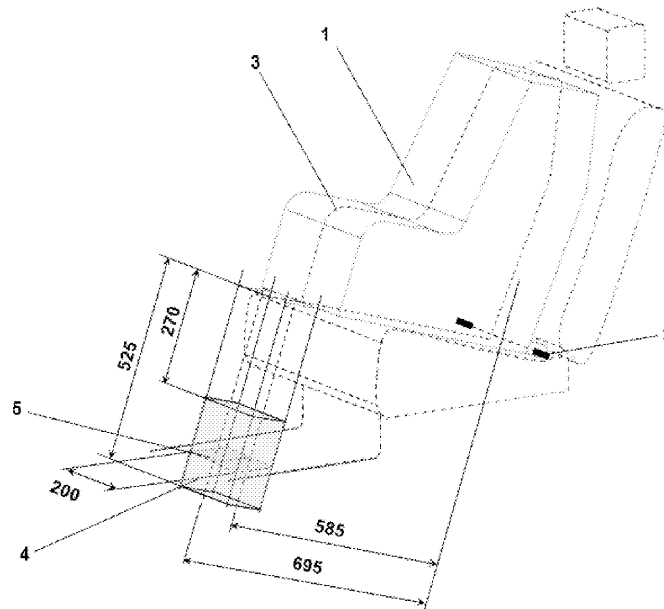
- 1 Méretek mm-ben
- 2 Nem méretarányos rajz
- 3 A jelnek jól kivehetőnek kell lennie, vagy kontrasztos színek, vagy a megfelelő felületi kiemelés révén, amennyiben ragasztva vagy domborítva van

## 10. MELLÉKLET

## i-SIZE ÜLŐHELY

## 1. ábra

## A kitámasztótalp méretezési térfogata háromdimenziós nézetben



Magyarázat:

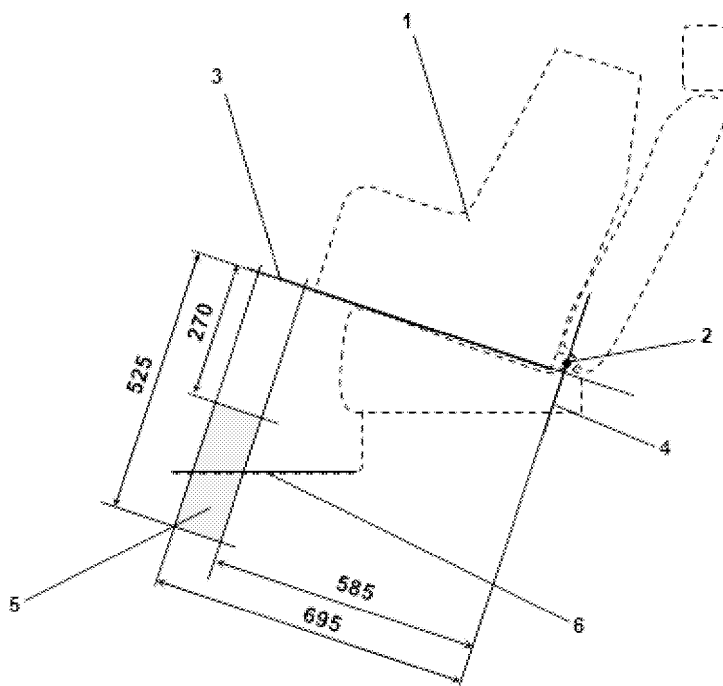
1. Gyermekbiztonsági készülék (CRF)
2. Alsó ISOFIX rögzítési pontok rúdja
3. A CRF hosszirányú középsíkja
4. A kitámasztótalp méretezési térfogata
5. A jármű padlójának érintkezési felülete

Megjegyzés: Nem méretarányos rajz



## 2. ábra

## A kitámasztótalp méretezési térfogata oldalnézetben



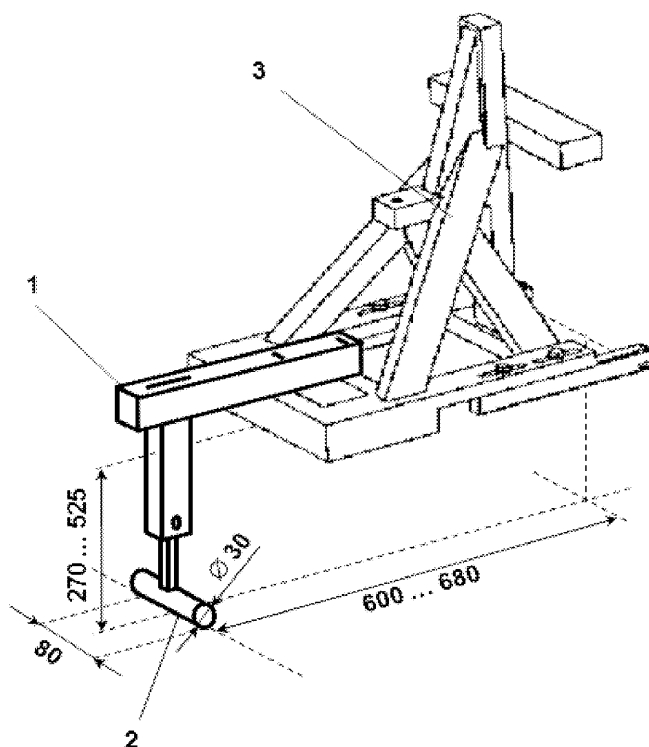
Magyarázat:

