Dziennik Urzędowy L 324
Unii Europejskiej

Rocznik 62

Wydanie polskie **Legislacja** 13 grudnia 2019

Spis treści

II *Akty o charakterze nieustawodawczym*

DECYZJE

★ **Decyzja Rady (UE) 2019/2135 z dnia 21 listopada 2019 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte, w imieniu Unii Europejskiej, na trzecim posiedzeniu Konferencji Stron Konwencji z Minamaty w sprawie rtęci w odniesieniu do przyjęcia decyzji dotyczącej stopniowego zaprzestania stosowania amalgamatu stomatologicznego i zmiany załącznika A do tej konwencji** 1

★ **Decyzja Rady (UE) 2019/2136 z dnia 5 grudnia 2019 r. upoważniająca do podjęcia rokowań w sprawie zmiany Międzynarodowej umowy w sprawie cukru z 1992 r.** 3

★ **Decyzja Rady (UE) 2019/2137 z dnia 5 grudnia 2019 r. stwierdzająca, że Rumunia nie podjęła skutecznych działań w odpowiedzi na zalecenie Rady z dnia 14 czerwca 2019 r.** 5

★ **Decyzja wykonawcza Rady (UE) 2019/2138 z dnia 5 grudnia 2019 r. zmieniająca decyzję 2007/441/WE upoważniającą Republikę Włoską do stosowania środków stanowiących odstępstwo od art. 26 ust. 1 lit. a) i art. 168 dyrektywy 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej** 7

★ **Decyzja Rady (UE, Euratom) 2019/2139 z dnia 10 grudnia 2019 r. w sprawie wyznaczenia dwóch członków komitetu niezależnych wybitnych osobistości zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 1141/2014 w sprawie statusu i finansowania europejskich partii politycznych i europejskich fundacji politycznych** 9

★ **Decyzja Komisji (UE) 2019/2140 z dnia 21 października 2019 r. w sprawie pomocy państwa SA.52194 - 2019/C (ex 2018/FC) – Republika Słowacka - Podatek obrotowy od sprzedaży detalicznej na Słowacji** *(notyfikowana jako dokument nr C(2019) 7474)* ([1]) 11

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY UTWORZONE NA MOCY UMÓW MIĘDZYNARODOWYCH

★ **Regulamin ONZ nr 14 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów samochodowych w zakresie kotwiczeń pasów bezpieczeństwa [2019/2141] Obejmujący wszystkie obowiązujące teksty w tym: serię poprawek 09 – data wejścia w życie: 29 grudnia 2018 r.** 14

([1]) Tekst mający znaczenie dla EOG.

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

★ **Regulamin ONZ nr 145 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w odniesieniu do systemów kotwiczeń ISOFIX, kotwiczeń górnego paska mocującego ISOFIX i miejsc siedzących i-Size [2019/2142]** 47

Sprostowania

★ **Sprostowanie do dyrektywy Rady 2013/59/Euratom z dnia 5 grudnia 2013 r. ustanawiającej podstawowe normy bezpieczeństwa w celu ochrony przed zagrożeniami wynikającymi z narażenia na działanie promieniowania jonizującego oraz uchylającej dyrektywy 89/618/Euratom, 90/641/Euratom, 96/29/Euratom, 97/43/Euratom i 2003/122/Euratom** (Dz.U. L 013 z 17.1.2014) 80

★ **Sprostowanie do rozporządzenia Komisji (UE) 2019/1966 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie zmiany i sprostowania załączników II, III i V do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1223/2009 dotyczącego produktów kosmetycznych** (Dz.U. L 307 z 28.11.2019) 81

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DECYZJE

DECYZJA RADY (UE) 2019/2135
z dnia 21 listopada 2019 r.
w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte, w imieniu Unii Europejskiej, na trzecim posiedzeniu Konferencji Stron Konwencji z Minamaty w sprawie rtęci w odniesieniu do przyjęcia decyzji dotyczącej stopniowego zaprzestania stosowania amalgamatu stomatologicznego i zmiany załącznika A do tej konwencji

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Konwencja z Minamaty w sprawie rtęci ([1]) (zwana dalej „konwencją") została zawarta przez Unię decyzją Rady (UE) 2017/939 ([2]) i weszła w życie w dniu 16 sierpnia 2017 r.

(2) Zgodnie z decyzją MC-1/1 dotyczącą regulaminu, przyjętą przez Konferencję Stron konwencji na jej pierwszym posiedzeniu, Strony dokładają wszelkich starań, aby osiągać porozumienie we wszystkich kwestiach merytorycznych w drodze konsensusu.

(3) Oczekuje się, że Konferencja Stron konwencji przyjmie podczas swojego trzeciego posiedzenia w dniach 25–29 listo pada 2019 r. (COP3) decyzję (zwaną dalej „zaproponowaną decyzją") dotyczącą stopniowego zaprzestania stosowania amalgamatu stomatologicznego i zmiany załącznika A do konwencji.

(4) Należy ustalić stanowisko, jakie ma być zajęte, w imieniu Unii, na COP3, ponieważ zaproponowana decyzja, jeżeli zostanie przyjęta, będzie miała skutki prawne, ponieważ Strony konwencji będą musiały przyjąć środki w celu jej wdrożenia na poziomie krajowym lub regionalnym.

(5) Zaproponowana decyzja ustanawia od 2022 r. zakaz produkcji, przywozu i wywozu amalgamatu stomatologicznego stosowanego w leczeniu zębów mlecznych, w leczeniu stomatologicznym dzieci w wieku poniżej 15 lat oraz kobiet ciężarnych lub karmiących. Zaproponowana decyzja przewiduje również rozszerzenie tego zakazu od 2025 r. na produkcję, przywóz i wywóz amalgamatu stomatologicznego do wszystkich innych zastosowań, z wyjątkiem przypadków, w których nie są dostępne alternatywne rozwiązania bezrtęciowe. Zaproponowana decyzja przewiduje zmianę załącznika A do konwencji w celu wprowadzenia do konwencji tych zakazów.

(6) Art. 10 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/852 ([3]) w sprawie rtęci zakazuje, od dnia 1 lipca 2018 r., stosowania amalgamatu stomatologicznego w Unii w leczeniu zębów mlecznych, w leczeniu stomatologicznym dzieci w wieku poniżej 15 lat oraz kobiet ciężarnych lub karmiących, natomiast art. 19 tego rozporządzenia stanowi, że do dnia 30 czerwca 2020 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wyników swojej oceny dotyczącej wykonalności stopniowego zaprzestania stosowania amalgamatu stomatologicznego w Unii w perspektywie długoterminowej, najlepiej do 2030 r.

(7) Ponadto art. 10 ust. 1, 4 i 6 rozporządzenia (UE) 2017/852 zawierają wymogi, by amalgamat stomatologiczny stosowany był w Unii wyłącznie w formie kapsułkowanej w odmierzonej dawce, by gabinety stomatologiczne, w których stosowany jest amalgamat stomatologiczny lub w których usuwane są wypełnienia z amalgamatu stomatologicznego lub zęby zawierające takie wypełnienia, były wyposażone w separatory amalgamatu oraz by lekarze dentyści zapewniali, aby ich odpadami amalgamatu, w tym również pozostałościami amalgamatu, jego cząstkami, wypełnieniami oraz zębami, lub ich częściami, zanieczyszczonymi amalgamatem stomatologicznym, zajmował się i dokonywał ich zbiórki upoważniony do tego zakład lub przedsiębiorstwo specjalizujące się w gospodarowaniu odpadami.

([1]) Dz.U. L 142 z 2.6.2017, s. 6.
([2]) Decyzja Rady (UE) 2017/939 z dnia 11 maja 2017 r. w sprawie zawarcia w imieniu Unii Europejskiej Konwencji z Minamaty w sprawie rtęci (Dz.U. L 142 z 2.6.2017, s. 4).
([3]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/852 z dnia 17 maja 2017 r. w sprawie rtęci oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1102/2008 (Dz.U. L 137 z 24.5.2017, s. 1).

(8) Unia powinna poprzeć przyjęcie na COP3 jedynie takiej decyzji, która jest zgodna z dorobkiem prawnym Unii. W związku z tym zaproponowaną decyzję należy poprzeć jedynie w takim zakresie, w jakim dotyczy ona postanowień odnoszących się do stopniowego zaprzestania stosowania amalgamatu stomatologicznego w leczeniu zębów mlecznych, w leczeniu stomatologicznym dzieci w wieku poniżej 15 lat oraz kobiet ciężarnych lub karmiących,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte, w imieniu Unii, na trzecim posiedzeniu Konferencji Stron Konwencji z Minamaty w sprawie rtęci (COP3), polega na poparciu przyjęcia decyzji w sprawie stopniowego zaprzestania stosowania amalgamatu stomatologicznego, która będzie zgodna z dorobkiem prawnym Unii.

Artykuł 2

W zależności od rozwoju sytuacji podczas COP3 przedstawiciele Unii mogą, po konsultacji z państwami członkowskimi podczas organizowanych na miejscu posiedzeń koordynacyjnych, doprecyzowywać – w zakresie, w jakim jest to zgodne z dorobkiem prawnym Unii – stanowisko, o którym mowa w art. 1, bez konieczności przyjęcia przez Radę kolejnej decyzji.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 21 listopada 2019 r.

W imieniu Rady
Przewodniczący
H. KOSONEN

DECYZJA RADY (UE) 2019/2136

z dnia 5 grudnia 2019 r.

upoważniająca do podjęcia rokowań w sprawie zmiany Międzynarodowej umowy w sprawie cukru z 1992 r.

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 207 ust. 4 akapit pierwszy w związku art. 218 ust. 3 i 4,

uwzględniając zalecenie Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Decyzją Rady 92/580/EWG ([1]) Unia została stroną Międzynarodowej umowy w sprawie cukru z 1992 r. ([2]) („ISA") oraz członkiem Międzynarodowej Organizacji Cukru („ISO").

(2) Od 1995 r. Unia zatwierdzała przedłużenie ISA na dwuletnie okresy. Dnia 19 lipca 2019 r. na 55. sesji Międzynarodowej Rady ds. Cukru („ISC") Komisja, na podstawie upoważnienia Rady ([3]), opowiedziała się za dalszym przedłużeniem ISA na okres do dwóch lat, kończący się dnia 31 grudnia 2021 r.

(3) W dniu 19 lipca 2019 r. ISC podjęła decyzję o przedłużeniu ISA o dwa lata, do dnia 31 grudnia 2021 r.

(4) Zgodnie z art. 8 ISA ISC jest organem wykonującym lub prowadzącym do wykonania wszystkich funkcji niezbędnych do realizacji postanowień ISA. Zgodnie z art. 13 ISA wszystkie decyzje ISC mają być podejmowane zasadniczo w drodze konsensusu. W przypadku braku konsensusu decyzje są podejmowane zwykłą większością głosów, chyba że w ISA przewidziano głosowanie specjalne.

(5) Zgodnie z art. 25 ISA członkowie ISO posiadają łącznie 2 000 głosów. Każdy z członków ISO posiada określoną liczbę głosów, która jest corocznie korygowana według kryteriów ustanowionych w ISA.

(6) Uczestnictwo w międzynarodowej umowie w sprawie cukru leży w interesie Unii, biorąc pod uwagę znaczenie tego sektora dla pewnej liczby państw członkowskich i dla gospodarki europejskiego sektora cukru.

(7) Instytucjonalne ramy umowy ISA, w szczególności podział głosów wśród członków ISO, który również określa wkład finansowy każdego członka na rzecz ISO, nie odzwierciedlają już jednak realiów światowego rynku cukru.

(8) Zgodnie z zasadami ISA dotyczącymi wkładów finansowych na rzecz ISO udział wkładu finansowego Unii pozostał taki sam od 1992 r., chociaż światowy rynek cukru, a w szczególności względna pozycja Unii na nim, znacznie zmienił się od tego czasu. W związku z tym Unia ponosiła nieproporcjonalnie dużą część kosztów budżetowych i odpowiedzialności w ISO w ostatnich latach.

(9) Decyzją Rady (UE) 2017/2242 ([4]) Komisja została upoważniona przez Radę do podjęcia rokowań z pozostałymi stronami ISA w obrębie ISC w celu zmodernizowania ISA, a w szczególności w celu wyeliminowania obecnych rozbieżności pomiędzy podziałem głosów i wkładem finansowym członków ISO, a ich względną pozycją na światowym rynku cukru. To upoważnienie jest ważne do dnia 31 grudnia 2019 r.

([1]) Decyzja Rady 92/580/EWG z dnia 13 listopada 1992 r. dotycząca podpisania i zawarcia międzynarodowej umowy w sprawie cukru z 1992 r. (Dz.U. L 379 z 23.12.1992, s. 15).

([2]) Międzynarodowa umowa w sprawie cukru z 1992 r. (Dz.U. L 379 z 23.12.1992, s. 16).

([3]) Decyzja Rady (UE) 2019/1251 z dnia 15 lipca 2019 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być przyjęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Międzynarodowej Rady ds. Cukru w odniesieniu do przedłużenia obowiązywania Międzynarodowej umowy w sprawie cukru z 1992 r. (Dz.U. L 195 z 23.7.2019, s. 18).

([4]) Decyzja Rady (UE) 2017/2242 z dnia 30 listopada 2017 r. upoważniająca do rozpoczęcia negocjacji w sprawie zmiany Międzynarodowej umowy w sprawie cukru z 1992 r. (Dz.U. L 322 z 7.12.2017, s. 29).

(10) Na podstawie upoważnienia udzielonego decyzją (UE) 2017/2242 Komisja podjęła rokowania z państwami członkowskimi ISO i przedstawiła wnioski dotyczące zmian w art. 25 ISA. Dnia 19 lipca 2019 r. ISC podjęła decyzję o podjęciu rokowań pod kierunkiem Konferencji Narodów Zjednoczonych do spraw Handlu i Rozwoju (UNCTAD) przed swoim posiedzeniem w listopadzie 2019 r. W odpowiedzi na wnioski licznych państw członkowskich ISO Międzynarodowa Rada ds. Cukru postanowiła, że poza zmianą art. 25 ISA zajmie się przeglądem innych części ISA, mianowicie obejmujących cele i program prac ISO. Zgodnie z decyzją ISC rokowania zostaną zakończone nie później niż dnia 31 grudnia 2021 r.

(11) Konieczne jest zatem otrzymanie od Rady nowego upoważnienia, które obejmie poszerzony zakres rokowań i przedłużony termin.

(12) Wszelkie poprawki uzgodnione podczas rokowań muszą być przyjęte zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 44 umowy. Zgodnie z tym artykułem ISC może, w drodze głosowania specjalnego, zalecić członkom ISO zmianę do umowy ISA. Unia, jako członek ISC, zgodnie z art. 7 ISA powinna mieć możliwość uczestniczenia w rokowaniach w celu zmiany ram instytucjonalnych ISA.

(13) Dlatego też należy upoważnić Komisję do podjęcia rokowań w ramach ISC celem zmiany ISA, ustanowienia wytycznych negocjacyjnych. Podczas prowadzenia negocjacji Komisja powinna dalej konsultować się z tym samym specjalnym komitetem, powołanym decyzją (UE) 2017/2242,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Niniejszym upoważnia się Komisję do podjęcia rokowań celem wprowadzenia zmian do Międzynarodowej umowy w sprawie cukru z 1992 r.

2. Rokowania są prowadzone na podstawie wytycznych negocjacyjnych Rady określonych w addendum do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Rokowania należy prowadzić w konsultacji z Grupą Roboczą ds. Grup Towarowych.

Artykuł 3

Niniejszą decyzję stosuje się do dnia 31 grudnia 2021 r.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 grudnia 2019 r.

W imieniu Rady
Przewodniczący
M. LINTILÄ

DECYZJA RADY (UE) 2019/2137

z dnia 5 grudnia 2019 r.

stwierdzająca, że Rumunia nie podjęła skutecznych działań w odpowiedzi na zalecenie Rady z dnia 14 czerwca 2019 r.

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1466/97 z dnia 7 lipca 1997 r. w sprawie wzmocnienia nadzoru pozycji budżetowych oraz nadzoru i koordynacji polityk gospodarczych ([1]), w szczególności jego art. 10 ust. 2 akapit czwarty,

uwzględniając zalecenie Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W czerwcu 2017 r. i w czerwcu 2018 r. Rada stwierdziła, zgodnie z art. 121 ust. 4 Traktatu, że odpowiednio w 2016 i 2017 r. odnotowano znaczne odchylenie od średniookresowego celu budżetowego Rumunii lub od ścieżki dostosowania prowadzącej do tego celu. W związku z tymi stwierdzonymi znacznymi odchyleniami Rada wydała zalecenia w dniu 16 czerwca 2017 r. ([2]) i 22 czerwca 2018 r. ([3]) zalecające Rumunii zastosowanie środków niezbędnych do skorygowania tych odchyleń. Rada stwierdziła następnie, że Rumunia nie podjęła skutecznych działań w odpowiedzi na te zalecenia, i wydała zmienione zalecenia odpowiednio w dniu 5 grudnia 2017 r. ([4]) i 4 grudnia 2018 r. ([5]) Rada stwierdziła następnie, że w odpowiedzi na zmienione zalecenia Rumunia nie podjęła skutecznych działań.

(2) W dniu 14 czerwca 2019 r. Rada stwierdziła, że w 2018 r. odnotowano w Rumunii znaczne odchylenie od ścieżki dostosowania prowadzącej do średniookresowego celu budżetowego. Na tej podstawie Rada wydała zalecenie ([6]) skierowane do Rumunii dotyczące przyjęcia koniecznych środków w celu zapewnienia, by stopa wzrostu nominalnego publicznych wydatków pierwotnych netto ([7]) nie przekroczyła 4,5 % w 2019 r. i 5,1 % w 2020 r., co odpowiadałoby rocznej korekcie strukturalnej wynoszącej 1,0 % produktu krajowego brutto (PKB) w 2019 r. i 0,75 % PKB w 2020 r. Rada zaleciła również Rumunii, aby wszelkie nieoczekiwane zyski przeznaczyła na zmniejszenie deficytuoraz że środki konsolidacji budżetowej powinny zapewnić trwałą poprawę ogólnego salda sektora instytucji rządowych i samorządowych w sposób sprzyjający wzrostowi. Rada wyznaczyła Rumunii termin 15 października 2019 r. na przedstawienie sprawozdania na temat działań podjętych w odpowiedzi na to zalecenie z dnia 14 czerwca 2019 r.

(3) W dniu 25 września 2019 r. Komisja przeprowadziła w Rumunii misję wzmocnionego nadzoru w celu monitorowania sytuacji na miejscu, zgodnie z art. -11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1466/97. Po przekazaniu wstępnych ustaleń władzom rumuńskim z prośbą o ustosunkowanie się do nich Komisja przedstawiła w dniu 20 listopada 2019 r. swoje ustalenia Radzie. Ustalenia te zostały podane do wiadomości publicznej. W sprawozdaniu Komisji stwierdzono, że władze rumuńskie planują podjąć korektę strukturalną dopiero począwszy od 2022 r. i w związku z tym nie zamierzają podjąć działań w odpowiedzi na zalecenie Rady z dnia 14 czerwca 2019 r.

([1]) Dz.U. L 209 z 2.8.1997, s. 1.

([2]) Zalecenie Rady z dnia 16 czerwca 2017 r. mające na celu skorygowanie odnotowanego znaczącego odstępstwa od ścieżki dostosowawczej prowadzącej do średniookresowego celu budżetowego w Rumunii (Dz.U. C 216 z 6.7.2017, s. 1).

([3]) Zalecenie Rady z dnia 22 czerwca 2018 r. mające na celu skorygowanie znaczącego odnotowanego odstępstwa od ścieżki dostosowawczej prowadzącej do średniookresowego celu budżetowego w Rumunii (Dz.U. C 223 z 27.6.2018, s. 3).

([4]) Zalecenie Rady z dnia 5 grudnia 2017 r. mające na celu skorygowanie znaczącego odnotowanego odchylenia od ścieżki dostosowawczej prowadzącej do średniookresowego celu budżetowego w Rumunii (Dz.U. C 439 z 20.12.2017, s. 1).

([5]) Zalecenie Rady z dnia 4 grudnia 2018 r. mające na celu skorygowanie odnotowanego znacznego odstępstwa od ścieżki dostosowawczej prowadzącej do średniookresowego celu budżetowego w Rumunii (Dz.U. C 460 z 21.12.2018, s. 1).

([6]) Zalecenie Rady z dnia 14 czerwca 2019 r. mające na celu skorygowanie znaczącego odnotowanego odstępstwa od ścieżki dostosowawczej prowadzącej do średniookresowego celu budżetowego w Rumunii (Dz.U. C 210 z 21.6.2019, s. 1).

([7]) Publiczne wydatki pierwotne netto to wydatki publiczne ogółem z wyłączeniem wydatków z tytułu odsetek, wydatków na programy unijne w pełni równoważonych dochodami z funduszy unijnych oraz niedyskrecjonalnych zmian w wydatkach na świadczenia dla bezrobotnych. Nakłady brutto na środki trwałe finansowane z zasobów krajowych rozkłada się na okres czterech lat. Uwzględnia się działania dyskrecjonalne po stronie dochodów lub prawnie przewidziany wzrost dochodów. Działania jednorazowe, zarówno po stronie dochodów, jak i wydatków, są saldowane.

(4) W dniu 15 października 2019 r. władze rumuńskie przekazały sprawozdanie z działań podjętych w związku z zaleceniem Rady z dnia 14 czerwca 2019 r. Sprawozdanie nie zawiera kompleksowej prognozy poszczególnych kategorii budżetowych ani nie przedstawia wpływu na budżet każdego z wymienionych środków. W związku z czym sprawozdanie nie spełnia wymogów sprawozdawczości zalecanych przez Radę. W sprawozdaniu władze Rumunii powtórzyły, że ich celem na 2019 r. pozostaje deficyt nominalny wynoszący 2,8 % PKB, czyli ten sam cel co w programie konwergencji z 2019 r. Jeżeli osiągnięto by taki docelowy deficyt nominalny, stanowiłby on jedynie niewielką redukcję deficytu sektora instytucji rządowych i samorządowych w porównaniu z 2018 r. pomimo faktu, że Rumunia odnotowuje wysoki wzrost gospodarczy. Na 2020 r. władze Rumunii dążą do osiągnięcia deficytu nominalnego wynoszącego 2,9 % PKB, czyli powyżej celu określonego w programie konwergencji z 2019 r. na poziomie 2,7 % PKB. Ogólnie rzecz biorąc, skutki budżetowe środków, o których poinformowała Rumunia, nie spełniają wymogów określonych w zaleceniu Rady z dnia 14 czerwca 2019 r.

(5) Według prognozy Komisji z jesieni 2019 r. wzrost publicznych wydatków pierwotnych netto w 2019 r. wyniesie 12,8 %, czyli znacznie powyżej zalecanej wartości równej 4,5 % (odchylenie o 2,5 % PKB). Saldo strukturalne ma się pogorszyć o 0,8 % PKB w odniesieniu do zalecanej poprawy wynoszącej 1,0 % PKB (co oznacza odchylenie o 1,8 % PKB). Oba filary świadczą zatem o odchyleniu od zalecanej korekty. W ocenie ogólnej potwierdzono odchylenie od zalecanej korekty w 2019 r.

(6) Według prognozy Komisji z jesieni 2019 r. wzrost publicznych wydatków pierwotnych netto w 2020 r. wyniesie 11,1 %, czyli znacznie powyżej zalecanej wartości na poziomie 5,1 % (odchylenie o 1,8 % PKB). Saldo strukturalne ma się pogorszyć o 0,8 % PKB w odniesieniu do zalecanej poprawy wynoszącej 0,75 % PKB (odchylenie o 1,6 % PKB). W związku z tym sytuacja w obu filarach wskazuje na ryzyko wystąpienia odchylenia od wymaganej korekty o zbliżonej wartości. W ocenie ogólnej potwierdzono odchylenie od zalecanej korekty w 2020 r.

(7) W prognozie Komisji z jesieni 2019 r. przewiduje się ponadto, że w 2019 r. deficyt sektora instytucji rządowych i samorządowych wyniesie 3,6 %, a w 2020 r. osiągnie on poziom 4,4 %, czyli powyżej określonej w Traktacie wartości referencyjnej wynoszącej 3 % PKB.

(8) Powyższe ustalenia prowadzą do wniosku, że działania podjęte przez Rumunię w odpowiedzi na zalecenie Rady z dnia 14 czerwca 2019 r. są niewystarczające,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Rumunia nie podjęła skutecznych działań w odpowiedzi na zalecenie Rady z dnia 14 czerwca 2019 r.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Rumunii.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 grudnia 2019 r.

W imieniu Rady
Przewodniczący
M. LINTILÄ

DECYZJA WYKONAWCZA RADY (UE) 2019/2138

z dnia 5 grudnia 2019 r.

zmieniająca decyzję 2007/441/WE upoważniającą Republikę Włoską do stosowania środków stanowiących odstępstwo od art. 26 ust. 1 lit. a) i art. 168 dyrektywy 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Rady 2006/112/WE z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej ([1]), w szczególności jej art. 395 ust. 1 akapit pierwszy,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mającna uwadze, co następuje:

(1) Art. 168 dyrektywy 2006/112/WE ustanawia prawo podatnika do odliczenia podatku od wartości dodanej (VAT) naliczonego od dostarczanych towarów lub świadczonych usług, które wykorzystuje onna potrzeby swoich opodatkowanych transakcji. Art. 26 ust. 1 lit. a) tej dyrektywy za odpłatne świadczenie usług uznaje użycie towarów stanowiących część majątku przedsiębiorstwa do celów prywatnych podatnika lub jego pracowników lub, bardziej ogólnie, do celów innych niż działalność jego przedsiębiorstwa.

(2) Decyzja Rady 2007/441/WE ([2]) upoważnia Włochy, na mocy art. 168 dyrektywy 2006/112/WE, do ograniczenia do wysokości 40 % prawa do odliczania VAT nakładanegona niektóre wydatki związane z niektórymi silnikowymi pojazdami drogowymi, które nie są wykorzystywane wyłącznie do celów działalności gospodarczej. W przypadku pojazdów, w odniesieniu do których obowiązuje ograniczenie 40 %, Włochy są zobowiązane do zwolnienia podatników z obowiązku traktowania użycia pojazdu do celów prywatnych jako świadczenia usług zgodnie z art. 26 ust. 1 lit. a) dyrektywy 2006/112/WE. Decyzja 2007/441/WE, której obowiązywanie kilkakrotnie przedłużono, ma wygasnąć w dniu 31 grudnia 2019 r.

(3) W piśmie, które wpłynęło do Komisji w dniu 12 kwietnia 2019 r., Włochy wystąpiły z wnioskiem o upoważnienie do dalszego stosowania środków stanowiących odstępstwo dopuszczonych w drodze decyzji 2007/441/WE („środki stanowiące odstępstwo”)na kolejny okres do dnia 31 grudnia 2022 r.

(4) Zgodnie z art. 395 ust. 2 akapit drugi dyrektywy 2006/112/WE pismem z dnia 13 maja 2019 r. Komisja przekazała pozostałym państwom członkowskim wnioskek złożony przez Włochy. Pismem z dnia 14 maja 2019 r. Komisja zawiadomiła Włochy, że posiada wszystkie informacje, które uważa za niezbędne do oceny wniosku.

(5) Zgodnie z art. 6 akapit drugi decyzji 2007/441/WE wraz z wnioskiem Włochy przedłożyły Komisji sprawozdanie obejmujące przegląd stosowanego ograniczenia procentowego dotyczącego prawa do odliczenia VAT. Na podstawie dostępnych obecnie informacji Włochy utrzymują, że stawka w wysokości 40 % nadal jest zasadna. Włochy twierdzą również, że zawieszenie obowiązku rozliczania VAT w przypadku wykorzystywania pojazdu silnikowego do celów prywatnych, w odniesieniu do którego obowiązuje ograniczenie 40 %, jest nadal konieczne, aby zapewnić kompletność i spójność tego środka. Według Włoch, ma to zapobiec podwójnemu opodatkowaniu. Włochy twierdzą również, że te środki stanowiące odstępstwo są uzasadnione potrzebą uproszczenia procedury poboru podatku VAT i zapobieżenia uchylaniu się od opodatkowania poprzez niewłaściwe prowadzenie dokumentacji oraz składanie fałszywych deklaracji podatkowych.

(6) Przedłużenie okresu stosowania środków stanowiących odstępstwo powinno być ograniczone do czasu potrzebnego do oceny skuteczności środków stanowiących odstępstwo oraz stosowności wysokości stawki. Należy zatem upoważnić Włochy do dalszego stosowania środków stanowiących odstępstwo do dnia 31 grudnia 2022 r.

([1]) Dz.U. L 347 z 11.12.2006, s. 1.

([2]) Decyzja Rady 2007/441/WE z dnia 18 czerwca 2007 r. upoważniająca Republikę Włoską do stosowania środków stanowiących odstępstwo od art. 26 ust. 1 lit. a) i art. 168 dyrektywy 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (Dz.U. L 165 z 27.6.2007, s. 33).

(7) Należy wyznaczyć terminna złożenie wniosku o ewentualne kolejne przedłużenie okresu stosowania środków stanowiących odstępstwo po 2022 r., które Włochy mogą uznać za konieczne. Ponadto, zgodnie z decyzją 2007/441/WE art. 6 akapit drugi, Włochy powinny być również zobowiązane do przedłożenia sprawozdania wraz z każdym takim wnioskiem o przedłużenie, obejmującego przegląd stosowanego ograniczenia procentowego dotyczącego prawa do odliczenia VAT.

(8) Środki stanowiące odstępstwo będą miały jedynie znikomy wpływna ogólną kwotę podatku pobieranegona końcowym etapie konsumpcji i nie wpłyną negatywniena zasoby własne Unii z tytułu podatku VAT.

(9) Należy zatem odpowiednio zmienić decyzję 2007/441/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W decyzji 2007/441/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) Art. 6 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 6*

Wniosek dotyczący upoważnienia o przedłużenie środków określonych w niniejszej decyzji przedkłada się Komisji do dnia 1 kwietnia 2022 r. Do takiego wniosku dołącza się sprawozdanie obejmujące przegląd stosowanego ograniczenia procentowego dotyczącego prawa do odliczenia VATna podstawie niniejszej decyzji.";

2) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 7*

Niniejsza decyzja traci moc z dniem 31 grudnia 2022 r.".

Artykuł 2

Niniejsza decyzja staje się skuteczna z dniem jej notyfikacji.

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 1 stycznia 2020 r.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 grudnia 2019 r.

W imieniu Rady
Przewodniczący
M. LINTILÄ

DECYZJA RADY (UE, Euratom) 2019/2139

z dnia 10 grudnia 2019 r.

w sprawie wyznaczenia dwóch członków komitetu niezależnych wybitnych osobistości zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 1141/2014 w sprawie statusu i finansowania europejskich partii politycznych i europejskich fundacji politycznych

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Energii Atomowej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 1141/2014 z dnia 22 października 2014 r. w sprawie statusu i finansowania europejskich partii politycznych i europejskich fundacji politycznych ([1]), w szczególności jego art. 11 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W art. 11 ust. 1 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 1141/2014 ustanowiony został komitet niezależnych wybitnych osobistości (zwany dalej „komitetem").

(2) Art. 11 ust. 1 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 1141/2014 przewiduje, że komitet ten składa się z sześciu członków, przy czym Parlament Europejski, Rada i Komisja wyznaczają po dwóch z nich. Skład komitetu jest odnawiany w terminie sześciu miesięcy od zakończenia pierwszej po wyborach sesji Parlamentu Europejskiego. Mandat członków nie jest odnawialny,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Na członków komitetu niezależnych wybitnych osobistości na okres kadencji tego komitetu zostają niniejszym wyznaczeni:

— Algis KRUPAVIČIUS,

— Christian WALDHOFF.

2. Warunkiem wyznaczenia jest podpisanie przez każdego z desygnowanych członków załączonego do niniejszej decyzji oświadczenia o niezależności i braku konfliktu interesów.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 10 grudnia 2019 r.

W imieniu Rady
T. TUPPURAINEN
Przewodniczący

([1]) Dz.U. L 317 z 4.11.2014, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

OŚWIADCZENIE O NIEZALEŻNOŚCI I BRAKU KONFLIKTU INTERESÓW

Ja, niżej podpisany(-na), ..., oświadczam, że zapoznałem(-łam) się z treścią art. 11 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 1141/2014 w sprawie statusu i finansowania europejskich partii politycznych i europejskich fundacji politycznych i że będę pełnić obowiązki członka komitetu niezależnych wybitnych osobistości w pełni niezależnie i z pełnym poszanowaniem przepisów tego rozporządzenia.

Nie będę zwracać się o instrukcje do żadnej instytucji, rządu ani innego organu czy jednostki organizacyjnej ani przyjmować od nich takich instrukcji. Powstrzymam się od wszelkich czynności niezgodnych z charakterem pełnionych przeze mnie obowiązków.

Oświadczam, że zgodnie z moją wiedzą nie znajduję się w sytuacji konfliktu interesów. Konflikt interesów istnieje wówczas, gdy bezstronne i obiektywne pełnienie obowiązków członka komitetu niezależnych wybitnych osobistości jest zagrożone ze względu na kwestie rodzinne lub osobiste, sympatie polityczne, przynależność państwową, światopogląd, przekonania religijne, interes ekonomiczny lub wszelkie inne interesy wspólne z beneficjentem.

W szczególności oświadczam, że nie jestem członkiem Parlamentu Europejskiego, Rady ani Komisji. Nie sprawuję żadnego mandatu wyborczego. Nie jestem urzędnikiem ani innym pracownikiem Unii Europejskiej. Nie jestem obecnym ani byłym pracownikiem europejskiej partii politycznej ani europejskiej fundacji politycznej.

Sporządzono w …

[DATA + PODPIS
osoby desygnowanej na członka
komitetu
niezależnych wybitnych osobistości]

DECYZJA KOMISJI (UE) 2019/2140

z dnia 21 października 2019 r.

w sprawie pomocy państwa SA.52194 - 2019/C (ex 2018/FC) – Republika Słowacka - Podatek obrotowy od sprzedaży detalicznej na Słowacji

(notyfikowana jako dokument nr C(2019) 7474)

(Jedynie tekst w języku słowackim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

(1) W dniu 13 grudnia 2018 r. Rada Narodowa Republiki Słowackiej przyjęła ustawę o podatku specjalnym od sieci sprzedaży detalicznej (zwaną dalej „ustawą o podatku od sprzedaży detalicznej") ([1]), która wprowadza podatek od obrotów sprzedawców detalicznych sprzedających żywność konsumentom końcowym (zwany dalej „podatkiem od sprzedaży detalicznej"). Ustawa o podatku od sprzedaży detalicznej weszła w życie 1 stycznia 2019 r. Pierwszym okresem naliczania podatku był okres od stycznia do marca 2019 r., z płatnością podatku do końca kwietnia 2019 r.

(2) Komisja uzyskała wiedzę o podatku od sprzedaży detalicznej w oparciu o informacje rynkowe, które otrzymywała od października 2018 r. W dniu 21 grudnia 2018 r. Komisja otrzymała skargę, według której zwolnienia z tego podatku na mocy ustawy o podatku od sprzedaży detalicznej stanowią pomoc państwa na rzecz niektórych sprzedawców detalicznych.

(3) W dniu 11 stycznia 2019 r. służby Komisji przesłały do Republiki Słowackiej pismo, w którym zwróciły się o informacje na temat podatku od sprzedaży detalicznej. W dniu 22 stycznia 2019 r. służby Komisji przekazały otrzymaną skargę Republiki Słowackiej w celu uzyskania ewentualnych uwag.

(4) W dniu 7 lutego 2019 r. Komisja otrzymała od Republiki Słowackiej odpowiedź na swoje pismo z dnia 11 stycznia 2019 r. oraz uwagi dotyczące skargi.

(5) W dniu 13 lutego 2019 r. służby Komisji przesłały do Republiki Słowackiej pismo, w którym przedstawiły swoje wstępne stanowisko w przedmiotowej sprawie wraz z informacją, że Komisja rozważa wydanie nakazu zawieszenia zgodnie z art. 13 ust. 1 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 ([2]), dając Republice Słowackiej możliwość przedstawienia uwag.

(6) W dniu 5 marca 2019 r. Republika Słowacka nadesłała odpowiedź na pismo Komisji z dnia 13 lutego 2019 r.

(7) Pismem z dnia 2 kwietnia 2019 r. Komisja poinformowała Republikę Słowacką, że podjęła decyzję o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE") w odniesieniu do wyżej wspomnianego środka wprowadzonego ustawą o podatku od sprzedaży detalicznej („decyzja o wszczęciu postępowania"). Komisja nakazała także natychmiastowe zawieszenie środka zgodnie z art. 13 ust. 1 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589.

(8) Decyzja o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ([3]). Komisja zwróciła się do zainteresowanych stron o zgłaszanie uwag na temat środka pomocy.

(9) Pismem z dnia 13 maja 2019 r. Republika Słowacka przekazała swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania i poinformowała Komisję, że ustawa o podatku od sprzedaży detalicznej została uchylona.

([1]) Ustawa nr 385/2018 z dnia 13 grudnia 2018 r. w sprawie podatku specjalnego od sieci sprzedaży detalicznej oraz zmieniająca ustawę nr 595/2003 w sprawie podatku dochodowego, z późniejszymi zmianami.

([2]) Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 9).

([3]) Dz.U. C 194 z 7.6.2019, s. 11.

(10) Na podstawie informacji przekazanych przez Republikę Słowacką w dniu 13 maja 2019 r., służby Komisji w dniu 29 maja 2019 r. przesłały do Republiki Słowackiej pismo, w którym zwróciły się o dodatkowe informacje na temat statusu prawnego ustawy o podatku od sprzedaży detalicznej. Republika Słowacka nadesłała odpowiedź na pismo Komisji w dniu 10 czerwca 2019 r.

(11) Komisja nie otrzymała od zainteresowanych stron żadnych uwag dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania.

2. OPIS ŚRODKA

(12) Ustawą o podatku od sprzedaży detalicznej wprowadzono podatek mający następujące główne cechy:

a) podatek w wysokości 2,5 % jest płatny od całkowitego obrotu sprzedawców detalicznych sprzedających żywność (w tym obrotu niepochodzącego ze sprzedaży żywności);

b) o ile co najmniej 25 % ich obrotu pochodzi ze sprzedaży żywności konsumentom końcowym;

c) o ile działają oni w co najmniej 15 % wszystkich powiatów Słowacji;

d) na potrzeby spełnienia warunków zastosowania podatku od sprzedaży detalicznej podmioty mające powiązania majątkowe lub osobiste z sojuszami handlowymi lub sieciami handlowymi są traktowane jako odrębni podatnicy;

e) obowiązek zapłaty podatku od sprzedaży detalicznej nie obejmuje następujących kategorii sprzedawców detalicznych:

1) małe i średnie przedsiębiorstwa w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 651/2014 ([4]);

2) zakłady żywienia zbiorowego;

3) sprzedawcy detaliczni, którzy są producentami żywności (lub są powiązani majątkowo z producentami żywności) i prowadzą sprzedaż żywności konsumentom końcowym, uzyskując ze sprzedaży produkowanej przez siebie żywności co najmniej 80 % obrotów netto;

4) sprzedawcy detaliczni uzyskujący co najmniej 80 % obrotów ze sprzedaży żywności jednej klasy;

5) sprzedawcy detaliczni, w przypadku których wysokość należnego podatku od sprzedaży detalicznej za kwartał kalendarzowy nie przekracza 5 000 EUR;

f) do podstawy opodatkowania nie wlicza się obrotu netto punktów sprzedaży detalicznej:

1) znajdujących się w najmniej rozwiniętych powiatach Słowacji i zatrudniających maksymalnie 10 pracowników;

2) znajdujących się w gminach, w których znajdują się nie więcej niż trzy punkty sprzedaży detalicznej sprzedające żywność konsumentom końcowym.

(13) Zgodnie z przepisami ustawy o podatku od sprzedaży detalicznej Ministerstwo Rolnictwa wykorzystuje wpływy netto z podatku od sprzedaży detalicznej, w szczególności na wsparcie rolnictwa i sektora spożywczego. Wpływy netto stanowią różnicę między a) całkowitymi wpływami z podatku od sprzedaży detalicznej a b) łączną kwotą obniżki podatku dochodowego z tytułu zapłaty podatku od sprzedaży detalicznej.

3. UCHYLENIE ŚRODKA

(14) Pismem z dnia 13 maja 2019 r. Republika Słowacka poinformowała Komisję, że ustawa o podatku od sprzedaży detalicznej została uchylona ustawą nr 88/2019 z dnia 9 kwietnia 2019 r. („ustawa o uchyleniu ustawy nr 385/2018"). W związku z tym Republika Słowacka wyraziła stanowisko, że formalne postępowanie wyjaśniające wszczęte przez Komisję stało się bezprzedmiotowe.

(15) W odpowiedzi na prośbę o udzielenie bardziej szczegółowych informacji Republika Słowacka poinformowała Komisję pismem z dnia 10 czerwca 2019 r., że ustawa o podatku od sprzedaży detalicznej nie została uchylona z mocą wsteczną, ponieważ jedna z podstawowych zasad państwa prawa w Republice Słowackiej zakazuje stosowania przepisów podatkowych z mocą wsteczną. Ustawa o uchyleniu ustawy nr 385/2018 weszła w życie w dniu 9 kwietnia 2019 r. i z tą też datą utraciła moc ustawa o podatku od sprzedaży detalicznej.

([4]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz.U. L 187 z 26.6.2014, s. 1).

(16) Ponadto na wniosek służb Komisji Republika Słowacka poinformowała, że podmioty, do których miała zastosowanie ustawa o podatku od sprzedaży detalicznej w okresie swojego obowiązywania, nie były zobowiązane do zapłaty podatku od sprzedaży detalicznej oraz że Republika Słowacka nie ma tytułu prawnego do wymagania zapłaty tego podatku. Republika Słowacka potwierdziła, że żaden z podmiotów nie dokonał zapłaty podatku od sprzedaży detalicznej.

(17) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Republikę Słowacką, ustawa o podatku od sprzedaży detalicznej została zatem uchylona i nie dokonano żadnych płatności podatków ani nie doszło do powstania zobowiązań podatkowych za okres, w którym ustawa ta obowiązywała.

(18) W związku z uchyleniem ustawy o podatku od sprzedaży detalicznej przez Republikę Słowacką formalne postępowanie wyjaśniające wszczęte w odniesieniu do środka pomocy przewidzianego tym aktem stało się bezprzedmiotowe.

4. **WNIOSEK**

(19) Postępowanie na mocy art. 108 ust. 2 TFUE stało się bezprzedmiotowe ze względu na uchylenie przez Republikę Słowacką ustawy o podatku od sprzedaży detalicznej i powinno zostać zamknięte,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Ze względu na uchylenie ustawy o podatku od sprzedaży detalicznej przez Republikę Słowacką formalne postępowanie wyjaśniające, o którym mowa w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, wszczęte w dniu 2 kwietnia 2019 r. w odniesieniu do środka pomocy przewidzianego ustawą o podatku od sprzedaży detalicznej, stało się bezprzedmiotowe i zostaje zamknięte.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Słowackiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 21 października 2019 r.

W imieniu Komisji

Margrethe VESTAGER

Członek Komisji

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY UTWORZONE NA MOCY UMÓW MIĘDZYNARODOWYCH

Jedynie oryginalne teksty EKG ONZ mają skutek prawny w świetle międzynarodowego prawa publicznego. Status i datę wejścia w życie niniejszego regulaminu należy sprawdzać w najnowszej wersji dokumentu EKG ONZ dotyczącego statusu TRANS/WP.29/343, dostępnej pod adresem: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Regulamin ONZ nr 14 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów samochodowych w zakresie kotwiczeń pasów bezpieczeństwa [2019/2141]

Obejmujący wszystkie obowiązujące teksty w tym:

serię poprawek 09 – data wejścia w życie: 29 grudnia 2018 r.

SPIS TREŚCI

REGULAMIN

1. Zakres
2. Definicje
3. Wystąpienie o homologację
4. Homologacja
5. Specyfikacje
6. Badania
7. Kontrole w czasie badań statycznych dotyczących kotwiczeń pasów bezpieczeństwa i po tych badaniach
8. Zmiana i rozszerzenie homologacji typu pojazdu
9. Zgodność produkcji
10. Sankcje z tytułu niezgodności produkcji
11. Instrukcje użytkowania
12. Ostateczne zaniechanie produkcji
13. Nazwy i adresy placówek technicznych odpowiedzialnych za przeprowadzanie badań homologacyjnych orazorganów udzielających homologacji typu
14. Przepisy przejściowe

ZAŁĄCZNIKI

1. Zawiadomienie
2. Układy znaku homologacji
3. Umiejscowienie skutecznych kotwiczeń pasów
4. Procedura określania punktu „H” i rzeczywistego kąta tułowia dla miejsc siedzących w pojazdach silnikowych
5. Urządzenie trakcyjne
6. Minimalna liczba punktów kotwiczenia i lokalizacja dolnych punktów kotwiczenia
7. Badanie dynamiczne jako alternatywa dla badania statycznego wytrzymałości kotwiczeń pasów bezpieczeństwa
8. Specyfikacje manekinów

1. ZAKRES

Niniejszy regulamin stosuje się do:

pojazdów kategorii M i N [1] w odniesieniu do ich kotwiczeń pasów bezpieczeństwa przeznaczonych dla dorosłych pasażerów przy siedzeniach skierowanych przodem, tyłem lub bokiem do kierunku jazdy.

2. DEFINICJE

Do celów niniejszego regulaminu:

2.1. „Homologacja pojazdu" oznacza homologację typu pojazdu wyposażonego w kotwiczenia dla danych rodzajów pasów bezpieczeństwa.

2.2. „Typ pojazdu" oznacza kategorię pojazdów o napędzie silnikowym, które nie różnią się pod takimi istotnymi względami jak wymiary, linie i materiały komponentów konstrukcji pojazdu lub konstrukcji siedzeń, do której zamocowane są kotwiczenia pasów bezpieczeństwa oraz, jeśli wytrzymałość kotwiczeń jest sprawdzana w badaniach dynamicznych, właściwości wszystkich komponentów urządzenia przytrzymującego, takie jak funkcja ogranicznika obciążenia, wpływające na siły działające na kotwiczenia pasów bezpieczeństwa.

2.3. „Kotwiczenia pasów" oznaczają części konstrukcji pojazdu lub konstrukcji siedzenia, lub innej części pojazdu, do której mają być zamocowane elementy pasów bezpieczeństwa.

2.4. „Skuteczne kotwiczenie pasa" oznacza punkt wykorzystywany do konwencjonalnego określenia – zgodnie z postanowieniami pkt 5.4 – kąta każdej części pasa bezpieczeństwa względem pasażera, czyli punkt, do którego należałoby zamocować pas, aby zapewnić takie samo położenie, jak planowane położenie zapiętego pasa, i który może, ale nie musi być rzeczywistym punktem kotwiczenia pasa w zależności od konfiguracji oprzyrządowania pasa bezpieczeństwa w miejscu połączenia z kotwiczeniem pasa.

2.4.1. Na przykład, jeśli

2.4.1.1. zastosowano prowadnice taśmy w konstrukcji pojazdu lub konstrukcji siedzenia, za skuteczne kotwiczenie pasa uznaje się środkowy punkt prowadnicy w miejscu, gdzie taśma wychodzi z prowadnicy po stronie pasażera; oraz

2.4.1.2. pasy biegną bezpośrednio od pasażera do zwijacza zamocowanego do konstrukcji pojazdu lub konstrukcji siedzenia bez zastosowania prowadnicy taśmy, za skuteczne kotwiczenie pasa uznaje się punkt przecięcia osi bębna taśmy z płaszczyzną przechodzącą przez środkową linię taśmy na bębnie.

2.5. „Podłoga" oznacza dolną część nadwozia, połączoną ze ścianami bocznymi pojazdu. W tym kontekście obejmuje ona elementy usztywniające, rozszerzenia i potencjalnie inne wzmocnienia, nawet jeśli znajdują się one poniżej podłogi, takie jak elementy wzdłużne i poprzeczne.

2.6. „Siedzenie" oznacza konstrukcję, wraz z wykończeniem, która może, ale nie musi, być integralną częścią konstrukcji pojazdu, przeznaczoną na miejsce siedzące dla jednej dorosłej osoby. Termin ten obejmuje zarówno siedzenie pojedyncze, jak i część siedzenia kanapowego stanowiącą miejsce siedzące dla jednej osoby.

2.6.1. „Przednie siedzenie pasażera" oznacza siedzenie, którego „najbardziej wysunięty punkt H" leży w pionowej poprzecznej płaszczyźnie przechodzącej przez punkt R kierowcy lub przed tą płaszczyzną.

2.6.2. „Siedzenie skierowane przodem do kierunku jazdy" oznacza siedzenie, które może być używane, kiedy pojazd znajduje się w ruchu i które jest skierowane w stronę przedniej części pojazdu w taki sposób, że pionowa płaszczyzna symetrii siedzenia tworzy kąt mniejszy niż +10° lub -10° z pionową płaszczyzną symetrii pojazdu.

2.6.3. „Siedzenie skierowane tyłem do kierunku jazdy" oznacza siedzenie, które może być używane, kiedy pojazd znajduje się w ruchu i które jest skierowane w stronę tylnej części pojazdu w taki sposób, że pionowa płaszczyzna symetrii siedzenia tworzy kąt mniejszy niż+10° lub -10° z pionową płaszczyzną symetrii pojazdu.

[1] Zgodnie z definicją zawartą w ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, pkt 2.

2.6.4. „Siedzenie skierowane bokiem do kierunku jazdy" oznacza siedzenie, które może być używane w czasie, gdy pojazd znajduje się w ruchu, i które skierowane jest bokiem do kierunku jazdy w taki sposób, że pionowa płaszczyzna symetrii siedzenia tworzy kąt 90° (± 10°) z pionową płaszczyzną symetrii pojazdu.

2.7. „Grupa siedzeń" oznacza siedzenie kanapowe albo siedzenia rozdzielone, ale umieszczone obok siebie (tak, że przednie kotwiczenia jednego siedzenia znajdują się w jednej linii lub przed tylnymi kotwiczeniami i w jednej linii lub za przednimi kotwiczeniami drugiego siedzenia), służące do siedzenia dla jednej lub kilku dorosłych osób.

2.8. „Siedzenie kanapowe" oznacza kompletną konstrukcję z wykończeniem, przeznaczoną do siedzenia dla więcej niż jednej dorosłej osoby.