1. Gyermekbiztonsági készülék (CRF)
2. Alsó ISOFIX rögzítési pontok rúdja
3. A kijelölt ülőhelyre behelyezett gyermekbiztonsági készülék alsó felülete által alkotott sík
4. Az alsó rögzítési pont rúdján áthaladó, valamint a gyermekbiztonsági készülék hosszirányú középsíkjára és a kijelölt ülőhelyre behelyezett gyermekbiztonsági készülék alsó felülete által alkotott síkra egyaránt merőleges sík
5. A kitámasztótalp méretezési térfogata, amelybe a jármű padlójának bele kell esnie Ez a térfogat annak a tartománynak felel meg, amelyen belül az i-Size gyermekbiztonsági rendszer kitámasztólábát hosszában és magasságban be lehet állítani.
6. A jármű padlója

Megjegyzés: nem méretarányos rajz.

3. ábra

Például módosított, statikus terhelőerőt kifejtő berendezésre és kitámasztóláb-vizsgáló szondára (SFADSL), amely bemutatja a kitámasztótalp előírt beállítási tartományát és méreteit



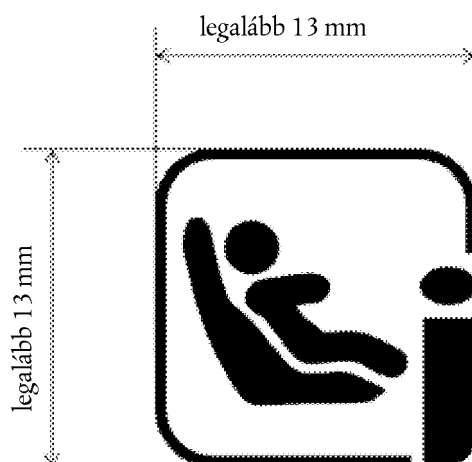
Magyarázat:

1. Kitámasztóláb-vizsgáló eszköz
2. Kitámasztótalp
3. SFAD (az ezen előírás 9. mellékletében meghatározottak szerint)

Megjegyzések:

1. Nem méretarányos rajz
2. A kitámasztóláb-vizsgáló eszköznek:
  - a) az egyes i-Size ülőhelyekre meghatározott, a járműpadló érintkezési felületének egészen lehetővé kell tennie a vizsgálat elvégzését;
  - b) mereven a statikus terhelőerőt kifejtő készülékhez (SFAD) kell lennie rögzítve, hogy az SFAD-ra ható erők közvetlenül keltsenek a jármű padlójára ható vizsgálati erőket anélkül, hogy a kitámasztóláb-vizsgáló eszközben fellépő csillapítás vagy az eszköz alakváltozása miatt csökkennének a reaktív vizsgálati erők.
3. A kitámasztótalpnak egy olyan hengerből kell állnia, amely 80 mm széles, átmérője 30 mm és az élek mindkét oldalán 2,5 mm-es sugárral le vannak kerekítve.
4. Növekményes magasságállítás esetében a beállítási fokozatok közötti távolság nem haladhatja meg a 20 mm-t.

## 4. ábra

**i-Size ülőhelyet jelölő jel***Megjegyzések:*

1. Nem méretarányos rajz
  2. A jel színét a gyártó választja meg
-

## HELYESBÍTÉSEK

### Helyesbítés a kereskedelmi ügyletekhez kapcsolódó késedelmes fizetések elleni fellépésről szóló, 2011. február 16-i 2011/7/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvhez

(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L 48., 2011. február 23.)

A 9. oldalon, a mellékletben, a megfelelési táblázatban:

a következő szövegrész:

„2000/35/EK irányelv	Ezen irányelv
2. cikk (1) bekezdés, első albekezdés	2. cikk (1) bekezdés
2. cikk (1) bekezdés, második albekezdés	2. cikk (2) bekezdés
2. cikk (1) bekezdés, harmadik albekezdés	2. cikk (3) bekezdés
2. cikk (2) bekezdés	2. cikk (4) bekezdés
—	2. cikk (5) bekezdés
—	2. cikk (6) bekezdés
—	2. cikk (7) bekezdés, bevezető rész
—	2. cikk (8) bekezdés
2. cikk (3) bekezdés	2. cikk (9) bekezdés
2. cikk (4) bekezdés	2. cikk (7) bekezdés, a) pont
2. cikk (5) bekezdés	2. cikk (10) bekezdés”

helyesen:

„2000/35/EK irányelv	Ezen irányelv
2. cikk 1. pont, első albekezdés	2. cikk 1. pont
2. cikk 1. pont, második albekezdés	2. cikk 2. pont
2. cikk 1. pont, harmadik albekezdés	2. cikk 3. pont
2. cikk 2. pont	2. cikk 4. pont
—	2. cikk 5. pont
—	2. cikk 6. pont
—	2. cikk 7. pont, bevezető rész
—	2. cikk 8. pont
2. cikk 3. pont	2. cikk 9. pont
2. cikk 4. pont	2. cikk 7. pont, a) alpont
2. cikk 5. pont	2. cikk 10. pont”







ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)  
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



**Az Európai Unió Kiadóhivatala**  
2985 Luxembourg  
LUXEMBURG

**HU**