2.9. „Typ siedzenia" oznacza kategorię siedzeń, które nie różnią się pod względem tak istotnych aspektów, jak:

2.9.1. kształt i wymiary konstrukcji siedzenia oraz materiał użyty do jego wykonania,

2.9.2. typ i wymiary systemów regulacji i wszystkich systemów blokady,

2.9.3. typ i wymiary kotwiczeń pasów przy siedzeniu, kotwiczenia siedzenia oraz powiązanych części konstrukcji pojazdu.

2.10. „Kotwiczenie siedzenia" oznacza układ, przy pomocy którego konstrukcja siedzenia jest mocowane do konstrukcji pojazdu, w tym powiązane części konstrukcji pojazdu.

2.11. „System regulacji" oznacza urządzenie umożliwiające ustawienie siedzenia lub jego części w pozycji dostosowanej do budowy ciała osoby zajmującej siedzenie. Urządzenie takie może w szczególności pozwalać na:

2.11.1. przesuwanie wzdłużne;

2.11.2. przesuwanie pionowe;

2.11.3. przesuwanie kątowe.

2.12. „Układ przesuwu" oznacza urządzenie, za pomocą którego siedzenie lub jedna z jego części może zostać przesunięta lub obrócona, bez ustalonej pozycji pośredniej, w sposób zapewniający łatwy dostęp do przestrzeni za danym siedzeniem.

2.13. „Układ blokady" oznacza każde urządzenie zapewniające utrzymanie siedzenia i jego części w dowolnym położeniu użytkowym, w tym urządzenia blokujące zarówno oparcie siedzenia względem siedzenia, jak również siedzenie względem pojazdu.

2.14. „Strefa odniesienia" oznacza przestrzeń między dwoma pionowymi płaszczyznami wzdłużnymi, oddalonymi o 400 mm i symetrycznymi w odniesieniu do punktu H, wyznaczonymi obrotem z pozycji pionowej do poziomej urządzenia pomiarowego w kształcie głowy, opisanego w załączniku 1 do regulaminu nr 21. Urządzenie umieszczane jest zgodnie z opisem we wspomnianym załączniku do regulaminu nr 21 i ustawiane na maksymalną długość 840 mm.

2.15. „Funkcja ogranicznika obciążenia tułowia" oznacza dowolną część pasa bezpieczeństwa, siedzenia lub pojazdu, która ma ograniczyć poziom sił przytrzymujących, działających na tułów osoby zajmującej siedzenie w razie kolizji.

3. WYSTĄPIENIE O HOMOLOGACJĘ

3.1. O udzielenie homologacji typu pojazdu w zakresie kotwiczeń pasów występuje producent pojazdu lub jego należycie upoważniony przedstawiciel.

3.2. Do wniosku należy dołączyć trzy egzemplarze każdego z niżej wymienionych dokumentów oraz następujące dane:

3.2.1. Rysunki ogólnej konstrukcji pojazdu w odpowiedniej skali, przedstawiające położenie kotwiczeń pasów, skutecznych kotwiczeń pasów (w stosownych przypadkach) oraz szczegółowe rysunki kotwiczeń pasów;

3.2.2. Specyfikację zastosowanych materiałów, które mogą wpłynąć na wytrzymałość kotwiczeń pasów;

3.2.3. Opis techniczny kotwiczeń pasów;

3.2.4. W przypadku kotwiczeń pasów zamocowanych do konstrukcji siedzenia:

3.2.4.1. Szczegółowy opis typu pojazdu w odniesieniu do konstrukcji siedzeń, ich kotwiczeń oraz układów regulacji i blokady;

3.2.4.2. Rysunki siedzeń — w odpowiedniej skali i wystarczająco szczegółowe — ich kotwiczeń do pojazdu oraz układów regulacji i blokady.

3.2.5. Potwierdzenie, że badanie homologacyjne pasa bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymującego jest zgodne z regulaminem ONZ nr 16, jeśli producent pojazdu zdecyduje się na alternatywne badanie dynamiczne wytrzymałości.

3.3. W zależności od decyzji producenta placówce technicznej przeprowadzającej badania homologacyjne należy dostarczyć reprezentatywny egzemplarz typu pojazdu, który ma być homologowany, lub części pojazdu uznane za najważniejsze w odniesieniu do badań kotwiczeń pasów.

4. HOMOLOGACJA

4.1. Homologacji typu pojazdu udziela się, jeżeli pojazd, którego dotyczy wniosek o udzielenie homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem, spełnia odnośne wymogi niniejszego regulaminu.

4.2. Każdemu homologowanemu typowi nadaje się numer homologacji. Dwie pierwsze jego cyfry (obecnie 08, co odpowiada serii poprawek 08) oznaczają serię poprawek obejmujących ostatnie główne zmiany dostosowujące regulamin do postępu technicznego przed datą udzielenia homologacji. Ta sama Umawiająca się Strona nie może przydzielić tego samego numeru innemu typowi pojazdu, zgodnie z definicją w pkt 2.2 powyżej.

4.3. Zawiadomienie o homologacji, rozszerzeniu, odmowie lub wycofaniu homologacji, lub ostatecznym zaniechaniu produkcji typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem przekazuje się Stronom Porozumienia z 1958 r., stosującym niniejszy regulamin, na formularzu zgodnym ze wzorem zamieszczonym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.

4.4. Na każdym pojeździe zgodnym z typem pojazdu homologowanym zgodnie z niniejszym regulaminem, w widocznym i łatwo dostępnym miejscu określonym w formularzu homologacji, umieszcza się międzynarodowy znak homologacji zawierający:

4.4.1. okrąg otaczający literę „E", po której następuje numer identyfikujący państwo, które udzieliło homologacji ([2]);

4.4.2. numer niniejszego regulaminu, umieszczony z prawej strony okręgu opisanego w pkt 4.4.1;

([2]) Numery identyfikujące Umawiające się Strony Porozumienia z 1958 r. podano w załączniku 3 do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 – http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

4.4.3. literę „e” po prawej stronie numeru niniejszego regulaminu w przypadku homologacji typu na podstawie badania dynamicznego opisanego w załączniku 7.

4.5. Jeżeli pojazd jest zgodny z typem pojazdu homologowanym zgodnie z jednym lub kilkoma innymi regulaminami załączonymi do Porozumienia w państwie, które udzieliło homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem, nie trzeba powtarzać symbolu opisanego w pkt 4.4.1; w takim przypadku dodatkowe numery i symbole wszystkich regulaminów, zgodnie z którymi udzielono homologacji w danym państwie, należy umieścić w kolumnach po prawej stronie symbolu opisanego w punkcie 4.4.1.

4.6. Znak homologacji musi być czytelny i nieusuwalny.

4.7. Znak homologacji umieszcza się na tabliczce znamionowej pojazdu zamontowanej przez producenta lub w jej pobliżu.

4.8. Przykładowe układy znaku homologacji przedstawiono w załączniku 2 do niniejszego regulaminu.

5. SPECYFIKACJE

5.1. Definicje (zob. załącznik 3)

5.1.1. Punkt H oznacza punkt odniesienia zdefiniowany w pkt 2.3 załącznika 4 do niniejszego regulaminu, który należy określić zgodnie z procedurą określoną w tym załączniku.

5.1.1.1. Punkt H’ oznacza punkt odniesienia odpowiadający H zdefiniowanemu w pkt 5.1.1, który należy określić dla każdego normalnego położenia, w jakim używa się siedzenia.

5.1.1.2. Punkt R oznacza punkt odniesienia siedzenia zdefiniowany w pkt 2.4 załącznika 4 do niniejszego regulaminu.

5.1.2. Trójwymiarowy układ odniesienia został zdefiniowany w dodatku 2 do załącznika 4 do niniejszego regulaminu.

5.1.3. Punkty L_1 i L_2 to dolne skuteczne kotwiczenia pasa.

5.1.4. Punkt C jest punktem znajdującym się 450 mm pionowo ponad punktem R. Jednakże jeżeli odległość S określona w pkt 5.1.6 nie jest mniejsza niż 280 mm i jeśli producent wybierze wzór alternatywny BR = 260 mm + 0,8 S, określony w pkt 5.4.3.3, odległość pionowa między C a R musi wynosić 500 mm.

5.1.5. Kąty α1 i α2 oznaczają odpowiednio kąty, które zostały utworzone przez płaszczyznę poziomą i przez płaszczyzny prostopadłe do pionowej wzdłużnej płaszczyzny symetrii siedzenia, które przebiegają przez punkt R oraz punkty L_1 i L_2.

Jeżeli siedzenie ma możliwość regulacji, wymóg ten musi być również spełniony dla punktów H wszystkich normalnych pozycji kierowcy lub pozycji jazdy zgodnie ze wskazaniem producenta pojazdu.

5.1.6. S oznacza odległość w mm między górnym skutecznym kotwiczeniem pasa a płaszczyzną odniesienia P równoległą do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu, którą określa się w następujący sposób:

5.1.6.1. płaszczyzna P jest wzdłużną płaszczyzną symetrii siedzenia, jeżeli miejsce siedzące jest dobrze określone przez kształt siedzenia;

5.1.6.2. jeżeli pozycja siedzenia nie jest dobrze określona:

5.1.6.2.1. płaszczyzna P dla siedzenia kierowcy to płaszczyzna równoległa do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu, przebiegająca pionowo przez punkt środkowy koła kierownicy lub kierownicy w jej położeniu środkowym, jeżeli kierownica jest regulowana, przy czym przyjmuje się, że punkt środkowy znajduje się na płaszczyźnie koła kierownicy;

5.1.6.2.2. płaszczyzna P dla pasażera siedzącego na przednim zewnętrznym siedzeniu jest symetryczna do płaszczyzny P siedzenia kierowcy;

5.1.6.2.3. płaszczyzna P dla tylnych zewnętrznych miejsc siedzących jest płaszczyzną podaną przez producenta, pod warunkiem zachowania następujących wartości granicznych odległości A między wzdłużną płaszczyzną symetrii pojazdu a płaszczyzną P pojazdu:

A jest większe lub równe 200 mm, jeżeli siedzenie kanapowe zostało zaprojektowane tylko dla dwóch pasażerów;

A jest większe lub równe 300 mm, jeżeli siedzenie kanapowe zostało zaprojektowane dla więcej niż dwóch pasażerów.

5.2. Specyfikacje ogólne

5.2.1. Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa muszą być zaprojektowane, wykonane i rozmieszczone w taki sposób:

5.2.1.1. że umożliwiają montaż odpowiedniego pasa bezpieczeństwa. Kotwiczenia pasów przy przednich zewnętrznych miejscach siedzących muszą odpowiadać pasom bezpieczeństwa, wyposażonym w zwijacz i system powrotu do górnego zamocowania, ze szczególnym uwzględnieniem charakterystyki wytrzymałościowej kotwiczeń, chyba że producent nie wyposaża pojazdu w inny typ pasów ze zwijaczem. Jeżeli kotwiczenia są odpowiednie tylko dla określonych typów pasów bezpieczeństwa, na formularzu wymienionym w pkt 4.3 powyżej należy wskazać odpowiednie typy;

5.2.1.2. aby zredukować do minimum ryzyko ześlizgnięcia się prawidłowo zapiętego pasa bezpieczeństwa;

5.2.1.3. aby zredukować do minimum ryzyko uszkodzenia pasa w wyniku zetknięcia z elementami konstrukcji pojazdu lub siedzenia, które mają ostre krawędzie;

5.2.1.4. że pojazd w normalnych warunkach eksploatacyjnych spełnia wymagania niniejszego regulaminu;

5.2.1.5. że – w przypadku kotwiczeń zamocowanych w różnych położeniach tak, aby umożliwić wejście do pojazdu i przytrzymywać pasażerów – specyfikacje zawarte w niniejszym regulaminie dotyczą kotwiczeń w skutecznej pozycji przytrzymującej.

5.3. Minimalna liczba punktów kotwiczenia pasów

5.3.1. Wszystkie pojazdy kategorii M i N (z wyjątkiem pojazdów kategorii M_2 lub M_3, które należą do klas I lub A[1]) muszą być wyposażone w kotwiczenia pasów bezpieczeństwa spełniające wymagania niniejszego regulaminu.

Jeżeli pojazdy kategorii M_2 lub M_3, które należą do klas I lub A[1]) są wyposażone w kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, kotwiczenia te muszą spełniać wymagania niniejszego regulaminu.

5.3.1.1. Kotwiczenia systemu podwójnych pasów piersiowych posiadające homologację zgodnie z regulaminem nr 16 jako pas typu S, ze zwijaczami lub bez, muszą być zgodne z wymaganiami regulaminu nr 14, ale dodatkowe kotwiczenie lub kotwiczenia dla celów mocowania taśmy krokowej (zespołu taśmy) nie podlegają wymaganiom niniejszego regulaminu dotyczącym wytrzymałości i położenia.

5.3.2. Minimalna liczba kotwiczeń pasa bezpieczeństwa dla każdego siedzenia skierowanego przodem, tyłem i bokiem do kierunku jazdy została określona w załączniku 6.

5.3.3. W przypadku zewnętrznych miejsc siedzących innych niż przednie miejsca siedzące w pojazdach kategorii N_1, przedstawionych w załączniku 6 i oznaczonych symbolem Ø, dopuszcza się dwa kotwiczenia dolne, jeśli pomiędzy siedzeniem a najbliższą ścianą boczną pojazdu istnieje przejście zapewniające pasażerom dostęp do innych części pojazdu.

Przestrzeń pomiędzy siedzeniem a ścianą boczną uznaje się za przejście, jeśli odległość pomiędzy ścianą boczną przy zamkniętych drzwiach a pionową płaszczyzną wzdłużną przechodzącą przez linię środkową danego siedzenia, mierzona w punkcie R miejsca siedzącego i prostopadle do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu, wynosi więcej niż 500 mm.

5.3.4. Dla przednich środkowych miejsc siedzących, przedstawionych w załączniku 6 i oznaczonych symbolem *, dwa dolne kotwiczenia są uważane za wystarczające, jeżeli szyba przednia znajduje się poza strefą odniesienia określoną w załączniku 1 do regulaminu nr 21; jeżeli szyba znajduje się w tej strefie odniesienia, wymagane są trzy kotwiczenia.

Jeśli chodzi o kotwiczenia pasów uznaje się, że szyba przednia jest częścią strefy odniesienia, jeśli może ona wejść w kontakt statyczny z aparatem badawczym, zgodnie z metodą opisaną w załączniku 1 do regulaminu nr 21.

5.3.5. Dla każdego miejsca siedzącego oznaczonego w załączniku 6 symbolem ╬, niezbędne są trzy kotwiczenia. Dopuszcza się jednak dwa kotwiczenia, jeśli spełnione są następujące warunki:

5.3.5.1. bezpośrednio z przodu znajduje się siedzenie lub inne części pojazdu zgodne z regulaminem nr 80, dodatek 1 pkt 3.5; lub

5.3.5.2. żadna część pojazdu nie znajduje się w strefie odniesienia ani nie może znaleźć się w strefie odniesienia, gdy pojazd znajduje się w ruchu; lub

5.3.5.3. części pojazdu znajdujące się w wymienionej strefie odniesienia są zgodne z wymaganiami w zakresie pochłaniania energii określonymi w regulaminie nr 80, dodatek 6.

5.3.5.4. Pkt 5.3.5.1–5.3.5.3 nie dotyczą siedzenia kierowcy.

5.3.6. Dla wszystkich siedzeń lub miejsc siedzących przeznaczonych do użytku wyłącznie w czasie postoju pojazdu, a także wszystkich siedzeń w każdym pojeździe niepodlegających pkt 5.3.1–5.3.4, nie wymaga się kotwiczeń pasów. Jeśli pojazd wyposażony jest w kotwiczenia dla takich siedzeń, kotwiczenia te muszą być zgodne z postanowieniami niniejszego regulaminu. Wszelkie kotwiczenia przeznaczone do stosowania wyłącznie w połączeniu z pasem dla osoby niepełnosprawnej lub jakimkolwiek innym systemem przytrzymującym zgodnym z regulaminem nr 107, seria poprawek 02, załącznik 8, nie muszą spełniać wymogów niniejszego regulaminu.

5.3.7. W przypadku górnego pokładu pojazdu piętrowego, wymagania dotyczące przednich środkowych miejsc siedzących obowiązują również w odniesieniu do przednich zewnętrznych miejsc siedzących.

5.3.8. W przypadku siedzeń, które można obrócić lub ustawić w innym kierunku, przeznaczonych do użytku w czasie postoju pojazdu, wymagania pkt 5.3.1 obowiązują tylko w odniesieniu do pozycji przeznaczonych do normalnego wykorzystania w czasie ruchu pojazdu na drodze, zgodnie z niniejszym regulaminem. Odpowiednią informację należy zamieścić w dokumencie informacyjnym.

5.4. Położenie kotwiczeń pasów (zob. załącznik 3, rysunek 1)

5.4.1. Zasady ogólne

5.4.1.1. Kotwiczenia pasów dla każdego pasa mogą być umieszczone w całości w konstrukcji pojazdu, w konstrukcji siedzenia lub w innej części pojazdu, lub mogą być rozmieszczone w tych trzech położeniach.

5.4.1.2. Każde kotwiczenie pasa może być wykorzystane do zamocowania końców dwóch przyległych pasów bezpieczeństwa, pod warunkiem spełnienia wymagań badań.

5.4.2. Położenie skutecznych dolnych kotwiczeń pasów

5.4.2.1. Siedzenia przednie, kategoria pojazdów M_1

W pojazdach silnikowych kategorii M_1, kąt α_1 (po stronie przeciwnej do zamka) musi mieścić się w przedziale 30–80 stopni, a kąt α_2 (po stronie zamka) — w przedziale 45–80 stopni. Oba wymagania dotyczące kątów obowiązują dla wszystkich położeń siedzeń przednich w trakcie jazdy. Jeśli przynajmniej jeden z kątów, α_1 lub α_2, jest stały (np. kotwiczenie zamocowane do siedzenia) we wszystkich normalnych położeniach użytkowych, jego wartość musi wynosić 60 ± 10°. W przypadku siedzeń regulowanych z systemem regulacji i kątem oparcia siedzenia mniejszym niż 20° (zob. załącznik 3, rysunek 1), kąt α1 może być mniejszy od wartości minimalnej (30°) określonej powyżej, pod warunkiem że nie jest mniejszy niż 20° w żadnym normalnym położeniu użytkowym.

5.4.2.2. Siedzenia tylne, kategoria pojazdów M_1

W pojazdach silnikowych kategorii M_1, kąty α_1 i α_2 muszą mieścić się w przedziale 30–80 stopni dla wszystkich siedzeń tylnych. Jeśli siedzenia tylne są regulowane, powyższe kąty obowiązują dla wszystkich położeń w trakcie jazdy.

5.4.2.3. Siedzenia przednie, kategorie pojazdów inne niż M_1

W pojazdach silnikowych kategorii innych niż M_1, kąty α_1 i α_2 muszą mieścić się w przedziale 30–80 stopni dla wszystkich położeń siedzeń przednich w trakcie jazdy. W przypadku siedzeń przednich pojazdów o maksymalnej masie nieprzekraczającej 3,5 t, jeśli przynajmniej jeden z kątów, α_1 lub α_2, jest stały we wszystkich normalnych położeniach użytkowych, jego wartość musi wynosić 60 ± 10° (np. kotwiczenie zamocowane do siedzenia).

5.4.2.4. Siedzenia tylne i specjalne siedzenia przednie lub tylne, kategorie pojazdów inne niż M_1

W pojazdach kategorii innych niż M_1 w przypadku:

a) siedzeń kanapowych;

b) siedzeń regulowanych (przednich i tylnych) z systemem regulacji i kątem oparcia siedzenia mniejszym niż 20° (zob. załącznik 3, rysunek 1); oraz

c) pozostałych siedzeń tylnych.

Kąty α_1 i α_2 mogą być w przedziale 20°–80° w każdym normalnym położeniu użytkowym. W przypadku siedzeń przednich pojazdów o maksymalnej masie nieprzekraczającej 3,5 t, jeśli przynajmniej jeden z kątów, α_1 lub α_2, jest stały we wszystkich normalnych położeniach użytkowych, jego wartość musi wynosić 60 ± 10° (np. kotwiczenie zamocowane do siedzenia).

W przypadku siedzeń innych niż przednie w pojazdach kategorii M_2 i M_3, kąty α_1 i α_2 muszą mieścić się w przedziale 45–90 stopni dla wszystkich normalnych położeń użytkowych.

5.4.2.5. Odległość pomiędzy dwoma pionowymi płaszczyznami równoległymi do pionowej wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu, z których każda przechodzi przez dwa różne spośród dwóch skutecznych dolnych kotwiczeń pasów L_1 i L_2 tego samego pasa bezpieczeństwa, nie może być mniejsza niż 350 mm. W przypadku siedzeń skierowanych bokiem do kierunku jazdy odległość pomiędzy dwoma pionowymi płaszczyznami równoległymi do pionowej wzdłużnej płaszczyzny symetrii siedzenia, z których każda przechodzi przez dwa różne spośród dwóch skutecznych dolnych kotwiczeń pasów L_1 i L_2 tego samego pasa bezpieczeństwa, nie może być mniejsza niż 350 mm. Jeżeli w tylnym rzędzie siedzeń pojazdów kategorii M_1 i N_1 jest tylko jedno środkowe siedzenie, to powyższa odległość nie może być mniejsza niż 240 mm dla tego środkowego siedzenia, pod warunkiem że środkowego tylnego siedzenia nie można zamienić z żadnym innym siedzeniem w pojeździe. Wzdłużna płaszczyzna symetrii siedzenia musi przechodzić pomiędzy punktami L_1 i L_2 i musi być oddalona od nich o przynajmniej 120 mm.

5.4.3. Położenie skutecznych górnych kotwiczeń pasów (zob. załącznik 3)

5.4.3.1. W przypadku zastosowania prowadnicy taśmy lub podobnego urządzenia wpływającego na położenie skutecznego górnego kotwiczenia pasa, położenie należy określić w konwencjonalny sposób, analizując położenie kotwiczenia, gdy wzdłużna linia środkowa taśmy przechodzi przez punkt J_1 ustalony od punktu R przez następujące kolejne trzy odcinki:

RZ: odcinek linii tułowia mierzony w kierunku górnym od punktu R, o długości 530 mm;

ZX: odcinek prostopadły do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu, mierzony z punktu Z w kierunku kotwiczenia, o długości 120 mm;

XJ_1: odcinek prostopadły do płaszczyzny zdefiniowanej odcinkami RZ i ZX, mierzony do przodu od punktu X, o długości 60 mm.

Punkt J_2 określa się symetrycznie do punktu J_1 na wzdłużnej płaszczyźnie pionowej przechodzącej przez opisaną w pkt 5.1.2 linię tułowia manekina umieszczonego na danym siedzeniu.

W przypadku zastosowania konfiguracji z dwoma parami drzwi w celu zapewnienia dostępu do siedzeń przednich i tylnych, a także kotwiczeń górnych zamocowanych do słupka B, system musi być zaprojektowany tak, aby nie utrudniać wsiadania i wysiadania z pojazdu.

5.4.3.2. Skuteczne kotwiczenie górne musi leżeć poniżej płaszczyzny FN, prostopadłej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii siedzenia, tworzącej kąt 65° z linią tułowia. W przypadku siedzeń tylnych kąt może być obniżony do 60°. Płaszczyzna FN musi być położona tak, aby przecinać linię tułowia w punkcie D, tak aby DR = 315 mm + 1,8 S. Jeśli S ≤ 200 mm, DR = 675 mm.

5.4.3.3. Skuteczne kotwiczenie górne pasa musi leżeć poniżej płaszczyzny FN, prostopadłej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii siedzenia, przecinającej linię tułowia pod kątem 120° w punkcie B, tak że BR = 260 mm + S. Jeśli S ≥ 280 mm, producent może zastosować BR = 260 mm + 0,8 S według własnego uznania.

5.4.3.4. Wartość S nie może być mniejsza niż 140 mm.

5.4.3.5. Skuteczne kotwiczenie górne pasa musi być położone z tyłu płaszczyzny pionowej prostopadłej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i przechodzącej przez punkt R, jak przedstawiono w załączniku 3.

5.4.3.6. Skuteczne kotwiczenie górne pasa musi być położone powyżej płaszczyzny poziomej przechodzącej przez punkt C określony w pkt 5.1.4.

5.4.3.6.1. Niezależnie od wymagań pkt 5.4.3.6 skuteczne górne kotwiczenie pasa siedzenia pasażera w pojazdach kategorii M_2 i M_3 można regulować poniżej tej specyfikacji, pod warunkiem spełnienia następujących wymogów:

a) pasy bezpieczeństwa lub siedzenie muszą być w sposób trwały oznaczone w celu określenia położenia skutecznego górnego kotwiczenia pasa, które musi spełniać wymagania minimalnej wysokości górnego kotwiczenia określone w pkt 5.4.3.6. Oznakowanie to musi jasno wskazywać, kiedy kotwiczenie jest w położeniu odpowiednim dla osoby dorosłej średniego wzrostu;

b) skuteczne kotwiczenie górne musi być zaprojektowane tak, aby możliwe było dostosowanie wysokości urządzeniem do ręcznej regulacji, łatwo dostępnym dla siedzącego użytkownika, wygodnym i prostym w obsłudze;

c) skuteczne kotwiczenie górne musi być zaprojektowane tak, aby zapobiegało niezamierzonemu ruchowi kotwiczenia w górę, co zmniejszałoby skuteczność urządzenia w normalnym użytkowaniu;

d) producent w instrukcji obsługi pojazdu musi umieścić jasne wskazówki dotyczące regulacji systemów oraz informację o przeznaczeniu i ograniczeniach w stosowaniu dla osób o niskim wzroście.

Jednak w przypadku gdy urządzenie do regulacji wysokości barku nie jest bezpośrednio przymocowane do konstrukcji pojazdu ani konstrukcji siedzenia, ale działa na zasadzie elastycznego urządzenia regulacji wysokości barku:

e) wymogi, o których mowa w lit. a) i d) powyżej, muszą być nadal spełnione w ramach homologacji typu na podstawie regulaminu nr 14, z wykorzystaniem urządzenia przytrzymującego, które ma zostać zainstalowane;

f) wymagany jest dowód na to, że pas bezpieczeństwa wraz elastycznym urządzeniem regulacji wysokości barku jest zgodny z wymogami dla urządzeń przytrzymujących zawartymi w regulaminie nr 16; Wymogi określone w lit. b) i c) muszą być spełnione zgodnie z pkt 8.3 w ramach homologacji typu na podstawie regulaminu nr 16.

5.4.3.7. Oprócz kotwiczenia górnego określonego w pkt 5.4.3.1 możliwe jest umieszczenie innych skutecznych kotwiczeń górnych, jeżeli spełniony jest jeden z następujących warunków:

5.4.3.7.1. Dodatkowe kotwiczenia są zgodne z wymaganiami pkt 5.4.3.1–5.4.3.6.

5.4.3.7.2. Dodatkowe kotwiczenia mogą być użyte bez pomocy narzędzi, są zgodne z wymaganiami pkt 5.4.3.5 i 5.4.3.6 oraz znajdują się w jednym z obszarów określonych przez przesunięcie obszaru widocznego na rysunku 1 w załączniku 3 do niniejszego regulaminu o 80 mm pionowo w górę lub w dół.

5.4.3.7.3. Kotwiczenie przeznaczone dla podwójnych pasów piersiowych jest zgodne z wymaganiami określonymi w pkt 5.4.3.6, jeśli położone jest za płaszczyzną poprzeczną przechodzącą przez linię odniesienia i znajduje się:

5.4.3.7.3.1. w przypadku kotwiczenia pojedynczego — w obszarze wspólnym dla dwóch dwuścianów określonych przez linie pionowe przechodzące przez punkt J_1 i J_2, zgodnie z definicją w pkt 5.4.3.1, których odcinki poziome pokazano na rysunku 2 w załączniku 3 do niniejszego regulaminu;

5.4.3.7.3.2. w przypadku dwóch kotwiczeń – w dowolnym z określonych powyżej dwuścianów, z zastrzeżeniem że żadne kotwiczenie nie jest oddalone o więcej niż 50 mm od symetrycznie położonego, lustrzanego odbicia drugiego kotwiczenia względem płaszczyzny P, zdefiniowanej zgodnie z pkt 5.1.6 dla danego siedzenia.

5.5. Wymiary gwintowanych otworów kotwiczenia

5.5.1. Kotwiczenie musi posiadać gwintowany otwór 7/16 cali (20 UNF 2B).

5.5.2. Jeśli pojazd wyposażony jest przez producenta w pasy bezpieczeństwa, które są zamocowane do wszystkich kotwiczeń przypisanych do danego siedzenia, kotwiczenia te nie muszą spełniać wymagań określonych w pkt 5.5.1, pod warunkiem że są zgodne z innymi postanowieniami niniejszego regulaminu. Poza tym wymaganie określone w pkt 5.5.1 nie dotyczy dodatkowych kotwiczeń, które spełniają wymaganie określone w pkt 5.4.3.7.3.

5.5.3. Należy zapewnić możliwość usunięcia pasa bezpieczeństwa bez uszkadzania kotwiczenia.

6. BADANIA

6.1. Badania ogólne kotwiczeń pasów bezpieczeństwa

6.1.1. Z zastrzeżeniem zastosowania postanowień pkt 6.2 i na wniosek producenta:

6.1.1.1. Badania mogą być przeprowadzone na konstrukcji pojazdu lub na kompletnym gotowym pojeździe;

6.1.1.2. Badania mogą być ograniczone do kotwiczeń dotyczących tylko jednego siedzenia lub jednej grupy siedzeń pod warunkiem że:

a) właściwości konstrukcyjne kotwiczeń są identyczne z właściwościami kotwiczeń pozostałych siedzeń lub grupy siedzeń; oraz

b) jeśli kotwiczenia są całkowicie lub częściowo zamontowane do siedzenia lub grupy siedzeń, właściwości konstrukcyjne siedzenia lub grupy siedzeń są identyczne z właściwościami pozostałych siedzeń lub grup siedzeń.

6.1.1.3. Okna i drzwi mogą być zamontowane lub nie, zamknięte lub otwarte;

6.1.1.4. Zamontowane mogą być systemy normalnie montowane i potencjalnie zwiększające sztywność konstrukcji pojazdu.

6.1.2. Siedzenia muszą być zamontowane i ustawione w pozycji do prowadzenia pojazdu lub użytkowej, wybranej przez placówkę techniczną odpowiedzialną za przeprowadzanie badań homologacyjnych, tak aby zapewnić najbardziej niekorzystne warunki w odniesieniu do wytrzymałości systemu. Ustawienie siedzeń należy określić w sprawozdaniu. Oparcia siedzenia – jeśli ich nachylenie jest regulowane – muszą być zablokowane w sposób wskazany przez producenta, a w przypadku braku takiego wskazania, w położeniu odpowiadającym skutecznemu kątowi oparcia, jak najbardziej zbliżonemu do 25° dla pojazdów kategorii M_1 i N_1 oraz 15° dla pojazdów wszystkich innych kategorii.

6.2. Mocowanie pojazdu do celów badania kotwiczeń pasów bezpieczeństwa.

6.2.1. Metoda zastosowana do zamocowania pojazdu w czasie badań nie może zwiększać wytrzymałości kotwiczeń pasów bezpieczeństwa ani ich obszaru kotwiczenia, ani zmniejszać normalnego odkształcenia konstrukcji.

6.2.2. Urządzenie mocujące jest uważane za wystarczające, jeśli nie wywiera żadnego wpływu na obszar nad całą szerokością konstrukcji i jeśli pojazd lub konstrukcja są zablokowane lub zamocowane z przodu w odległości przynajmniej 500 mm od kotwiczenia, które ma być badane, a także jest przytrzymany lub zamocowany z tyłu, przynajmniej 300 mm od kotwiczenia.

6.2.3. Zaleca się, aby konstrukcja opierała się na podporach ustawionych w przybliżeniu zgodnie z osiami kół lub, jeśli nie jest to możliwe, zgodnie z punktami zamocowania zawieszenia.

6.2.4. W przypadku zastosowania metody mocowania innej niż opisana w pkt 6.2.1–6.2.3 niniejszego regulaminu należy przedstawić potwierdzenie, że jest to metoda równoważna.

6.3. Ogólne wymagania dotyczące badań kotwiczeń pasów bezpieczeństwa

6.3.1. Kotwiczenia pasów tej samej grupy siedzeń bada się jednocześnie. Jeśli istnieje ryzyko, że niesymetryczne obciążenie siedzeń lub kotwiczeń może prowadzić do negatywnego wyniku, można przeprowadzić badanie dodatkowe z obciążeniem niesymetrycznym.

6.3.2. Siłę pociągową należy przyłożyć pod kątem 10° ± 5° powyżej płaszczyzny poziomej, w płaszczyźnie równoległej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu.

Należy zastosować obciążenie wstępne wielkości 10 % z tolerancją ± 30 % względem obciążenia docelowego. obciążenie zwiększa się do 100 % odpowiedniego obciążenia docelowego.

6.3.3. Pełne obciążenie należy osiągnąć jak najszybciej, maksymalnie w ciągu 60 sekund.

Na wniosek producenta przyłożenie pełnego obciążenia może jednak nastąpić w ciągu 4 sekund.

Kotwiczenia pasów muszą wytrzymać określone obciążenie przez przynajmniej 0,2 sekundy.

6.3.4. Urządzenia trakcyjne, które mają być stosowane w badaniach, opisane w pkt 6.4 poniżej, przedstawiono w załączniku 5. Urządzenia przedstawione w załączniku 5, rysunek 1 umieszcza się na poduszce siedzenia, a następnie – jeśli to możliwe – dociska do oparcia siedzenia, ciasno opinając taśmą pasa. Urządzenie przedstawione w załączniku 5, rysunek 2 umieszcza się w odpowiednim miejscu, taśma pasa przechodzi wokół urządzenia i jest ciasno opięta. W tym momencie do kotwiczeń pasów bezpieczeństwa nie należy przykładać obciążenia wstępnego większego niż minimum niezbędne do prawidłowego ustawienia urządzenia badawczego.

Szerokość urządzenia trakcyjnego o rozmiarze 254 mm lub 406 mm stosowanego na każdym miejscu siedzącym, musi być jak najbardziej zbliżona do odległości pomiędzy kotwiczeniami dolnymi.

Urządzenie trakcyjne musi być ustawione tak, aby w trakcie badania nie dochodziło do żadnych wzajemnych oddziaływań, które mogą mieć negatywny wpływ na obciążenie i rozkład obciążeń.

6.3.5. Kotwiczenia pasów przy siedzeniach, dla których zapewniono górne kotwiczenia pasa, należy badać w następujących warunkach:

6.3.5.1. Przednie siedzenia zewnętrzne:

Kotwiczenia pasa należy przedłożyć do badania określonego w pkt 6.4.1, w którym obciążenia przenosi się przez urządzenie odtwarzające geometrię pasa trzypunktowego wyposażonego w zwijacz z systemem powrotu lub prowadnicą taśmy przy górnym kotwiczeniu pasa. Ponadto, jeśli liczba kotwiczeń przekracza liczbę wskazaną w pkt 5.3, kotwiczenia te należy przedłożyć do badania określonego w pkt 6.4.5, w którym obciążenia przenosi się przez urządzenie odtwarzające geometrię typu pasa bezpieczeństwa, który ma być do nich zamocowany.

6.3.5.1.1. Jeśli do wymaganego zewnętrznego dolnego kotwiczenia pasa nie jest zamontowany zwijacz lub jeśli zwijacz jest zamontowany do górnego kotwiczenia pasa, do badania określonego w pkt 6.4.3 należy przedłożyć również dolne kotwiczenia pasa.

6.3.5.1.2. W powyższym przypadku badania określone w pkt 6.4.1 i 6.4.3 mogą być wykonane na dwóch różnych konstrukcjach, zgodnie z wnioskiem producenta.

6.3.5.2. Tylne siedzenia zewnętrzne i wszystkie siedzenia środkowe:

Kotwiczenia pasa należy poddać badaniu zgodnie z pkt 6.4.2, w którym obciążenia przenosi się przez urządzenie odtwarzające geometrię pasa trzypunktowego bez zwijacza, a także badaniu określonemu w pkt 6.4.3, w którym obciążenia przenosi się do dwóch dolnych kotwiczeń pasa przy pomocy urządzenia odtwarzającego geometrię pasa biodrowego. Oba badania mogą być prowadzone na dwóch różnych konstrukcjach, zgodnie z wnioskiem producenta.

6.3.5.3. Jeśli producent dostarcza pojazd z pasami bezpieczeństwa, odpowiednie kotwiczenia pasa mogą – na wniosek producenta – być przedłożone do badania, w którym obciążenia przenosi się przy pomocy urządzenia odtwarzającego geometrię typu pasa, który ma być zamocowany do tych kotwiczeń.

6.3.6. Jeśli dla siedzeń zewnętrznych i środkowych nie zapewniono kotwiczeń górnych pasa, dolne kotwiczenia pasa należy poddać badaniu opisanemu w pkt 6.4.3, w którym obciążenie przenosi się na te kotwiczenia przy pomocy urządzenia odtwarzającego geometrię pasa biodrowego.

6.3.7. Jeśli pojazd jest zaprojektowany tak, aby umożliwić zastosowanie innych urządzeń, które uniemożliwiają bezpośrednie przyłączenie taśmy do kotwiczeń pasów bez krążków przejściowych itp., lub które wymagają dodatkowych kotwiczeń pasa oprócz tych wymienionych w pkt 5.3, za pośrednictwem takiego urządzenia do kotwiczenia pasa w pojeździe należy przyłączyć pas bezpieczeństwa lub kombinację drutów, krążków itp., stanowiących oprzyrządowanie pasa bezpieczeństwa, po czym kotwiczenia pasa poddaje się odpowiednio badaniom określonym w pkt 6.4.

6.3.8. Możliwe jest zastosowanie metody badania innej niż określona w pkt 6.3, ale należy przedstawić potwierdzenie, że jest to metoda równoważna.

6.4. Szczegółowe wymagania dotyczące badań kotwiczeń pasów bezpieczeństwa

6.4.1. Badanie w konfiguracji pasa trzypunktowego obejmującego zwijacz z systemem powrotu lub prowadnicą taśmy w górnym kotwiczeniu pasa

6.4.1.1. Do górnego kotwiczenia pasa należy zamocować specjalny system powrotu lub prowadnicę drutu lub taśmy, odpowiednie do przeniesienia obciążenia z urządzenia trakcyjnego, lub system powrotu lub prowadnicę taśmy dostarczone przez producenta.

6.4.1.2. Do urządzenia trakcyjnego (zob. załącznik 5, rysunek 2), zamocowanego do kotwiczeń tego samego pasa, należy przyłożyć obciążenie próbne wynoszące 1350 daN ± 20 daN za pośrednictwem urządzenia odtwarzającego geometrię taśmy barkowej takiego pasa bezpieczeństwa. W przypadku pojazdów kategorii innych niż M_1 i N_1 obciążenie próbne wynosi 675 ± 20 daN, z wyjątkiem pojazdów M_3 i N_3, dla których obciążenie próbne wynosi 450 ± 20 daN.

6.4.1.3. Jednocześnie, do urządzenia trakcyjnego (zob. załącznik 5, rysunek 1), zamocowanego do dwóch dolnych kotwiczeń pasa, należy przyłożyć siłę pociągową wynoszącą 1350 daN ± 20 daN. W przypadku pojazdów kategorii innych niż M_1 i N_1 obciążenie próbne wynosi 675 ± 20 daN, z wyjątkiem pojazdów M_3 i N_3, dla których obciążenie próbne wynosi 450 ± 20 daN.

6.4.2. Badanie w konfiguracji pasa trzypunktowego bez zwijacza lub ze zwijaczem w górnym kotwiczeniu pasa

6.4.2.1. Do urządzenia trakcyjnego (zob. załącznik 5, rysunek 2), zamocowanego do górnego kotwiczenia pasa i dolnego kotwiczenia tego samego pasa po drugiej stronie, korzystającego ze zwijacza zamocowanego w górnym kotwiczeniu pasa, jeśli został on dostarczony przez producenta, należy przyłożyć obciążenie próbne wynoszące 1350 daN ± 20 daN. W przypadku pojazdów kategorii innych niż M_1 i N_1 obciążenie próbne wynosi 675 ± 20 daN, z wyjątkiem pojazdów M_3 i N_3, dla których obciążenie próbne wynosi 450 ± 20 daN.

6.4.2.2. Jednocześnie do urządzenia trakcyjnego (zob. załącznik 5, rysunek 1), zamocowanego do dolnych kotwiczeń pasa, należy przyłożyć siłę pociągową wynoszącą 1350 daN ± 20 daN. W przypadku pojazdów kategorii innych niż M_1 i N_1 obciążenie próbne wynosi 675 ± 20 daN, z wyjątkiem pojazdów M_3 i N_3, dla których obciążenie próbne wynosi 450 ± 20 daN.

6.4.3. Badanie w konfiguracji pasa biodrowego

Do urządzenia trakcyjnego (zob. załącznik 5, rysunek 1), zamocowanego do dwóch dolnych kotwiczeń pasa, należy przyłożyć obciążenie próbne wynoszące 2225 daN ± 20 daN. W przypadku pojazdów kategorii innych niż M_1 i N_1 obciążenie próbne wynosi 1 110 ± 20 daN, z wyjątkiem pojazdów M_3 i N_3, dla których obciążenie próbne wynosi 740 ± 20 daN.

6.4.4. Badanie kotwiczeń pasa umieszczonych w całości w konstrukcji siedzenia lub rozmieszczonych w konstrukcji pojazdu i w konstrukcji siedzenia

6.4.4.1. Badania określone w pkt 6.4.1, 6.4.2 i 6.4.3 powyżej należy przeprowadzić odpowiednio, w tym samym czasie przykładając do każdego siedzenia i każdej grupy siedzeń siły wskazane poniżej.

6.4.4.2. Obciążenia określone w pkt 6.4.1, 6.4.2 i 6.4.3 powyżej należy uzupełnić siłą równą dwudziestokrotności masy kompletnego siedzenia. Do siedzeń lub właściwych części siedzeń powiązanych z działaniem fizycznym masy danego siedzenia na kotwiczenia siedzeń należy przyłożyć obciążenie inercyjne. Dodatkowe przyłożone obciążenie lub obciążenia i rozkład obciążenia określa producent po uzgodnieniu z placówką techniczną.

W przypadku pojazdów kategorii M_2 i N_2 obciążenie musi być równe dziesięciokrotnej masie całego siedzenia; dla kategorii M_3 i N_3 obciążenie musi być równe masie całego siedzenia pomnożonej przez 6,6.

6.4.5. Badanie w konfiguracji pasa specjalnego

6.4.5.1. Do urządzenia trakcyjnego (zob. załącznik 5, rysunek 2), zamocowanego do kotwiczeń takiego pasa, należy przyłożyć obciążenie próbne wynoszące 1 350 daN ± 20 daN za pośrednictwem urządzenia odtwarzającego geometrię taśmy barkowej.

6.4.5.2. Jednocześnie do urządzenia trakcyjnego (zob. załącznik 5, rysunek 3), zamocowanego do dwóch dolnych kotwiczeń pasa, należy przyłożyć siłę pociągową wynoszącą 1350 daN ± 20 daN.

6.4.5.3. W przypadku pojazdów kategorii innych niż M_1 i N_1 obciążenie próbne wynosi 675 ± 20 daN, z wyjątkiem pojazdów M_3 i N_3, dla których obciążenie próbne wynosi 450 ± 20 daN.

6.4.6. Badania w przypadku siedzeń zwróconych tyłem do kierunku jazdy

6.4.6.1. Punkty kotwiczenia należy badać, uwzględniając siły określone odpowiednio w pkt 6.4.1, 6.4.2 lub 6.4.3. W każdym przypadku obciążenie próbne musi odpowiadać obciążeniu przypisanemu pojazdom kategorii M_3 i N_3.

6.4.6.2. Obciążenie próbne musi być skierowane do przodu w odniesieniu do danego miejsca siedzącego, zgodnie z procedurą ustaloną w pkt 6.3.

6.4.7. Badania w przypadku siedzeń zwróconych bokiem do kierunku jazdy

6.4.7.1. Punkty kotwiczenia należy badać, uwzględniając siły określone odpowiednio w pkt 6.4.3 dla pojazdów M_3.

6.4.7.2. Obciążenie próbne musi być skierowane do przodu w odniesieniu do pojazdu, zgodnie z procedurą ustaloną w pkt 6.3. W przypadku gdy siedzenia skierowane bokiem do kierunku jazdy są zgrupowane razem na strukturze podstawowej, punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa dla każdego miejsca siedzącego w grupie należy badać oddzielnie. Ponadto strukturę podstawową należy badać zgodnie z opisem w pkt 6.4.8.

6.4.7.3. Urządzenie trakcyjne dostosowane do badań siedzeń skierowanych bokiem do kierunku jazdy jest przedstawione w załączniku 5, rysunek 1b.

6.4.8. Badania struktury podstawowej siedzeń zwróconych bokiem do kierunku jazdy

6.4.8.1. Strukturę podstawową siedzenia skierowanego bokiem do kierunku jazdy lub grupy takich siedzeń należy badać, uwzględniając siły określone odpowiednio w pkt 6.4.3 dla pojazdów M_3.

6.4.8.2. Obciążenie próbne musi być skierowane do przodu w odniesieniu do pojazdu, zgodnie z procedurą ustaloną w pkt 6.3. W przypadku gdy siedzenia skierowane bokiem do kierunku jazdy są zgrupowane razem, strukturę podstawową bada się równocześnie dla każdego miejsca siedzącego w grupie.

6.4.8.3. Punkt przyłożenia sił opisanych w pkt 6.4.3 i 6.4.4 musi być jak najbliższy punktowi H i w linii ustalonej przez płaszczyznę poziomą i pionową płaszczyznę poprzeczną przechodzącą przez punkt H każdego miejsca siedzącego.

6.5. W przypadku grupy siedzeń opisanych w pkt 1 załącznika 7, zamiast badania statycznego wymaganego zgodnie z pkt 6.3 i 6.4. można przeprowadzić badanie dynamiczne, określone w załączniku 7, w zależności od decyzji producenta samochodu.

7. KONTROLE W CZASIE BADAŃ STATYCZNYCH DOTYCZĄCYCH KOTWICZEŃ PASÓW BEZPIECZEŃSTWA I PO TYCH BADANIACH

7.1. Wszystkie kotwiczenia muszą przejść badanie określone w pkt 6.3 i 6.4. Stałe odkształcenie, w tym częściowe pęknięcie lub złamanie dowolnego kotwiczenia lub przyległego obszaru, nie stanowi wady, jeśli określona siła została utrzymana przez wymagany czas. W czasie badania należy przestrzegać odległości dla skutecznych dolnych kotwiczeń pasów, określonych w pkt 5.4.2.5 i wymagań pkt 5.4.3.6 dla skutecznych kotwiczeń pasów górnych.

7.1.1. W przypadku pojazdów kategorii M_1 o łącznej dopuszczalnej masie pojazdu nieprzekraczającej 2,5 t, jeśli kotwiczenie górnego paska mocującego jest zamontowane do konstrukcji siedzenia, w trakcie badania skuteczne górne kotwiczenie pasa bezpieczeństwa nie może ulec przemieszczeniu w przód poza płaszczyznę poprzeczną przechodzącą przez punkt R i punkt C danego siedzenia (zob. rysunek 1 w załączniku 3 do niniejszego regulaminu).

W przypadku pojazdów innych niż wymienione powyżej, w trakcie badania skuteczne kotwiczenie górnego paska mocującego nie może ulec przemieszczeniu w przód poza płaszczyznę poprzeczną nachyloną w przód pod kątem 10° i przechodzącą przez punkt R siedzenia.

W czasie badania mierzy się maksymalne przemieszczenie skutecznego punktu kotwiczenia górnego.

Jeśli przemieszczenie skutecznego punktu kotwiczenia górnego przekroczy wskazane powyżej limity, producent może wykazać, w sposób zadowalający placówkę techniczną, brak zagrożenia dla osoby zajmującej miejsce. Na przykład, aby potwierdzić wystarczającą przestrzeń przeżycia, można zastosować procedurę badań zgodnie z regulaminem nr 94 lub badanie typu „sled test” z zastosowaniem odpowiedniego impulsu.

7.2. W pojazdach, w których stosuje się takie urządzenia, układ przesuwu i blokady umożliwiający osobom zajmującym wszystkie miejsca wyjście z pojazdu powinien nadal działać przy obsłudze ręcznej, po odstawieniu siły pociągowej.

7.3. Po badaniu należy odnotować wszystkie zniszczenia kotwiczeń i struktur wspierających obciążenie.

7.4. W drodze odstępstwa górne kotwiczenia zamocowane do co najmniej jednego siedzenia w pojazdach kategorii M_3 i M_2 o maksymalnej masie powyżej 3,5 t, które spełniają wymagania regulaminu nr 80, nie muszą spełniać wymagań pkt 7.1 dotyczących zgodności z pkt 5.4.3.6.

8. ZMIANA I ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI TYPU POJAZDU

8.1. O każdej zmianie typu pojazdu należy powiadomić organ udzielający homologacji typu, który udzielił homologacji typu pojazdu. Organ ten może:

8.1.1. uznać za mało prawdopodobne, aby dokonane zmiany miały istotne negatywne skutki, i uznać, że dany pojazd nadal spełnia odpowiednie wymogi; lub

8.1.2. zażądać kolejnego sprawozdania z badań od placówki technicznej odpowiedzialnej za ich przeprowadzenie.

8.2. Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin są powiadamiane o potwierdzeniu lub odmowie homologacji, z wyszczególnieniem zmian, zgodnie z procedurą określoną w pkt 4.3.

8.3. Właściwy organ udzielający rozszerzenia homologacji przydziela numer seryjny dla danego rozszerzenia oraz informuje o nim pozostałe Strony Porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin, za pomocą formularza zawiadomienia zgodnego z wzorem w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.

9. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI

Procedury zgodności produkcji muszą być zgodne z procedurami określonymi w dodatku 1 do Porozumienia (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) i następującymi wymogami:

9.1. Każdy pojazd opatrzony znakiem homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem musi być zgodny z homologowanym typem pojazdu, jeśli chodzi o szczegóły wpływające na charakterystykę kotwiczeń pasów bezpieczeństwa.

9.2. W celu weryfikacji zgodności określonej w pkt 9.1 powyżej, wyrywkowym kontrolom poddaje się wystarczającą liczbę seryjnie produkowanych pojazdów opatrzonych znakiem homologacji wymaganym na mocy niniejszego regulaminu.

9.3. Zasadniczo kontrole takie ogranicza się do pomiarów. W razie potrzeby, pojazdy są jednak poddawane niektórym badaniom opisanym w pkt 6 powyżej, wybranym przez placówkę techniczną przeprowadzającą badania homologacyjne.

10. SANKCJE Z TYTUŁU NIEZGODNOŚCI PRODUKCJI

10.1. Homologacja udzielona w odniesieniu do typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem może zostać cofnięta w razie niespełnienia wymogów określonych w pkt 9.1 lub jeśli kotwiczenia pasów bezpieczeństwa nie przeszły pozytywnie kontroli, o której mowa w pkt 9 powyżej.

10.2. Jeżeli Umawiająca się Strona Porozumienia stosująca niniejszy regulamin postanowi o cofnięciu uprzednio przez siebie udzielonej homologacji, niezwłocznie powiadamia o tym fakcie, za pomocą formularza zawiadomienia zgodnego ze wzorem zamieszczonym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu, pozostałe Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin.

11. INSTRUKCJE UŻYTKOWANIA

Władze krajowe mogą zażądać od producentów pojazdów zarejestrowanych w tym kraju wyraźnego wskazania w instrukcji obsługi pojazdu:

11.1. położenia kotwiczeń; oraz

11.2. typów pasów, dla jakich przeznaczone są kotwiczenia (zob. załącznik 1, pozycja 5).

12. OSTATECZNE ZANIECHANIE PRODUKCJI

Jeżeli posiadacz homologacji ostatecznie zaniecha produkcji typu kotwiczeń pasów bezpieczeństwa homologowanego zgodnie z niniejszym regulaminem, informuje o tym organ, który udzielił homologacji. Po otrzymaniu stosownego zawiadomienia wyżej wymieniony organ powiadamia o tym pozostałe Umawiające się Strony Porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin za pomocą formularza zawiadomienia zgodnego ze wzorem zamieszczonym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.

13. NAZWY I ADRESY PLACÓWEK TECHNICZNYCH ODPOWIEDZIALNYCH ZA PRZEPROWADZANIE BADAŃ HOMOLOGACYJNYCH ORAZ NAZWY I ADRESY ORGANÓW UDZIELAJĄCYCH HOMOLOGACJI TYPU

Umawiające się Strony Porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin przekazują sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych nazwy i adresy placówek technicznych odpowiedzialnych za przeprowadzanie badań homologacyjnych oraz organów udzielających homologacji typu, którym należy przesłać wydane w innych państwach formularze poświadczające udzielenie, rozszerzenie, odmowę udzielenia lub cofnięcie homologacji.

14. PRZEPISY PRZEJŚCIOWE

14.1. Od oficjalnej daty wejścia w życie serii poprawek 06 żadna z Umawiających się Stron stosujących niniejszy regulamin nie może odmówić udzielenia homologacji EKG na podstawie niniejszego regulaminu, zmienionego serią poprawek 06.

14.2. Po upływie 2 lat od wejścia w życie serii poprawek 06 do niniejszego regulaminu Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin są zobowiązane udzielać homologacji typu EKG wyłącznie pod warunkiem spełnienia wymagań niniejszego regulaminu zmienionego serią poprawek 06.

14.3. Po upływie 7 lat od wejścia w życie serii poprawek 06 do niniejszego regulaminu Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin mogą odmówić uznania homologacji, których nie udzielono zgodnie z serią poprawek 06 do niniejszego regulaminu. Istniejące homologacje kategorii pojazdów, na które nie ma wpływu seria poprawek 06 do niniejszego regulaminu w dalszym ciągu jednak obowiązują i Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin w dalszym ciągu muszą je akceptować.

14.4. W przypadku pojazdów nieobjętych pkt 7.1.1 powyżej, homologacje udzielone zgodnie z serią poprawek 04 do niniejszego regulaminu zachowują ważność.

14.5. W przypadku pojazdów nieobjętych suplementem 4 do serii poprawek 05 do niniejszego regulaminu, obowiązujące homologacje zachowują ważność, jeśli udzielono ich zgodnie z serią poprawek 05, z suplementem 3 włącznie.

14.6. Od daty wejścia w życie suplementu 5 do serii poprawek 05 Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nie mogą odmówić udzielenia homologacji EKG zgodnie z niniejszym regulaminem zmienionym suplementem 5 do serii poprawek 05.

14.7. W przypadku pojazdów nieobjętych suplementem 5 do serii poprawek 05 do niniejszego regulaminu, obowiązujące homologacje zachowują ważność, jeśli udzielono ich zgodnie z serią poprawek 05, z suplementem 3 włącznie.

14.8. Od dnia 20 lutego 2005 r. w odniesieniu do pojazdów kategorii M_1, Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin mogą udzielać homologacji wyłącznie pod warunkiem spełnienia wymagań niniejszego regulaminu zmienionego suplementem 5 do serii poprawek 05.

14.9. Od dnia 20 lutego 2007 r., w przypadku pojazdów kategorii M_1, Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin, mogą odmawiać uznania homologacji, które nie zostały udzielone zgodnie z suplementem 5 do serii poprawek 05 do niniejszego regulaminu.

14.10. Od dnia 16 lipca 2006 r., w przypadku do pojazdów kategorii N, Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin mogą udzielać homologacji wyłącznie pod warunkiem spełnienia przez pojazd wymagań niniejszego regulaminu zmienionego dodatkiem 5 do serii poprawek 05.

14.11. Od dnia 16 lipca 2008 r., w przypadku pojazdów kategorii N, Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin, mogą odmawiać uznania homologacji, które nie zostały udzielone zgodnie z suplementem 5 do serii poprawek 05 do niniejszego regulaminu.

14.12. Od daty wejścia w życie serii poprawek 07, żadna z Umawiających się Stron stosujących niniejszy regulamin nie może odmówić udzielenia homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem zmienionym serią poprawek 07.

14.13. Po upływie 24 miesięcy od daty wejścia w życie serii poprawek 07 Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin mogą udzielać homologacji wyłącznie pod warunkiem spełnienia wymagań niniejszego regulaminu zmienionego serią poprawek 07.

14.14. Po upływie 36 miesięcy od daty wejścia w życie serii poprawek 07 Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin mogą odmówić uznania homologacji, których nie udzielono zgodnie z serią poprawek 07 do niniejszego regulaminu.

14.15. Niezależnie od pkt 14.13 i 14.14, homologacje kategorii pojazdów wydane na podstawie poprzednich serii poprawek do regulaminu, na które seria poprawek 07 nie ma wpływu, zachowują ważność, a Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin w dalszym ciągu muszą je akceptować.

14.16. O ile wymogi krajowe obowiązujące w chwili przystępowania do niniejszego regulaminu nie obejmują obowiązkowego montowania kotwiczeń pasów bezpieczeństwa w przypadku siedzeń składanych, Umawiające się Strony mogą w dalszym ciągu zezwalać na ich niemontowanie do celów homologacji krajowych i w takim przypadku takim kategoriom autobusów nie udziela się homologacji typu na podstawie niniejszego regulaminu.

14.17. Od daty wejścia w życie suplementu 2 do serii poprawek 07 żadna z Umawiających się Stron stosujących niniejszy regulamin nie może odmówić udzielenia homologacji typu zgodnie z niniejszym regulaminem, zmienionym suplementem 2 do serii poprawek 07.

14.18. Po upływie 12 miesięcy od daty wejścia w życie suplementu 2 do serii poprawek 07 Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin udzielają homologacji typu wyłącznie typom pojazdów spełniających wymagania niniejszego regulaminu zmienionego suplementem 2 do serii poprawek 07.

14.19. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nie mogą odmówić udzielenia rozszerzenia homologacji nawet w przypadku niezgodności z suplementem 2 do serii poprawek 07.

14.20. Od oficjalnej daty wejścia w życie serii poprawek 08 żadna z Umawiających się Stron stosujących niniejszy regulamin nie może odmówić udzielenia ani uznania homologacji typu zgodnie z niniejszym regulaminem zmienionym serią poprawek 08.

14.21. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nie mogą odmówić rozszerzenia homologacji typu dla istniejących typów na podstawie przepisów obowiązujących w chwili przyznania pierwotnej homologacji.

14.22. Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin po dacie wejścia w życie serii poprawek 08 nie są zobowiązane do uznawania homologacji typu udzielonych zgodnie z poprzednimi seriami poprawek do niniejszego regulaminu.

14.23. Od oficjalnej daty wejścia w życie serii poprawek 09 żadna z Umawiających się Stron stosujących niniejszy regulamin nie może odmówić udzielenia ani uznania homologacji typu EKG zgodnie z niniejszym regulaminem zmienionym serią poprawek 09.

14.24. od dnia 1 września 2019 r. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nie są zobowiązane do uznawania homologacji typu ONZ, udzielonych na podstawie poprzednich serii poprawek, które wydano po raz pierwszy po dniu 1 września 2019 r.

14.25. Do 1 września 2025 r. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin uznają homologacje typu ONZ udzielone na podstawie poprzednich serii poprawek, które zostały po raz pierwszy udzielone przed 1 wrześ nia 2019 r.

14.26. Od 1 września 2025 r. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nie są zobowiązane do uznawania homologacji typu udzielonych na podstawie poprzednich serii poprawek do niniejszego regulaminu.

14.27. Niezależnie od powyższych przepisów przejściowych Umawiające się Strony rozpoczynające stosowanie niniejszego regulaminu po dacie wejścia w życie najnowszej serii poprawek, Umawiające się Strony nie są zobowiązane do uznawania homologacji typu ONZ udzielonych zgodnie z poprzednimi seriami poprawek do niniejszego regulaminu/są zobowiązane jedynie do uznawania homologacji typu ONZ udzielonych zgodnie z serią poprawek 09.

14.28. Niezależnie od przepisów pkt 14.26 Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin ONZ nadal uznają homologacje typu ONZ udzielone na podstawie poprzednich serii poprawek do niniejszego regulaminu ONZ w przypadku pojazdów/układów pojazdów, których nie dotyczą zmiany wprowadzone w serii poprawek 09.

14.29. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nie mogą odmówić udzielenia ani rozszerzenia homologacji typu zgodnie z wszelkimi poprzednimi seriami poprawek do tego regulaminu.

ZAŁĄCZNIK 1

ZAWIADOMIENIE

(Maksymalny format: A4 (210 × 297 mm))

E 1 ...

wydane przez: Nazwa organu administracji:
.....
.....
.....

dotyczące: udzielenia homologacji
rozszerzenia homologacji
odmowy udzielenia homologacji
cofnięcia homologacji
ostatecznego zaniechania produkcji

typu pojazdu w odniesieniu do kotwiczenia pasów bezpieczeństwa zgodnie z regulaminem ONZ nr 14.

Homologacja nr ..... Rozszerzenie nr .....

1. Nazwa handlowa lub znak towarowy pojazdu silnikowego: .....
2. Typ pojazdu .....
3. Nazwa i adres producenta .....
4. Jeśli dotyczy, nazwa i adres przedstawiciela producenta.....
5. Oznaczenie typu pasów i zwijaczy dopuszczonych do mocowania do kotwiczeń, w które wyposażono pojazd:

						Kotwiczenie do */	
						konstrukcji pojazdu	konstrukcji siedzenia
Przód	Siedzenie prawe	{	kotwiczenia dolne kotwiczenie górne	{	zewn. wewn.		
	Siedzenie środkowe	{	kotwiczenia dolne kotwiczenie górne	{	prawe lewe		
	Siedzenie lewe	{	kotwiczenia dolne kotwiczenie górne	{	zewn. wewn.		
Tył	Siedzenie prawe	{	kotwiczenia dolne kotwiczenie górne	{	zewn. wewn.		
	Siedzenie środkowe	{	kotwiczenia dolne kotwiczenie górne	{	prawe lewe		
	Siedzenie lewe	{	kotwiczenia dolne kotwiczenie górne	{	zewn. wewn.		

* Wpisać w odpowiednim miejscu następujące litery:

„A” dla pasów trzypunktowych,
„B” dla pasów biodrowych,
„S” dla specjalnego typu pasów; w tym przypadku typ należy wskazać w „Uwagach”,
„Ar”, „Br” lub „Sr” dla pasów ze zwijaczami,
„Ae”, „Be” lub „Se” dla pasów z systemem absorpcji energii,
„Are”, „Bre” lub „Sre” dla pasów ze zwijaczami i systemem absorpcji energii na przynajmniej jednym kotwiczeniu.

Uwagi: .....

6. Opis siedzeń[3]:.....
7. Opis układów regulacji, przesuwu i blokady siedzenia lub jego części[3]:.....

8. Opis kotwiczenia siedzenia[3]: .....

9. Opis określonego typu pasów bezpieczeństwa wymaganych w przypadku kotwiczeń umieszczonych w konstrukcji siedzenia lub obejmujących system rozpraszania energii:

10. Pojazd zgłoszony do homologacji dnia: .....

11. Placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzanie badań homologacyjnych: ...

12. Data sprawozdania sporządzonego przez placówkę techniczną: .....

13. Numer sprawozdania sporządzonego przez placówkę techniczną: .....

14. Homologacja została udzielona/rozszerzona/odmówiono udzielenia homologacji/homologację cofnięto[2]

15. Umiejscowienie znaku homologacji na pojeździe: .....

16. Miejscowość: .....

17. Data: .....

18. Podpis: .....

19. Do niniejszego zawiadomienia załączono następujące dokumenty, złożone organowi udzielającemu homologacji typu, który udzielił homologacji typu, dostępne na życzenie:

rysunki, schematy i plany kotwiczeń pasów oraz konstrukcji pojazdu;

zdjęcia kotwiczeń pasów i konstrukcji pojazdu;

rysunki, schematy i plany siedzeń, ich kotwiczeń w pojeździe oraz układów regulacji i przesuwu siedzeń i ich części, a także ich układów blokady[3];

zdjęcia siedzeń, ich kotwiczeń w pojeździe oraz układów regulacji i przesuwu siedzeń i ich części, a także ich układów blokady[3].

---

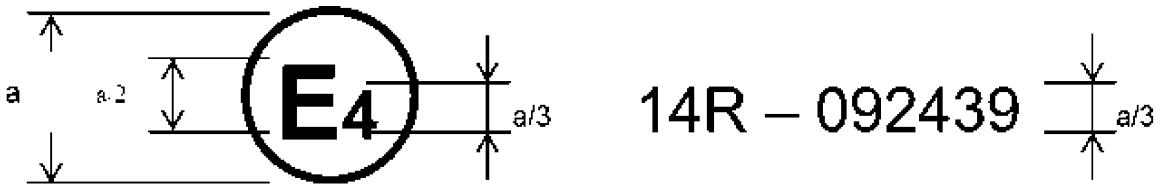
1. Numer identyfikujący państwo, które udzieliło homologacji/rozszerzyło homologację/odmówiło udzielenia homologacji/cofnęło homologację (zob. przepisy dotyczące homologacji w niniejszym regulaminie).
2. Niepotrzebne skreślić.
3. Tylko jeśli kotwiczenie jest zamontowane na siedzeniu lub jeśli taśma pasa opiera się na siedzeniu.

ZAŁĄCZNIK 2

UKŁADY ZNAKU HOMOLOGACJI

MODEL A

(zob. pkt 4.4 niniejszego regulaminu)

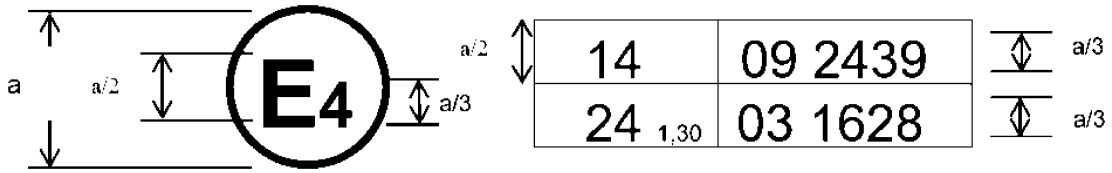


a = min. 8 mm

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe oznacza, że dany typ pojazdu uzyskał homologację w zakresie kotwiczeń pasów bezpieczeństwa w Niderlandach (E 4) na podstawie regulaminu ONZ nr 14, pod numerem 092439. Dwie pierwsze cyfry numeru homologacji wskazują, że w momencie udzielania homologacji, regulamin ONZ nr 14 obejmował już serię poprawek 09.

MODEL B

(zob. pkt 4.5 niniejszego regulaminu)



a = min. 8 mm

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe wskazuje, że dany typ pojazdu uzyskał homologację w Niderlandach (E 4) na podstawie regulaminów ONZ nr 14 i nr 24 ([1]). (W przypadku tego drugiego regulaminu, skorygowany współczynnik absorpcji wynosi 1,30 m^{-1}). Numery homologacji wskazują, że w dniach udzielenia tych homologacji, regulamin ONZ nr 14 obejmował już serię poprawek 09, a regulamin ONZ nr 24 obejmował serię poprawek 03.

([1]) Drugi numer podano jedynie jako przykład.

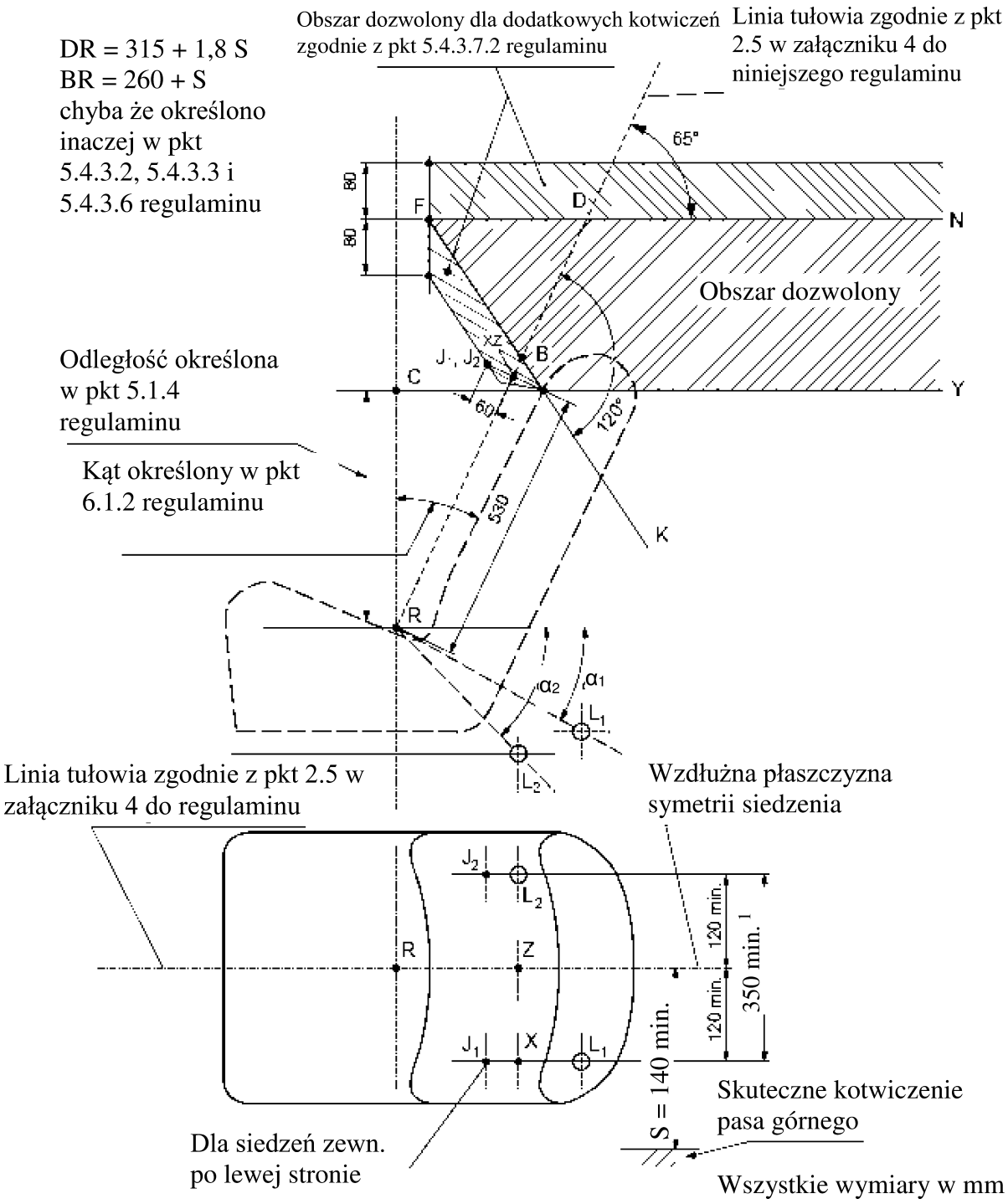
ZAŁĄCZNIK 3

UMIEJSCOWIENIE SKUTECZNYCH KOTWICZEŃ PASÓW

Rysunek 1

Obszary położenia skutecznych kotwiczeń pasów

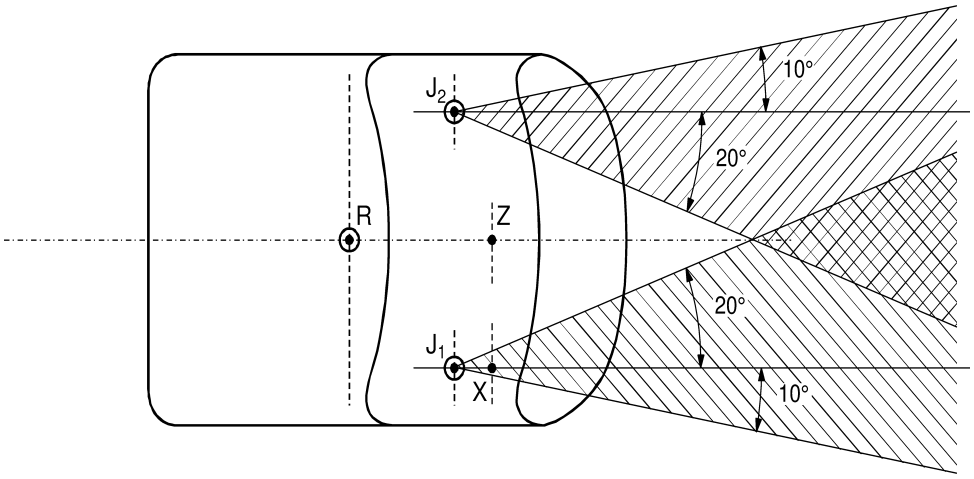
(Rysunek przedstawia jeden przykład, w którym górne kotwiczenie jest zamontowane do bocznego panelu nadwozia)



1 Minimum 240 mm dla środkowych tylnych miejsc siedzących w pojazdach kategorii M_1 i N_1.

Rysunek 2

Skuteczne kotwiczenia górne zgodnie z pkt 5.4.3.7.3 niniejszego regulaminu



ZAŁĄCZNIK 4

Procedura określania punktu „H” i rzeczywistego kąta tułowia dla miejsc siedzących w pojazdach silnikowych ([1])

Dodatek 1 – Opis trójwymiarowej maszyny punktu „H” ([1])

Dodatek 2 – Trójwymiarowy układ odniesienia ([1])

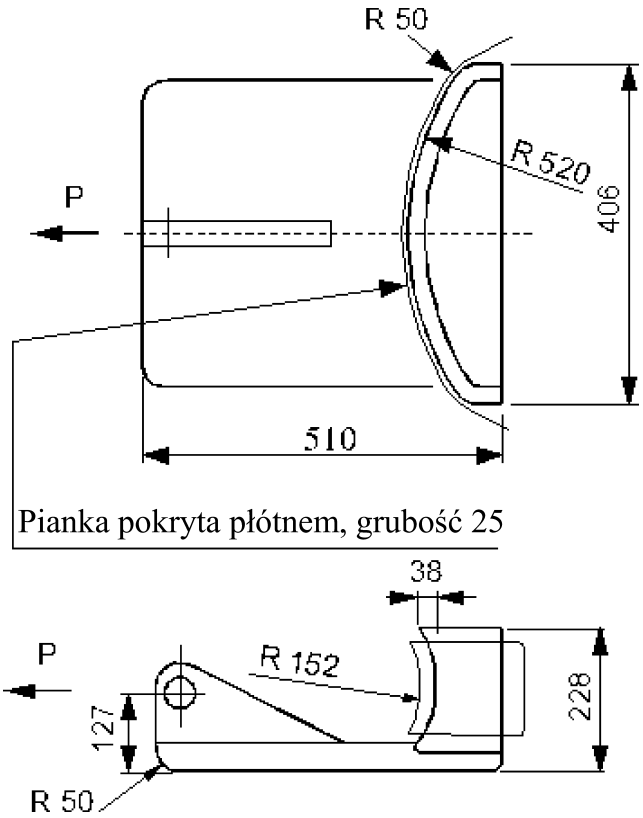
Dodatek 3 – Dane odniesienia dotyczące miejsc siedzących ([1])

([1]) Procedura opisana w załączniku 1 do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3) (dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6).

ZAŁĄCZNIK 5

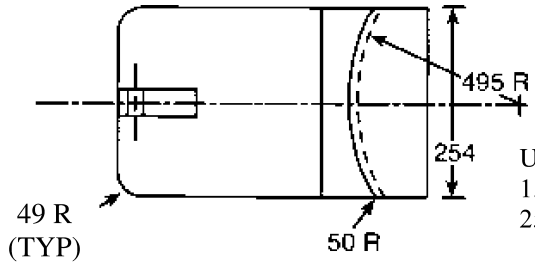
URZĄDZENIE TRAKCYJNE

Rysunek 1



Wszystkie wymiary w milimetrach (mm)

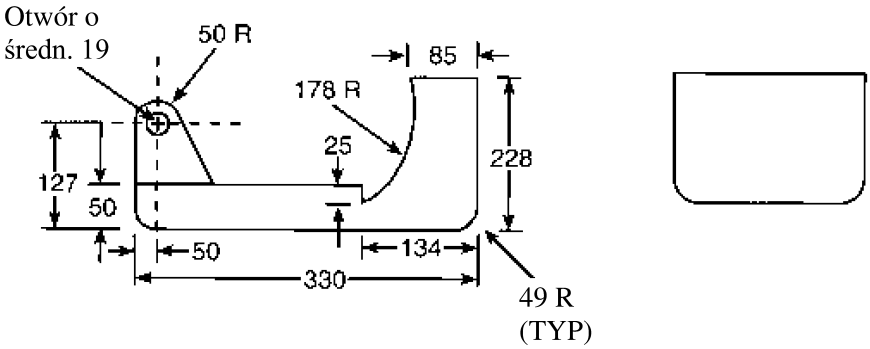
Rysunek 1a



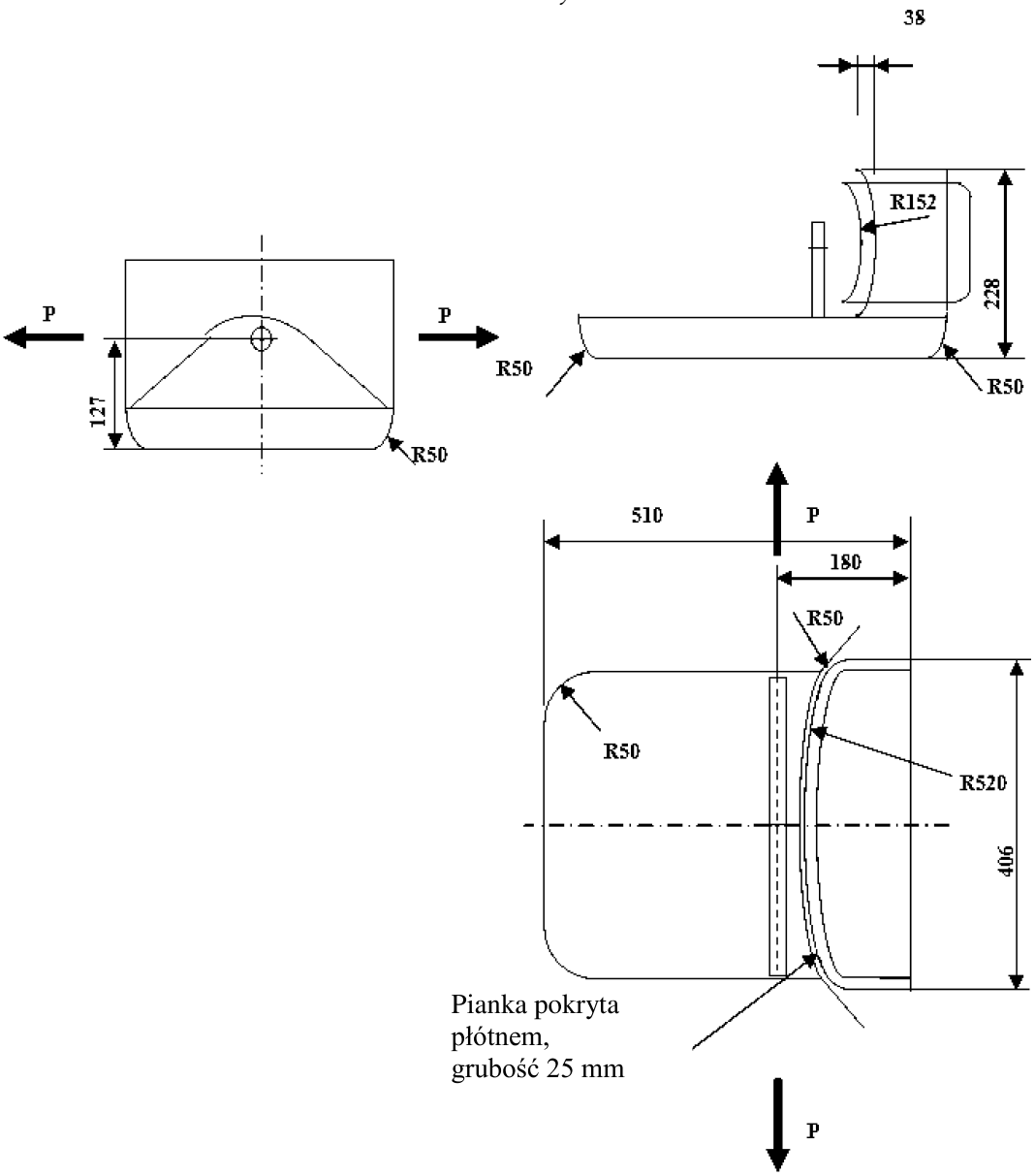
UWAGI

1. Blok pokryty gumą piankową o gęstości 25, wraz z płótnem

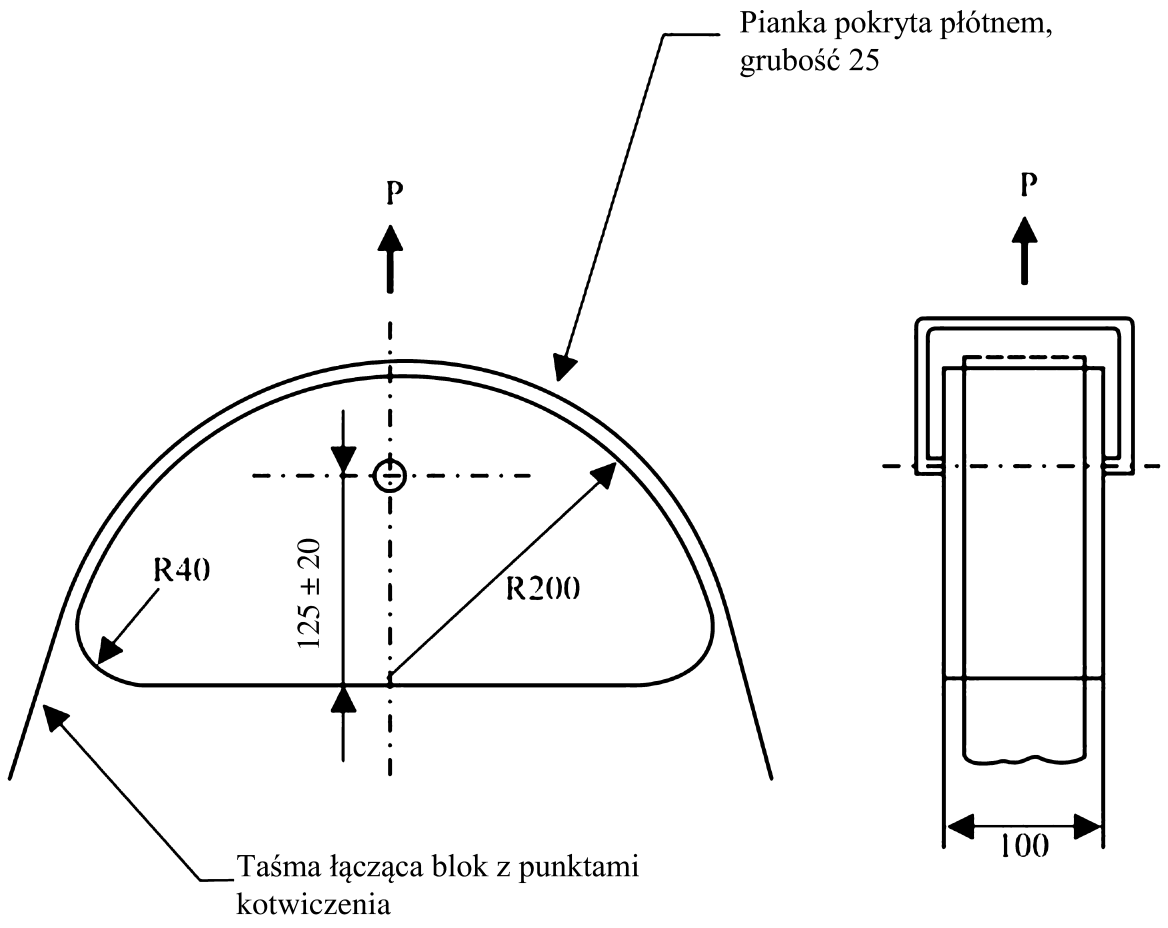
2. Wszystkie wymiary w milimetrach (mm)



Rysunek 1b


38
R152
228
P
P
R50
R50
127
R50
510
P
180
R50
R50
R520
406
Pianka pokryta
płótnem,
grubość 25 mm
P

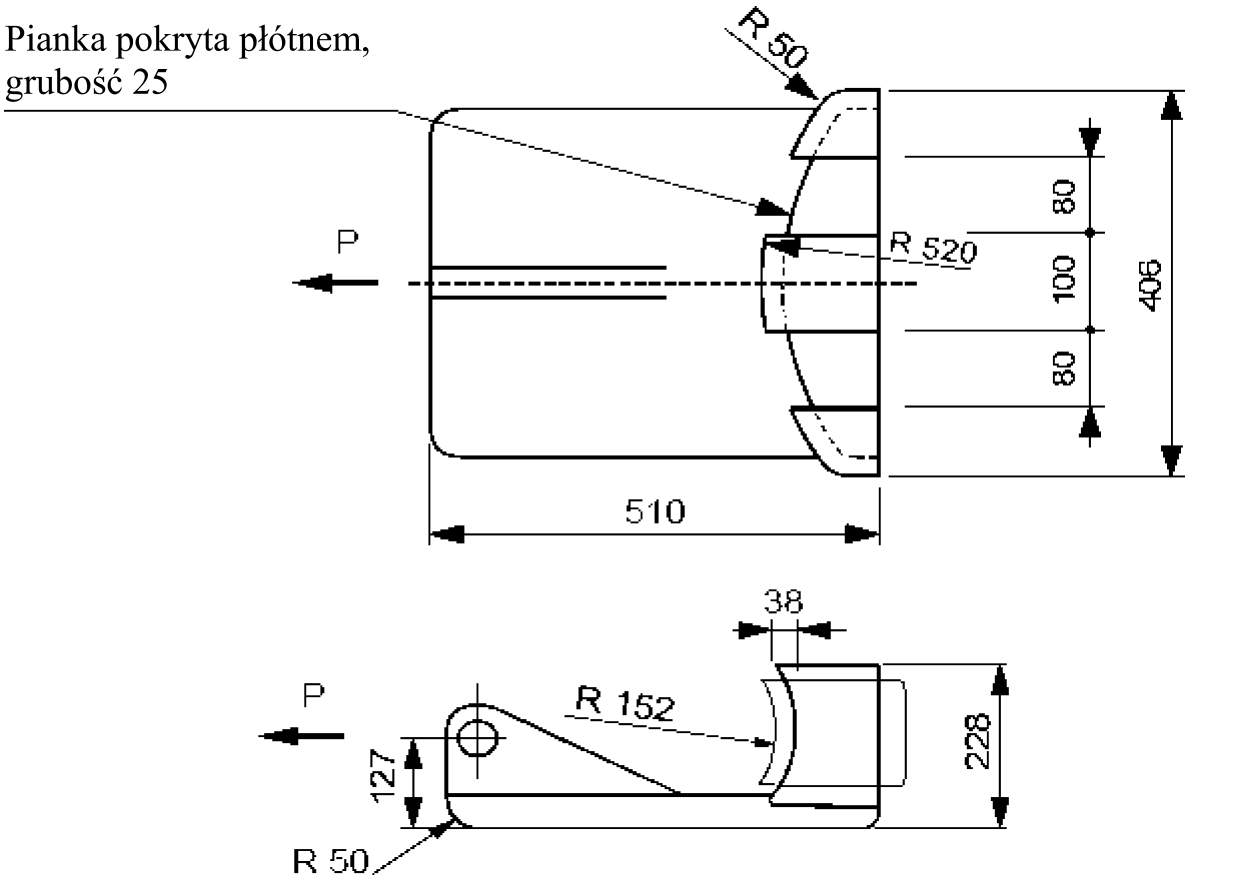
Rysunek 2



Wszystkie wymiary w milimetrach

W celu zamocowania taśmy urządzenie trakcyjne pasa barkowego może być zmodyfikowane przez dodanie dwóch krawędzi współpracujących i/lub śrub w celu wyeliminowania zsuwania się taśmy w czasie badania siły zrywania (ang. *pull test*).

Rysunek 3



Wszystkie wymiary w milimetrach

ZAŁĄCZNIK 6

MINIMALNA LICZBA PUNKTÓW KOTWICZENIA I LOKALIZACJA DOLNYCH PUNKTÓW KOTWICZENIA

Kategoria pojazdu	Miejsca siedzące skierowane przodem do kierunku jazdy				Zwrócone tyłem do kierunku jazdy	Zwrócone bokiem do kierunku jazdy
	Zewnętrzne		Środkowe			
	Przednie	Inne	Przednie	Inne		
M_1	3	3	3	3	2	—
$M_2 \leq 3{,}5$ t	3	3	3	3	2	—
$M_2 > 3{,}5$ t	3 ⊕	3 lub 2 ╬	3 lub 2 ╬	3 lub 2 ╬	2	—
M_3	3 ⊕	3 lub 2 ╬	3 lub 2 ╬	3 lub 2 ╬	2	2
N_1	3	3 lub 2 Ø	3 lub 2 *	2	2	—
N_2 i N_3	3	2	3 lub 2 *	2	2	—

Legenda:

2: dwa kotwiczenia dolne, które umożliwiają montaż pasa bezpieczeństwa typu B lub pasów bezpieczeństwa typu Br, Br3, Br4 m lub Br4Nm, jeśli wymaga tego ujednolicona rezolucja w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), załącznik 13, dodatek 1

3: dwa kotwiczenia dolne i jedno kotwiczenie górne, które umożliwiają instalację trzypunktowego pasa bezpieczeństwa typu A lub pasów bezpieczeństwa typu Ar, Ar4 m lub Ar4Nm, jeśli wymaga tego ujednolicona rezolucja w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), załącznik 13, dodatek 1

Ø: odnosi się do pkt 5.3.3 (dwa kotwiczenia dozwolone, jeśli siedzenie znajduje się przy przejściu)

*: odnosi się do pkt 5.3.4 (dwa kotwiczenia dozwolone, jeśli szyba przednia znajduje się poza strefą odniesienia)

╬ odnosi się do pkt 5.3.5 (dwa kotwiczenia dozwolone, jeśli nic nie znajduje się w strefie odniesienia)

⊕ odnosi się do pkt 5.3.7 (przepis szczególny dotyczący górnego pokładu pojazdu)

DODATEK

UMIEJSCOWIENIE KOTWICZEŃ DOLNYCH – WYMAGANIA DOTYCZĄCE KĄTÓW

Siedzenie		M_1	Inne niż M_1
Przednie*	po stronie zamka (α_2)	45°–80°	30°–80°
	nie po stronie zamka (α_1)	30°–80°	30°–80°
	kąt stały	50°–70°	50°–70°
	kanapa – po stronie zamka (α_2)	45°–80°	20°–80°
	kanapa – nie po stronie zamka (α_1)	30°–80°	20°–80°
	siedzenie regulowane o kącie nachylenia oparcia < 20°	45°–80° (α_2)* 20°–80°(α_1)*	20°–80°
Tylne ≠		30°–80°	20°–80° Ψ
Składane	Kotwiczenie pasa nie jest wymagane. Jeżeli kotwiczenie jest na wyposażeniu: zob. wymogi dotyczące kątów dla siedzeń przednich i tylnych.		

Legenda:

≠: zewnętrzne i środkowe

*: jeśli kąt nie jest stały: zob. pkt 5.4.2.1

Ψ: 45°–90° w przypadku siedzeń w pojazdach M_2 i M_3

ZAŁĄCZNIK 7

BADANIE DYNAMICZNE JAKO ALTERNATYWA DLA BADANIA STATYCZNEGO WYTRZYMAŁOŚCI KOTWICZEŃ PASÓW BEZPIECZEŃSTWA

1. ZAKRES

Niniejszy załącznik opisuje badanie dynamiczne na wózku (ang. *sled test*), które można przeprowadzić zamiast badania statycznego wytrzymałości kotwiczeń pasów bezpieczeństwa, opisanego w pkt 6.3 i 6.4 niniejszego regulaminu.

Możliwość tę można zastosować na wniosek producenta pojazdu w przypadku grupy siedzeń, w której wszystkie miejsca siedzące wyposażone są w trzypunktowe pasy bezpieczeństwa z funkcjami ogranicznika obciążenia tułowia, i jeśli grupa siedzeń obejmuje dodatkowo miejsca siedzące, w przypadku których górne kotwiczenie pasa bezpieczeństwa znajduje się na konstrukcji siedzenia.

2. INSTRUKCJE

2.1. W badaniu dynamicznym wymaganym w pkt 3 niniejszego załącznika nie może wystąpić pęknięcie żadnego kotwiczenia ani obszaru przyległego. Zezwala się jednak na zaprogramowane pęknięcia konieczne do funkcjonowania ogranicznika.

Należy zachować minimalną odległość dla skutecznych dolnych kotwiczeń pasów, określoną w pkt 5.4.2.5 niniejszego regulaminu, i przestrzegać wymagań dotyczących skutecznych kotwiczeń pasów górnych, określonych w pkt 5.4.3.6 niniejszego regulaminu, odpowiednio uzupełnionych poniższym pkt 2.1.1.

2.1.1. W przypadku pojazdów kategorii M_1 o łącznej dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 2,5 t, jeśli kotwiczenie górne pasa bezpieczeństwa jest zamontowane do konstrukcji siedzenia, nie może ono ulec przemieszczeniu w przód wzdłuż płaszczyzny poprzecznej przechodzącej przez punkt R i punkt C danego siedzenia (zob. rysunek 1, załącznik 3 do niniejszego regulaminu).

W przypadku pojazdów innych niż wymienione powyżej — górne kotwiczenie pasa bezpieczeństwa nie może ulec przemieszczeniu w przód wzdłuż płaszczyzny poprzecznej nachylonej pod kątem 10° do przodu i przechodzącej przez punkt R siedzenia.

2.2. W pojazdach, w których stosuje się takie urządzenia, układ przesuwu i blokady, umożliwiający osobom zajmującym wszystkie miejsca wyjście z pojazdu, musi nadal działać ręcznie po badaniu.

2.3. Instrukcja obsługi musi zawierać informację, że pas bezpieczeństwa można zastąpić wyłącznie homologowanym pasem bezpieczeństwa przeznaczonym dla danego miejsca siedzącego w pojeździe, oraz w szczególności wskazywać miejsca siedzące, które mogą być wyposażone wyłącznie w odpowiedni pas bezpieczeństwa wyposażony w ogranicznik obciążenia.

3. WARUNKI BADANIA DYNAMICZNEGO

3.1. Warunki ogólne

W odniesieniu do badania opisanego w niniejszym załączniku obowiązują warunki ogólne określone w pkt 6.1 niniejszego regulaminu.

3.2. Instalacja i przygotowanie

3.2.1. Wózek

Konstrukcja wózka musi uniemożliwiać odkształcenia stałe po badaniu. Musi być on sterowany tak, że w czasie fazy uderzenia odchylenie nie przekracza 5° w płaszczyźnie pionowej i 2° w płaszczyźnie poziomej.

3.2.2. Zamocowanie konstrukcji pojazdu

Część konstrukcji pojazdu uznana za podstawową dla sztywności pojazdu w odniesieniu do kotwiczeń siedzeń i kotwiczeń pasów bezpieczeństwa musi być zamocowana na wózku, zgodnie z zaleceniami opisanymi w pkt 6.2 niniejszego regulaminu.

3.2.3. Systemy przytrzymujące

3.2.3.1. Do konstrukcji pojazdu montuje się urządzenia przytrzymujące (kompletne siedzenia, układy pasów bezpieczeństwa i ograniczniki obciążenia), zgodnie ze specyfikacjami pojazdów w produkcji seryjnej.

Na wózku testowym można zamontować otoczenie pojazdu znajdujące się przed badanym siedzeniem (tablica rozdzielcza, siedzenie itp., w zależności od badanego siedzenia). Jeśli w pojeździe jest przednia poduszka powietrzna, należy ją wyłączyć.

3.2.3.2. Na wniosek producenta pojazdu i w uzgodnieniu z placówką techniczną prowadzącą badanie, na wózku testowym można nie montować niektórych komponentów systemu przytrzymującego, innych niż kompletne siedzenia, układy pasów bezpieczeństwa i ograniczniki obciążenia, lub można zastąpić je komponentami o takiej samej lub niższej sztywności, których wymiary są zgodne z wymiarami wyposażenia wnętrza pojazdu, pod warunkiem że konfiguracja testowa jest przynajmniej tak samo niekorzystna jak konfiguracja seryjna w zakresie sił działających na siedzenia i kotwiczenia pasów bezpieczeństwa.

3.2.3.3. Siedzenia ustawia się zgodnie z wymaganiami pkt 6.1.2 niniejszego regulaminu, w pozycji użytkowej wybranej przez placówkę techniczną prowadzącą badania, jako pozycja zapewniająca najmniej korzystne warunki pod względem wytrzymałości kotwiczeń, zgodna z instalacją manekinów w pojeździe.

3.2.4. Manekiny

Na każdym siedzeniu należy umieścić manekina, którego wymiary określono w załączniku 8, i przypiąć go pasami bezpieczeństwa w pojeździe.

Nie wymaga się żadnego oprzyrządowania manekinów.

3.3. Badanie

3.3.1. W czasie badania wózek należy przyśpieszyć tak, aby zmiana prędkości wynosiła 50 km/h. Hamowanie wózka odbywa się w korytarzu określonym w załączniku 8 do regulaminu nr 16.

3.3.2. W stosownych przypadkach należy włączyć dodatkowe urządzenia przytrzymujące (systemy obciążenia wstępnego itp., z wyjątkiem poduszek powietrznych) zgodnie ze wskazówkami producenta.

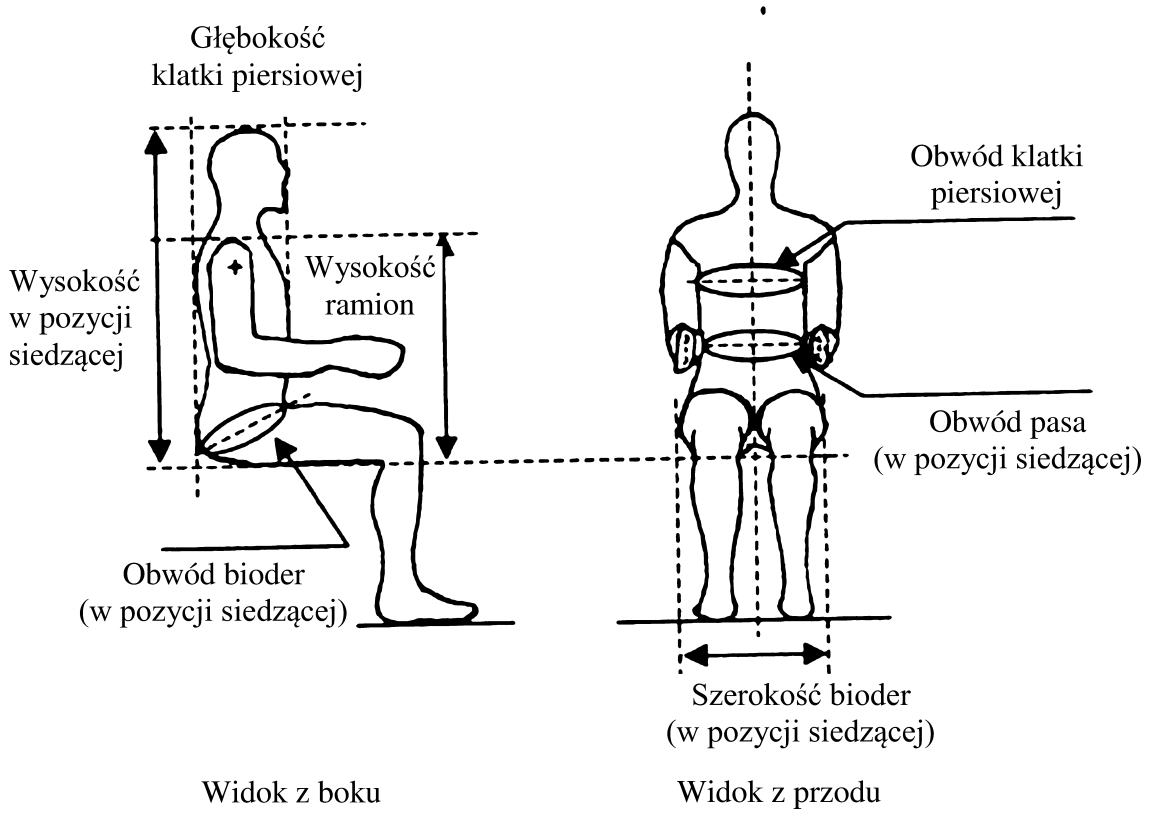
3.3.3. Należy sprawdzić, czy przemieszczenie kotwiczeń pasów bezpieczeństwa nie przekracza limitów określonych w pkt 2.1 i 2.1.1 niniejszego załącznika.

ZAŁĄCZNIK 8

SPECYFIKACJE MANEKINÓW [1]

Masa	97,5 ± 5 kg
Wysokość w pozycji siedzącej	965 mm
Szerokość bioder (w pozycji siedzącej)	415 mm
Obwód bioder (w pozycji siedzącej)	1 200 mm
Obwód pasa (w pozycji siedzącej)	1 080 mm
Głębokość klatki piersiowej	265 mm
Obwód klatki piersiowej	1 130 mm
Wysokość ramion	680 mm
Tolerancja dla wszystkich długości	±5 %

Uwaga: szkic wyjaśniający wymiary przedstawiono na rysunku poniżej.



[1] Urządzenia opisane w regułach Australian Design Rule (ADR) 4/03 oraz Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) 208 uważane są za równoważne.

Jedynie oryginalne teksty EKG ONZ mają skutek prawny w świetle międzynarodowego prawa publicznego. Status i datę wejścia w życie niniejszego regulaminu należy sprawdzać w najnowszej wersji dokumentu EKG ONZ dotyczącego statusu TRANS/WP.29/343, dostępnej pod adresem: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Regulamin ONZ nr 145 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w odniesieniu do systemów kotwiczeń ISOFIX, kotwiczeń górnego paska mocującego ISOFIX i miejsc siedzących i-Size [2019/2142]

Data wejścia w życie: 19 lipca 2018 r.

Niniejszy dokument służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych. Autentycznym i prawnie wiążącym tekstem jest: ECE/TRANS/WP.29/2017/133.

Spis treści

Regulamin

1. Zakres

2. Definicje

3. Wystąpienie o homologację

4. Homologacja

5. Specyfikacje

6. Badania

7. Zmiana i rozszerzenie homologacji typu pojazdu

8. Zgodność produkcji

9. Sankcje z tytułu niezgodności produkcji

10. Ostateczne zaniechanie produkcji

11. Nazwy i adresy placówek technicznych odpowiedzialnych za przeprowadzanie badań homologacyjnych oraz organów udzielających homologacji typu

Załączniki

1. Zawiadomienie

2. Układy znaku homologacji

3. Procedura określania punktu „H" i rzeczywistego kąta tułowia dla miejsc siedzących w pojazdach silnikowych

   Dodatek 1 – Opis trójwymiarowej maszyny punktu „H" (maszyna 3-D H)

   Dodatek 2 – Trójwymiarowy system odniesienia

   Dodatek 3 – Dane odniesienia dotyczące miejsc siedzących

4. Systemy kotwiczeń ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX

5. Miejsce siedzące i-Size

1. ZAKRES

Niniejszy regulamin stosuje się do:

a) pojazdów kategorii M_1 w odniesieniu do ich systemów kotwiczenia ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX przeznaczonego dla urządzeń przytrzymujących dla dzieci. Inne kategorie pojazdów wyposażone w kotwiczenia ISOFIX muszą również spełniać wymogi niniejszego regulaminu;

b) pojazdów dowolnej kategorii w odniesieniu do ich miejsc siedzących i-Size, jeżeli zostały one określone przez producenta pojazdu.

2. DEFINICJE

Do celów niniejszego regulaminu:

2.1. „Homologacja pojazdu" oznacza homologację typu pojazdu w odniesieniu do systemów kotwiczeń ISOFIX, kotwiczeń górnego paska mocującego ISOFIX i ewentualnych miejsc siedzących i-Size.

2.2. „Typ pojazdu" oznacza kategorię pojazdów o napędzie silnikowym, które nie różnią się pod takimi istotnymi względami jak wymiary, linie i materiały komponentów konstrukcji pojazdu lub konstrukcji siedzeń, do której zamocowane są systemy kotwiczeń ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX, jeśli są przymocowane, oraz, jeśli wytrzymałość kotwiczeń jest sprawdzana w badaniach dynamicznych, jak również wytrzymałość podłogi pojazdu, jeżeli jest sprawdzana w badaniach statycznych w przypadku miejsc siedzących i-Size, właściwości wszystkich komponentów urządzenia przytrzymującego, takie jak funkcja ogranicznika obciążenia, wpływające na siły działające na kotwiczenia.

2.3. „Podłoga" oznacza dolną część nadwozia, połączoną ze ścianami bocznymi pojazdu. W tym kontekście obejmuje ona elementy usztywniające, rozszerzenia i potencjalnie inne wzmocnienia, nawet jeśli znajdują się one poniżej podłogi, takie jak elementy wzdłużne i poprzeczne.

2.4. „Siedzenie" oznacza konstrukcję, wraz z wykończeniem, która może, ale nie musi, być integralną częścią konstrukcji pojazdu, przeznaczoną na miejsce siedzące dla jednej dorosłej osoby. Termin ten obejmuje zarówno siedzenie pojedyncze, jak i część siedzenia kanapowego stanowiącą miejsce siedzące dla jednej osoby.

2.5. „Przednie siedzenie pasażera" oznacza siedzenie, którego „najbardziej wysunięty punkt H" leży w pionowej poprzecznej płaszczyźnie przechodzącej przez punkt R kierowcy lub przed tą płaszczyzną.

2.6. „Grupa siedzeń" oznacza siedzenie kanapowe albo siedzenia rozdzielone, ale umieszczone obok siebie (tak, że przednie kotwiczenia jednego siedzenia znajdują się w jednej linii lub przed tylnymi kotwiczeniami i w jednej linii lub za przednimi kotwiczeniami drugiego siedzenia), służące do siedzenia dla jednej lub kilku dorosłych osób.

2.7. „Siedzenie kanapowe" oznacza kompletną konstrukcję z wykończeniem, przeznaczoną do siedzenia dla więcej niż jednej dorosłej osoby.

2.8. „ISOFIX" oznacza system mocowania do pojazdów urządzeń przytrzymujących dla dzieci, obejmujący dwa sztywne kotwiczenia w pojeździe i dwa odpowiadające im sztywne zaczepy na urządzeniu przytrzymującym dla dzieci, który to system ma na celu ograniczenie rotacji wzdłużnej urządzenia przytrzymującego dla dzieci.

2.9. „Pozycja ISOFIX" oznacza pozycję umożliwiającą instalację:

a) uniwersalnego skierowanego przodem do kierunku jazdy urządzenia przytrzymującego ISOFIX dla dzieci, zdefiniowanego w regulaminie ONZ nr 44;

b) albo półuniwersalnego urządzenia przytrzymującego dla dzieci ISOFIX mocowanego przodem do kierunku jazdy zgodnie z definicją zawartą w regulaminie ONZ nr 44;

c) albo półuniwersalnego urządzenia przytrzymującego dla dzieci ISOFIX mocowanego tyłem do kierunku jazdy zgodnie z definicją zawartą w regulaminie ONZ nr 44;

d) albo półuniwersalnego bocznego urządzenia przytrzymującego dla dzieci ISOFIX zgodnie z definicją zawartą w regulaminie ONZ nr 44;

e) albo urządzenia przytrzymującego dla dzieci ISOFIX przeznaczonego tylko do określonych pojazdów zgodnie z definicją zawartą w regulaminie ONZ nr 44;

f) albo urządzenia przytrzymującego dla dzieci i-Size klasy integralnej zgodnie z definicją zawartą w regulaminie ONZ nr 129;

g) albo urządzenia przytrzymującego dla dzieci ISOFIX przeznaczonego tylko do określonych pojazdów zgodnie z definicją zawartą w regulaminie ONZ nr 129.

2.10. „Dolne kotwiczenie ISOFIX" oznacza jeden sztywny okrągły pręt poziomy o średnicy 6 mm, wystający z konstrukcji pojazdu lub siedzenia, umożliwiający umieszczenie i montaż urządzenia przytrzymującego ISOFIX dla dzieci wyposażonego w elementy mocujące ISOFIX.

2.11. „System kotwiczeń ISOFIX" oznacza system złożony z dwóch dolnych kotwiczeń ISOFIX, przeznaczony do mocowania urządzenia przytrzymującego dla dzieci ISOFIX wraz z urządzeniem przeciwdziałającym rotacji.

2.12. „Zaczep ISOFIX" oznacza jeden z dwóch zaczepów spełniających wymagania regulaminu ONZ nr 44 lub regulaminu ONZ nr 129, wystający z konstrukcji urządzenia przytrzymującego dla dzieci ISOFIX, dostosowany do dolnego kotwiczenia ISOFIX.

2.13. „Urządzenie przytrzymujące dla dzieci ISOFIX" oznacza urządzenie przytrzymujące dla dzieci, spełniające wymagania regulaminu ONZ nr 44 lub regulaminu ONZ nr 129, które musi być przymocowane do systemu kotwiczeń ISOFIX.

2.14. „Urządzenie do przyłożenia siły statycznej (SFAD)" oznacza mocowane urządzenie badawcze, które korzysta z systemów kotwiczeń ISOFIX w pojeździe i służy do weryfikacji ich wytrzymałości, a także zdolności pojazdu lub konstrukcji siedzenia do ograniczenia rotacji w badaniu statycznym. Urządzenie badawcze do kotwiczeń dolnych i górnych pasków mocujących przedstawiono na rysunkach 1 i 2 w załączniku 4, jak również urządzenie SFADSL (podpórka) do oceny miejsc siedzących i-Size w odniesieniu do wytrzymałości podłogi pojazdu. Przykład takiego urządzenia SFADSL podano na rysunku 3 w załączniku 5.

2.15. „Urządzenie przeciwdziałające rotacji":

a) zabezpieczenie przeciwobrotowe uniwersalnego urządzenia przytrzymującego ISOFIX dla dzieci składa się z górnego paska mocującego ISOFIX;

b) urządzenie przeciwdziałające rotacji dla półuniwersalnego urządzenia przytrzymującego dla dzieci ISOFIX obejmuje górny pasek mocujący, deskę rozdzielczą pojazdu lub wspornik, który ma ograniczyć rotację urządzenia w przypadku zderzenia czołowego;

c) urządzenie przeciwdziałające rotacji dla urządzenia przytrzymującego dla dzieci i-Size obejmuje górny pasek mocujący lub wspornik, który ma ograniczyć rotację urządzenia w przypadku zderzenia czołowego;

d) w przypadku urządzeń przytrzymujących dla dzieci ISOFIX, i-Size, uniwersalnych i półuniwersalnych, samo siedzenie pojazdu nie jest urządzeniem przeciwdziałającym rotacji.

2.16. „Kotwiczenie górnego paska mocującego ISOFIX" oznacza element, taki jak pręt, umieszczony w określonej strefie, który ma umożliwić podłączenie taśmy górnego paska mocującego ISOFIX i przenieść jego siłę przytrzymującą na konstrukcję pojazdu.

2.17. „Podłączenie górnego paska mocującego ISOFIX" oznacza mechanizm, który ma być przyłączony do kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX.

2.18. „Hak górnego paska mocującego ISOFIX" oznacza podłączenie górnego paska mocującego ISOFIX stosowane standardowo dla celów przyłączenia taśmy górnego paska mocującego ISOFIX do kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX zgodnie z rysunkiem 3 w załączniku 4 do niniejszego regulaminu.

2.19. „Taśma górnego paska mocującego ISOFIX" oznacza taśmę tapicerską (lub podobną) sięgającą od góry urządzenia przytrzymującego dla dzieci ISOFIX do kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX, wyposażoną w regulację, urządzenie luzujące i podłączenie górnego paska mocującego ISOFIX.

2.20. „Prowadnica" ma ułatwić montaż urządzenia przytrzymującego ISOFIX dla dziecka poprzez fizyczne ustawienie zaczepów ISOFIX na urządzeniu przytrzymującym ISOFIX w pozycjach odpowiadających dolnym kotwiczeniom ISOFIX.

2.21. „Przyrząd imitujący urządzenie przytrzymujące dla dziecka" oznacza urządzenie zgodne z jednym z obrysów ISOFIX określonych w pkt 4 załącznika 17 – dodatek 2 do regulaminu ONZ nr 16, którego wymiary w szczególności podano na rysunkach 1–7 w wymienionym powyżej pkt 4. Takie przyrządy imitujące urządzenia przytrzymujące dla dziecka (CRF) są wykorzystywane w regulaminie ONZ nr 16 w celu sprawdzenia, jakie obrysy urządzenia przytrzymującego dla dzieci ISOFIX można zamocować w pozycjach ISOFIX w pojeździe. Jeden z przyrządów CRF, tak zwany ISO/F2 lub ISO/F2X), opisany w regulaminie ONZ nr 16 (załącznik 17, dodatek 2), jest wykorzystywany w niniejszym regulaminie w celu sprawdzenia położenia i możliwości uzyskania dostępu do systemu kotwiczeń ISOFIX.

2.22. „Przestrzeń podlegająca ocenie w odniesieniu do stopy wspornika" oznacza przestrzeń, jak pokazano na rysunkach 1 i 2 w załączniku 5 do niniejszego regulaminu, w której spoczywa stopa wspornika urządzenia przytrzymującego dla dzieci i-Size zdefiniowanego w regulaminie ONZ nr 129 i którą w związku z tym przecina płaszczyzna podłogi pojazdu.

2.23. „Powierzchnia kontaktu z podłogą pojazdu" oznacza obszar wynikający z przecięcia górnej powierzchni podłogi pojazdu (łącznie z wykończeniem, dywanikiem, pianką itp.) z przestrzenią podlegającą ocenie w odniesieniu do stopy wspornika, skonstruowany tak, aby wytrzymać siły stopy wspornika w urządzeniu przytrzymującym dla dzieci i-Size zdefiniowanym w regulaminie ONZ nr 129.

2.24. „Miejsce siedzące i-Size" oznacza miejsce siedzące, jeżeli zostało ono określone przez producenta pojazdu, skonstruowane tak, że może mieścić urządzenia przytrzymujące dla dzieci i-Size i spełniające wymagania określone w niniejszym regulaminie.

3. WYSTĄPIENIE O HOMOLOGACJĘ

3.1. O udzielenie homologacji typu pojazdu w zakresie systemów kotwiczeń ISOFIX, kotwiczeń górnego paska mocującego ISOFIX oraz miejsc siedzących i-Size, jeśli takie są, występuje producent pojazdu lub jego należycie upoważniony przedstawiciel.

3.2. Do wniosku należy dołączyć trzy egzemplarze każdego z niżej wymienionych dokumentów oraz następujące dane:

3.2.1. Rysunki ogólnej konstrukcji pojazdu w odpowiedniej skali, przedstawiające położenie systemów kotwiczeń ISOFIX, kotwiczeń górnego paska mocującego ISOFIX, jeśli takie są, a w przypadku miejsc siedzących i-Size – powierzchni kontaktu z podłogą pojazdu, a także szczegółowe rysunki systemów kotwiczeń ISOFIX, jeśli takie są, kotwiczeń górnego paska mocującego ISOFIX, jeśli takie są, a także punktów, do których są one zamocowane;

3.2.2. Specyfikację zastosowanych materiałów, które mogą wpłynąć na wytrzymałość systemów kotwiczeń ISOFIX i kotwiczeń górnego paska mocującego ISOFIX, jeśli takie są, a w przypadku miejsc siedzących i-Size – powierzchni kontaktu z podłogą pojazdu;

3.2.3. Opis techniczny systemów kotwiczeń ISOFIX i kotwiczeń górnego paska mocującego ISOFIX, jeśli takie są;

3.2.4. W odniesieniu do systemów kotwiczeń ISOFIX i kotwiczeń górnego paska mocującego ISOFIX, jeśli takie są, zamocowanych do konstrukcji siedzenia:

3.2.4.1. Szczegółowy opis typu pojazdu w odniesieniu do konstrukcji siedzeń, ich kotwiczeń oraz układów regulacji i blokady;

3.2.4.2. Rysunki siedzeń – w odpowiedniej skali i wystarczająco szczegółowe – ich kotwiczeń do pojazdu oraz układów regulacji i blokady.

3.3. W zależności od decyzji producenta, placówce technicznej przeprowadzającej badania homologacyjne należy dostarczyć reprezentatywny egzemplarz typu pojazdu, który ma być homologowany, lub części pojazdu uznane przez tę placówkę za najważniejsze w odniesieniu do badań systemów kotwiczeń ISOFIX, kotwiczeń górnego paska mocującego ISOFIX, jeśli takie są, a w przypadku miejsc siedzących i-Size – w odniesieniu do badania powierzchni kontaktu z podłogą pojazdu.

4. HOMOLOGACJA

4.1. Homologacji typu pojazdu udziela się, jeżeli pojazd, którego dotyczy wniosek o udzielenie homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem, spełnia odnośne wymogi niniejszego regulaminu.

4.2. Każdemu homologowanemu typowi nadaje się numer homologacji. Dwie pierwsze jego cyfry oznaczają serię poprawek obejmujących ostatnie główne zmiany dostosowujące regulamin do postępu technicznego przed datą udzielenia homologacji. Żadna Umawiająca się Strona nie może nadać tego samego numeru innemu typowi pojazdu, zgodnie z definicją w pkt 2.2 powyżej.

4.3. Zawiadomienie o homologacji, rozszerzeniu, odmowie lub wycofaniu homologacji, lub ostatecznym zaniechaniu produkcji typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem przekazuje się Stronom Porozumienia z 1958 r., stosującym niniejszy regulamin, na formularzu zgodnym ze wzorem zamieszczonym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.

4.4. Na każdym pojeździe zgodnym z typem pojazdu homologowanym zgodnie z niniejszym regulaminem, w widocznym i łatwo dostępnym miejscu określonym w formularzu homologacji, umieszcza się międzynarodowy znak homologacji zawierający:

4.4.1. okrąg otaczający literę „E", po której następuje numer identyfikujący państwo, które udzieliło homologacji ([1]);

4.4.2. numer niniejszego regulaminu, umieszczony z prawej strony okręgu opisanego w pkt 4.4.1.

4.5. Jeżeli pojazd jest zgodny z typem pojazdu homologowanym zgodnie z jednym lub kilkoma innymi regulaminami załączonymi do Porozumienia w państwie, które udzieliło homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem, nie trzeba powtarzać symbolu opisanego w pkt 4.4.1; w takim przypadku dodatkowe numery i symbole wszystkich regulaminów, zgodnie z którymi udzielono homologacji w danym państwie, należy umieścić w kolumnach po prawej stronie symbolu opisanego w punkcie 4.4.1.

4.6. Znak homologacji musi być czytelny i nieusuwalny.

4.7. Znak homologacji umieszcza się na tabliczce znamionowej pojazdu zamontowanej przez producenta lub w jej pobliżu.

4.8. Przykładowe układy znaku homologacji przedstawiono w załączniku 2 do niniejszego regulaminu.

5. SPECYFIKACJE

5.1. Definicje

5.1.1. Punkt H oznacza punkt odniesienia zdefiniowany w załączniku 3 do niniejszego regulaminu, który należy określić zgodnie z procedurą określoną w tym załączniku.

5.1.1.1. Punkt H' to punkt odniesienia odpowiadający H zdefiniowanemu w pkt 5.1.1, który należy określić dla każdego normalnego położenia, w jakim używa się siedzenia.

5.1.1.2. Punkt R oznacza punkt odniesienia siedzenia zdefiniowany w dodatku 3 do załącznika 3 do niniejszego regulaminu.

5.1.2. Trójwymiarowy układ odniesienia został zdefiniowany w dodatku 2 do załącznika 3 do niniejszego regulaminu.

([1]) Numery identyfikujące Umawiające się Strony Porozumienia z 1958 r. podano w załączniku 3 do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.
www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

5.2. Specyfikacje ogólne

5.2.1. Każdy system kotwiczeń ISOFIX i kotwiczenie górnego paska mocującego ISOFIX, które są lub mają być zainstalowane z przeznaczeniem dla urządzeń przytrzymujących dla dzieci ISOFIX, jak również powierzchnia kontaktu z podłogą pojazdu każdego miejsca siedzącego i-Size, muszą być zaprojektowane, wykonane i rozmieszczone w taki sposób:

5.2.1.1. że system kotwiczeń ISOFIX i kotwiczenie górnego paska mocującego ISOFIX, jak również powierzchnia kontaktu z podłogą pojazdu każdego miejsca siedzącego i-Size, w normalnych warunkach eksploatacyjnych zapewniają zgodność pojazdu z postanowieniami niniejszego regulaminu.

System kotwiczeń ISOFIX i kotwiczenie górnego paska mocującego ISOFIX, które może być dodane do pojazdu, muszą być również zgodne z postanowieniami niniejszego regulaminu. W związku z tym, wszelkie takie kotwiczenia należy opisać we wniosku o udzielenie homologacji typu;

5.2.1.2. że wytrzymałość systemu kotwiczeń ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX są zaprojektowane dla każdego urządzenia przytrzymującego dla dzieci ISOFIX z grupy wagowej 0; 0+; 1, zgodnie z definicją w regulaminie ONZ nr 44;

5.2.1.3. że system kotwiczenia ISOFIX, kotwiczenie górnego paska mocującego ISOFIX i powierzchnia kontaktu z podłogą pojazdu każdego miejsca siedzącego i-Size są zaprojektowane dla urządzenia przytrzymującego dla dzieci i-Size klasy integralnej zgodnie z definicją w regulaminie ONZ nr 129.

5.2.2. Systemy kotwiczenia ISOFIX, ich projekt i położenie:

5.2.2.1. System kotwiczeń ISOFIX to sztywny(-e) pręt(-y) poziomy(-e) o przekroju kołowym i średnicy 6 mm ±0,1 mm, obejmujący(-e) dwie strefy, których minimalna długość skuteczna wynosi 25 mm, umieszczony(-e) na osi określonej na rysunku 4 w załączniku 4.

5.2.2.2. System kotwiczeń ISOFIX zainstalowany przy miejscu siedzącym w pojeździe musi znajdować się nie mniej niż 120 mm za punktem konstrukcyjnym H, określonym zgodnie z załącznikiem 4 do niniejszego regulaminu, przy pomiarze poziomym i do środka pręta.

5.2.2.3. W przypadku każdego systemu kotwiczeń ISOFIX zainstalowanego w pojeździe musi być możliwe zamocowanie przyrządu imitującego urządzenie przytrzymujące dla dziecka ISOFIX „ISO/F2" lub „ISO/F2X", określonego przez producenta pojazdu, opisanego w regulaminie ONZ nr 16 (załącznik 17, dodatek 2).

Miejsca siedzące i-Size muszą mieścić przyrządy imitujące urządzenie przytrzymujące dla dziecka ISOFIX „ISO/F2X" oraz „ISO/R2" wraz z przestrzenią podlegającą ocenie w odniesieniu do wymiaru wspornika, jak określono w regulaminie ONZ nr 16 (załącznik 17, dodatek 2). Ponadto miejsca siedzące i-Size muszą mieścić przyrządy imitujące urządzenie przytrzymujące dla dziecka klasy ISO/B2, jak określono w regulaminie ONZ nr 16 (załącznik 17, dodatek 5).

5.2.2.4. Kąty położenia dolnej powierzchni przyrządu imitującego urządzenie przytrzymujące dla dziecka ISOFIX, zgodnie z definicją producenta w pkt 5.2.2.3 muszą pozostawać w następujących przedziałach, przy czym ich pomiaru dokonuje się w odniesieniu do płaszczyzn odniesienia pojazdu zdefiniowanych w załączniku 3, dodatek 2, do niniejszego regulaminu:

a) pochylenie: 15° ± 10°;

b) przechylenie: 0° ± 5°;

c) odchylenie: 0° ± 10°.

W przypadku miejsc siedzących i-Size dopuszczalne jest, pod warunkiem nieprzekroczenia limitów określonych w pkt 5.2.2.4, aby długość najkrótszego wspornika, zgodnie z przestrzenią podlegającą ocenie w odniesieniu do stopy wspornika, skutkowała kątem pochylenia większym niż kąt narzucony przez siedzenie lub konstrukcję pojazdu. Musi istnieć możliwość instalacji przyrządu imitującego urządzenie przytrzymujące dla dziecka ISOFIX pod większym kątem pochylenia. Niniejszy punkt nie ma zastosowania do urządzeń imitujących urządzenie przytrzymujące dla dziecka o rozmiarze ISO/B2.

5.2.2.5. Systemy kotwiczenia ISOFIX są mocowane na stałe lub chowane. W przypadku kotwiczeń chowanych wymagania dotyczące systemu kotwiczeń ISOFIX muszą być spełnione w położeniu użytkowym.

5.2.2.6. Każdy dolny pręt kotwiczący ISOFIX (w położeniu użytkowym) i każda zainstalowana na stałe prowadnica muszą być widoczne bez naciskania poduszki lub oparcia siedzenia, w przypadku widoku pręta lub prowadnicy w pionowej płaszczyźnie wzdłużnej przechodzącej przez środek pręta lub prowadnicy, wzdłuż linii tworzącej kąt w górę, wynoszący 30 stopni w stosunku do płaszczyzny poziomej.

Inną możliwością zastępczą dla powyższego wymagania jest trwałe oznaczenie pojazdu w pobliżu każdego pręta lub prowadnicy. Oznaczenie musi obejmować jeden z wymienionych poniżej układów, w zależności od decyzji producenta:

5.2.2.6.1. minimalnie – symbol określony w załączniku 4, rysunek 12, złożony z okręgu o średnicy przynajmniej 13 mm, zawierającego piktogram spełniający następujące warunki:

a) piktogram musi kontrastować z tłem okręgu;

b) piktogram musi być położony w pobliżu każdego pręta systemu.

5.2.2.6.2. wyraz „ISOFIX” drukowanymi literami o wysokości przynajmniej 6 mm.

5.2.2.7. Wymogi pkt 5.2.2.6 nie mają zastosowania do miejsc siedzących i-Size. Miejsca siedzące i-Size oznacza się zgodnie z pkt 5.2.4.1.

5.2.3. Kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX, ich projekt i położenie:

Na wniosek producenta samochodu można stosować alternatywne metody opisane w pkt 5.2.3.1 i 5.2.3.2.

Metodę opisaną w pkt 5.2.3.1 można zastosować wyłącznie, jeśli pozycja ISOFIX umieszczona jest na siedzeniu pojazdu.

5.2.3.1. Z zastrzeżeniem pkt 5.2.3.3 i 5.2.3.4 część każdego kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX zaprojektowana tak, aby łączyć się z podłączeniem górnego paska mocującego ISOFIX, musi znajdować się nie dalej niż 2 000 mm od punktu odniesienia ramienia i w strefie zaciemnionej, widocznej na rysunkach 6–10 w załączniku 4, danego miejsca siedzącego, dla którego jest zainstalowana, z uwzględnieniem modelu opisanego w SAE J 826 (lipiec 1995 r.) i przedstawionego na rysunku 5 w załączniku 4, zgodnie z następującymi warunkami:

5.2.3.1.1. punkt „H” modelu znajduje się w unikalnym punkcie konstrukcyjnym „H” siedzenia przesuniętego maksymalnie w dół i do tyłu, chyba że model znajduje się pośrodku, w kierunku poprzecznym, między dwoma dolnymi kotwiczeniami ISOFIX;

5.2.3.1.2. linia tułowia modelu jest położona pod takim samym kątem w stosunku do poprzecznej płaszczyzny pionowej, jak oparcie siedzenia w najbardziej podniesionym położeniu; oraz

5.2.3.1.3. model jest ustawiony w pionowej płaszczyźnie wzdłużnej, która zawiera punkt H modelu.

5.2.3.2. W przypadku pozycji ISOFIX wyposażonej w dolne kotwiczenia ISOFIX, przedstawione na rysunku 11 w załączniku 4, strefa kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX może być określona także przy pomocy urządzenia „ISO/F2”, zgodnie z definicją w regulaminie ONZ nr 16 (załącznik 17, dodatek 2, rysunek 2).

Siedzenie musi być wówczas odsunięte maksymalnie do tyłu i w dół, przy ustawieniu oparcia w położeniu nominalnym lub zalecanym przez producenta pojazdu.

Patrząc z boku, kotwiczenie górnego paska mocującego ISOFIX musi znajdować się za tylną powierzchnią urządzenia „ISO/F2”.

Punkt przecięcia tylnej powierzchni urządzenia „ISO/F2” i linii poziomej (załącznik 4, rysunek 11, punkt 3) przechodzącej przez ostatni sztywny punkt o twardości powyżej 50 Shore A na górze oparcia siedzenia określa punkt odniesienia 4 (załącznik 4, rysunek 11) na linii środkowej urządzenia „ISO/F2”. W tym punkcie odniesienia maksymalny kąt 45° powyżej linii poziomej określa górną granicę strefy kotwiczenia górnego paska mocującego.

Na widoku z góry, w punkcie odniesienia 4 (załącznik 4, rysunek 11), maksymalny kąt 90° do tyłu i w poprzek, natomiast na widoku z tyłu – maksymalny kąt 40°, określają dwie przestrzenie, które ograniczają strefę kotwiczenia dla górnego paska mocującego ISOFIX.

Początek taśmy górnego paska mocującego ISOFIX (5) znajduje się w punkcie przecięcia urządzenia „ISO/F2” z płaszczyzną położoną 550 mm powyżej powierzchni poziomej (1) urządzenia „ISO/F2” i w linii środkowej (6) urządzenia „ISO/F2”.

Ponadto kotwiczenie górnego paska mocującego ISOFIX musi znajdować się przynajmniej 200 mm, ale nie więcej niż 2000 mm, od początku taśmy górnego paska mocującego ISOFIX na tylnej płaszczyźnie urządzenia „ISO/F2", mierząc wzdłuż taśmy gdy rozciągnięta jest na oparciu siedzenia do punktu kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX.

5.2.3.3. Część kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX w pojeździe, która ma się łączyć z podłączeniem górnego paska mocującego ISOFIX, może znajdować się poza strefami zaciemnionymi, o których mowa w pkt 5.2.3.1 lub 5.2.3.2, jeśli położenie w strefie nie jest odpowiednie, a pojazd jest wyposażony w urządzenie prowadzące, które:

5.2.3.3.1. zapewnia takie funkcjonowanie taśmy górnego paska mocującego ISOFIX, że część kotwiczenia przeznaczona do łączenia z kotwiczeniem górnego paska mocującego ISOFIX znajduje się w strefie zaciemnionej; oraz

5.2.3.3.2. znajduje się przynajmniej 65 mm za linią tułowia w przypadku urządzenia prowadzącego z miękkiej taśmy tapicerskiej lub regulowanego urządzenia prowadzącego, albo przynajmniej 100 mm za linią tułowia w przypadku sztywnego urządzenia prowadzącego; oraz

5.2.3.3.3. w przypadku gdy w trakcie badania po instalacji w przewidywanym położeniu użytkowym urządzenie wykazuje wystarczającą wytrzymałość, aby z kotwiczeniem górnego paska mocującego ISOFIX wytrzymać obciążenie, o którym mowa w pkt 6.2 niniejszego regulaminu.

5.2.3.4. Kotwiczenie paska mocującego może być wbudowane w oparcie siedzenia, pod warunkiem że nie znajduje się w obszarze zwijania taśmy na górze oparcia siedzenia.

5.2.3.5. Wymiary kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX powinny umożliwiać dołączenie haka górnego paska mocującego ISOFIX zgodnie z rysunkiem 3.

Dookoła każdego kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX należy zapewnić przestrzeń umożliwiającą przyłączanie i odłączanie.

Wszystkie kotwiczenia umieszczone z tyłu systemu kotwiczeń ISOFIX i które można użyć do przyłączenia haka górnego paska mocującego ISOFIX lub podłączenia górnego paska mocującego ISOFIX muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby zapobiec niewłaściwemu zastosowaniu przez co najmniej jeden z następujących środków:

a) projektowanie wszystkich takich kotwiczeń w strefie kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX jako kotwiczeń górnego paska mocującego ISOFIX; lub

b) oznaczanie tylko kotwiczeń górnego paska mocującego ISOFIX przy użyciu jednego z symboli lub jego lustrzanego odbicia zgodnie z rysunkiem 13 w załączniku 4; lub

c) w przypadku oznakowania kotwiczenia niezgodnego z lit. a) lub b) powyżej, wyraźnie zaznaczyć, że punktów kotwiczenia nie można używać w połączeniu z systemem kotwiczeń ISOFIX.

W przypadku kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX z zamknięciem, zamknięcie należy oznaczyć na przykład jednym z symboli (lub lustrzanym odbiciem jednego z symboli) określonych na rysunku 13 w załączniku 4; zamknięcie musi być zdejmowane bez użycia narzędzi.

5.2.4. Wymagania dotyczące miejsca siedzącego i-Size

Każde miejsce siedzące i-Size, określone przez producenta pojazdu, musi być zgodne z wymaganiami określonymi w pkt 5.2.1–5.2.4.3.

5.2.4.1. Oznakowanie

Każde miejsce siedzące i-Size musi być w sposób trwały oznaczone w pobliżu dolnego systemu kotwiczeń ISOFIX (pręta lub prowadnicy) danego miejsca siedzącego.

Minimalnym oznaczeniem jest symbol określony w załączniku 5, rysunek 4, złożony z kwadratu o boku przynajmniej 13 mm, zawierającego piktogram spełniający następujące warunki:

a) piktogram musi kontrastować z tłem kwadratu;

b) piktogram musi być położony w pobliżu każdego pręta systemu.

5.2.4.2. Wymagania geometryczne dla miejsc siedzących i-Size połączonych ze wspornikami i-Size

Oprócz wymogów określonych w pkt 5.2.2 i 5.2.3 należy sprawdzić, czy górna powierzchnia podłogi pojazdu (łącznie z wykończeniem, dywanikiem, pianką itp.) przecina się z powierzchniami granicznymi x i y przestrzeni podlegającej ocenie w odniesieniu do stopy wspornika, jak pokazano na rysunkach 1 i 2 w załączniku 5 do niniejszego regulaminu.

Przestrzeń podlegająca ocenie w odniesieniu do stopy wspornika jest ograniczona w następujący sposób (zob. również rys. 1 i 2 w załączniku 5 do niniejszego regulaminu):

a) na szerokość: dwoma płaszczyznami równoległymi do wzdłużnej płaszczyzny symetrii przyrządu imitującego urządzenie przytrzymujące dla dziecka zainstalowanego na danym siedzeniu i oddalonymi o 100 mm od tej płaszczyzny; oraz

b) na długość: dwoma płaszczyznami prostopadłymi do płaszczyzny wyznaczonej przez dolną powierzchnię przyrządu imitującego urządzenie przytrzymujące dla dziecka i prostopadłej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii przyrządu imitującego urządzenie przytrzymujące dla dziecka, oddalonymi o 585 mm i 695 mm od płaszczyzny przechodzącej przez linie środkowe dolnych kotwiczeń ISOFIX, prostopadłe do dolnej powierzchni CRF; oraz

c) na wysokość: przez dwie płaszczyzny równoległe do dolnej powierzchni przyrządu imitującego urządzenie przytrzymujące dla dziecka, 270 mm i 525 mm poniżej tej powierzchni.

Kąt pochylenia używany do powyższej oceny geometrycznej mierzy się zgodnie z pkt 5.2.2.4.

Zgodność z niniejszym wymogiem można wykazać w badaniu fizycznym, symulacji komputerowej lub na odpowiednich rysunkach.

5.2.4.3. Wymogi wytrzymałości podłogi pojazdu dla miejsc siedzących i-Size

Cała powierzchnia kontaktu z podłogą pojazdu (zob. załącznik 5, rys. 1 i 2) musi mieć wystarczającą wytrzymałość na obciążenia przyłożone podczas badania przeprowadzonego zgodnie z pkt 6.2.4.5.

5.3. Minimalna liczba pozycji ISOFIX, jaką należy zapewnić:

5.3.1. Każdy pojazd kategorii M_1 musi być wyposażony w przynajmniej dwie pozycje ISOFIX spełniające wymogi niniejszego regulaminu.

Przynajmniej dwie pozycje ISOFIX muszą być wyposażone w system kotwiczeń ISOFIX, jak również kotwiczenie górnego paska mocującego ISOFIX.

Typ i liczbę urządzeń ISOFIX, zdefiniowanych w regulaminie ONZ nr 16, które mogą być zainstalowane w każdej pozycji ISOFIX, określono w regulaminie ONZ nr 16.

5.3.2. Niezależnie od pkt 5.3.1, jeśli pojazd wyposażony jest tylko w jeden rząd siedzeń, nie wymaga się pozycji ISOFIX.

5.3.3. Niezależnie od pkt 5.3.1 przynajmniej jedna z dwóch pozycji ISOFIX musi być zamontowana w drugim rzędzie siedzeń.

5.3.4. Niezależnie od pkt 5.3.1 pojazdy kategorii M_1 muszą mieć tylko jedną pozycję ISOFIX w pojazdach:

a) które mają nie więcej niż dwie pary drzwi dla pasażerów; oraz

b) które mają tylne wyznaczone siedzenie, w przypadku którego elementy przekładni lub zawieszenia uniemożliwiają instalację kotwiczeń ISOFIX zgodnie z wymaganiami pkt 5.2.2; oraz

c) w których wskaźnik stosunku mocy do masy własnej (PMR) jest większy niż 140 zgodnie z definicjami w regulaminie ONZ nr 51 i z następującą definicją stosunku mocy do masy własnej (PMR):

$PMR = (Pn/m_t) * 1000$ kg/kW

gdzie:

Pn: maksymalna moc (znamionowa) silnika wyrażona w kW ([2])

m_{ro}: masa pojazdu w stanie gotowym do jazdy w kg

$m_t = m_{ro}$ (dla pojazdów kategorii M_1)

oraz

d) które mają silnik osiągający maksymalną (znamionową) moc silnika większą niż 200 kW[2].

Pojazd taki musi mieć tylko jeden system kotwiczeń ISOFIX oraz kotwiczenie górnego paska mocującego ISOFIX na wyznaczonym przednim siedzeniu pasażera w połączeniu z urządzeniem odłączania poduszki powietrznej (jeżeli siedzenie wyposażone jest w poduszkę), jak również naklejkę ostrzegawczą informującą, że w drugim rzędzie siedzeń nie ma pozycji ISOFIX.

5.3.5. Jeśli system kotwiczeń ISOFIX zainstalowany jest na przednim miejscu siedzącym z przednią poduszką powietrzną, zamontowane musi być urządzenie odłączające poduszkę powietrzną.

5.3.6. Niezależnie od pkt 5.3.1, w przypadku zintegrowanych wbudowanych urządzeń przytrzymujących dla dzieci, liczba pozycji ISOFIX, jaką należy zapewnić, musi wynosić przynajmniej dwa minus liczba zintegrowanych wbudowanych urządzeń dla grup wagowych 0, 0+, lub 1.

5.3.7. Kabriolety zdefiniowane w pkt 2.9.1.5 w ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3) z więcej niż jednym rzędem siedzeń, muszą być wyposażone w przynajmniej dwa dolne kotwiczenia ISOFIX. Jeśli w takim pojeździe zapewniono kotwiczenie górnego paska mocującego ISOFIX, musi być ono zgodne z właściwymi postanowieniami niniejszego regulaminu.

5.3.8. Jeżeli pojazd jest wyposażony tylko w jedno miejsce siedzące w rzędzie, wymagana jest tylko jedna pozycja ISOFIX w miejscu pasażera. Jeśli w takim pojeździe zapewniono kotwiczenie górnego paska mocującego ISOFIX, musi być ono zgodne z właściwymi postanowieniami niniejszego regulaminu. Jeżeli jednak nie ma możliwości zainstalowania nawet najmniejszego skierowanego przodem do kierunku jazdy urządzenia ISOFIX (zdefiniowanego w regulaminie ONZ nr 16, załącznik 17, dodatek 2) w miejscu siedzącym pasażera, wówczas nie jest wymagana pozycja ISOFIX, pod warunkiem że dla tego pojazdu określono urządzenie przytrzymujące dla dzieci.

5.3.9. Niezależnie od pkt 5.3.1 pozycje ISOFIX nie są wymagane w samochodach sanitarnych i karawanach oraz pojazdach przeznaczonych do użytku w służbach wojskowych, obronie cywilnej, straży pożarnej i w siłach odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego.

5.3.10. Niezależnie od pkt 5.3.1–5.3.4 przynajmniej jedna obowiązkowa pozycja ISOFIX może zostać zastąpiona miejscami siedzącymi i-Size.

6. BADANIA

6.1. Mocowanie pojazdu do celów badania kotwiczeń ISOFIX

6.1.1. Metoda zastosowana do zamocowania pojazdu w czasie badań nie może zwiększać wytrzymałości kotwiczeń ISOFIX ani ich obszaru kotwiczenia, ani zmniejszać normalnego odkształcenia konstrukcji.

6.1.2. Urządzenie mocujące jest uważane za wystarczające, jeśli nie wywiera żadnego wpływu na obszar nad całą szerokością konstrukcji i jeśli pojazd lub konstrukcja są zablokowane lub zamocowane z przodu w odległości przynajmniej 500 mm od kotwiczenia, które ma być badane, a także jest przytrzymany lub zamocowany z tyłu, przynajmniej 300 mm od kotwiczenia.

([2]) Moc (znamionowa) silnika oznacza moc silnika wyrażoną w kW (EKG ONZ) i zmierzoną metodą EKG ONZ zgodnie z regulaminem ONZ nr 85.

6.1.3. Zaleca się, aby konstrukcja opierała się na podporach ustawionych w przybliżeniu zgodnie z osiami kół lub, jeśli nie jest to możliwe, zgodnie z punktami zamocowania zawieszenia.

6.1.4. W przypadku zastosowania metody mocowania innej niż opisana w pkt 6.1.1–6.1.3 niniejszego regulaminu należy przedstawić potwierdzenie, że jest to metoda równoważna.

6.2. Wymagania badania statycznego

6.2.1. Wytrzymałość systemów kotwiczenia ISOFIX bada się, przykładając siły określone w pkt 6.2.4.3 do urządzenia do przyłożenia siły statycznej (SFAD) z dobrze zapiętymi zaczepami ISOFIX.

W przypadku kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX przeprowadza się badanie dodatkowe określone w pkt 6.2.4.4.

W przypadku miejsca siedzącego i-Size przeprowadza się dodatkowe badanie wspornika zgodnie z opisem w pkt 6.2.4.5.

Wszystkie pozycje ISOFIX lub miejsca siedzące i-Size w tym samym rzędzie siedzeń, które mogą być wykorzystywane jednocześnie, bada się jednocześnie.

6.2.2. Badanie może być przeprowadzone na kompletnym gotowym pojeździe lub wystarczających częściach pojazdu, reprezentujących wytrzymałość i sztywność konstrukcji pojazdu.

Okna i drzwi mogą być zamontowane lub nie, zamknięte lub otwarte.

Zamontowane mogą być wszelkie systemy normalnie montowane i potencjalnie zwiększające sztywność konstrukcji pojazdu.

Badanie może być ograniczone do pozycji ISOFIX lub i-Size dla tylko jednego siedzenia lub jednej grupy siedzeń pod warunkiem że:

a) dana pozycja ISOFIX lub i-Size ma taką samą charakterystykę konstrukcyjną, jak pozycja ISOFIX lub i-Size innych siedzeń lub grupy siedzeń; oraz

b) jeśli takie pozycje ISOFIX lub i-Size są całkowicie lub częściowo zamontowane do siedzenia lub grupy siedzeń, charakterystyka konstrukcyjna siedzenia lub grupy siedzeń lub podłogi w przypadku miejsc siedzących i-Size jest taka sama, jak innych siedzeń lub grup siedzeń.

6.2.3. Jeśli siedzenia i urządzenie podpierające głowę są regulowane, należy badać je w położeniu określonym przez placówkę techniczną, w ograniczonym zakresie ustalonym przez producenta pojazdu, zgodnie z dodatkiem 3 załącznika 17 do regulaminu ONZ nr 16.

6.2.4. Siły, kierunki i granice przemieszczenia

6.2.4.1. Siłę 135 N ± 15 N przykłada się do środka przedniej poprzeczki SFAD, aby skorygować skośne ułożenie tylnego przedłużenia SFAD, w celu usunięcia wszelkiego luzu lub napięcia pomiędzy SFAD i jego podparciem.

6.2.4.2. Siły przykłada się do urządzenia do przyłożenia siły statycznej (SFAD) w kierunku do przodu i skośnym, zgodnie z tabelą 1.

Tabela 1

Kierunki sił badawczych

Do przodu	0° ± 5°	8 kN ±0,25 kN
Skośnie	75° ± 5° (do obu stron prostych lub do jednej strony, jeśli jest strona gorsza lub jeśli obie strony są symetryczne)	5 kN ±0,25 kN

Każde z tych badań może być prowadzone na różnych konstrukcjach, zgodnie z wnioskiem producenta.

Siły w kierunku do przodu przykłada się przy zachowaniu wstępnego kąta przyłożenia siły na poziomie 10 ± 5° powyżej płaszczyzny poziomej. Siły skośne przykłada się poziomo 0° ± 5°. Wstępną siłę obciążenia 500 N ± 25 N przykłada się w ustalonym punkcie obciążenia X wskazanym na rys. 2 w załączniku 4. Pełne obciążenie należy osiągnąć jak najszybciej, maksymalnie w ciągu 30 sekund. Na wniosek producent przyłożenie pełnego obciążenia może jednak nastąpić w ciągu 2 sekund. Siłę należy utrzymać minimalnie przez 0,2 s.

Wszystkich pomiarów dokonuje się zgodnie z ISO 6487 przy CFC na poziomie 60 Hz lub metodą równoważną.

6.2.4.3. Badania samego systemu kotwiczeń ISOFIX:

6.2.4.3.1. Badanie z siłą przyłożoną do przodu:

Poziome przemieszczenie wzdłużne (po obciążeniu wstępnym) punktu X SFAD w czasie przyłożenia siły 8 kN ±0,25 kN musi być ograniczone do 125 mm, a stałe odkształcenie, w tym częściowe pęknięcie lub złamanie dolnego kotwiczenia ISOFIX lub przyległego obszaru, nie stanowi wady, jeśli określona siła została utrzymana przez wymagany czas.

6.2.4.3.2. Badanie z siłą przyłożoną skośnie:

Przemieszczenie w kierunku działania siły (po obciążeniu wstępnym) punktu X SFAD w czasie przyłożenia siły 5 kN ±0,25 kN musi być ograniczone do 125 mm, a stałe odkształcenie, w tym częściowe pęknięcie lub złamanie dolnego kotwiczenia ISOFIX lub przyległego obszaru, nie stanowi wady, jeśli określona siła została utrzymana przez wymagany czas.

6.2.4.4. Badanie systemów kotwiczeń ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX:

Pomiędzy SFAD i górny pasek mocujący należy przyłożyć wstępne obciążenie napinające równe 50 N ± 5 N. Poziome przemieszczenie (po obciążeniu wstępnym) punktu X SFAD w czasie przyłożenia siły 8 kN ±0,25 kN musi być ograniczone do 125 mm, a stałe odkształcenie, w tym częściowe pęknięcie lub złamanie dolnego kotwiczenia ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego lub przyległego obszaru, nie stanowi wady, jeśli określona siła została utrzymana przez wymagany czas.

6.2.4.5. Badanie dla miejsc siedzących i-Size:

Oprócz badań wymienionych w pkt 6.2.4.3 i 6.2.4.4 przeprowadza się badanie ze zmodyfikowanym urządzeniem do przyłożenia siły statycznej, które składa się ze SFAD i obejmuje urządzenie do badania wspornika jak pokazano na rys. 3 w załączniku 5. Urządzenie do badania wspornika reguluje się na długość i szerokość, aby ocenić powierzchnię kontaktu z podłogą pojazdu, jak określono w pkt 5.2.4.2 (zob. również rys. 1 i 2 w załączniku 5 do niniejszego regulaminu). Wysokość urządzenia do badania wspornika reguluje się w taki sposób, żeby stopa urządzenia do badania wspornika pozostawała w kontakcie z górną powierzchnią podłogi pojazdu. W przypadku skokowej regulacji wysokości, wybiera się pierwszą pozycję, przy której stopa opiera się na podłodze; w przypadku ciągłej regulacji wysokości urządzenia do badania wspornika, kąt pochylenia SFAD zwiększa się o 1,5 +/- 0,5 stopni ze względu na regulację wysokości urządzenia do badania wspornika.

Poziome przemieszczenie (po obciążeniu wstępnym) punktu X SFAD w czasie przyłożenia siły 8 kN ±0,25 kN musi być ograniczone do 125 mm, a stałe odkształcenie, w tym częściowe pęknięcie lub złamanie dolnego kotwiczenia ISOFIX i powierzchni kontaktu z podłogą pojazdu lub przyległego obszaru, nie stanowi wady, jeśli określona siła została utrzymana przez wymagany czas.

Tabela 2

Granice przemieszczenia

Kierunek siły	*Maksymalne przemieszczenie punktu X SFAD*
Do przodu	125 mm w poziomie
Skośnie	125 mm w kierunku działania siły

6.2.5. Siły dodatkowe

6.2.5.1. Siły inercji siedzeń.

Dla położenia instalacyjnego, jeśli siła przenoszona jest na konstrukcję siedzenia w pojeździe, a nie bezpośrednio na konstrukcję pojazdu, należy przeprowadzić badanie, aby sprawdzić, czy wytrzymałość kotwiczeń siedzeń pojazdu do konstrukcji pojazdu jest wystarczająca. W tym badaniu, do siedzenia lub właściwej części konstrukcji siedzenia należy przyłożyć – w poziomie lub wzdłuż w kierunku do przodu – siłę równą dwudziestokrotności masy właściwych części konstrukcji siedzenia, odpowiadającą efektowi fizycznemu masy danego siedzenia na jego kotwiczenia. Dodatkowe przyłożone obciążenie lub obciążenia i rozkład obciążenia określa producent po uzgodnieniu z placówką techniczną.

Na wniosek producenta w czasie opisanego powyżej badania statycznego w punkcie X SFAD można przyłożyć dodatkowe obciążenie.

Jeśli kotwiczenie górnego paska mocującego jest zintegrowane z siedzeniem pojazdu, badanie to należy przeprowadzić z taśmą górnego paska mocującego ISOFIX.

Nie mogą pojawić się żadne złamania i konieczne jest spełnienie wymagań dotyczących przemieszczenia podanych w tabeli 2.

Uwaga: Tego badania nie trzeba przeprowadzać, jeśli kotwiczenie systemu pasów bezpieczeństwa jest zintegrowane ze strukturą siedzenia w pojeździe, a siedzenie zostało już przebadane i otrzymało homologację jako zgodne z badaniami obciążenia kotwiczeń, wymaganymi w niniejszym regulaminie dla urządzeń przytrzymujących pasażerów dorosłych.

7. ZMIANA I ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI TYPU POJAZDU

7.1. O każdej zmianie typu pojazdu należy powiadomić organ udzielający homologacji typu, który udzielił homologacji typu pojazdu. Organ ten może:

7.1.1. uznać za mało prawdopodobne, aby dokonane zmiany miały istotne negatywne skutki, i uznać, że dany pojazd nadal spełnia odpowiednie wymogi; lub

7.1.2. zażądać kolejnego sprawozdania z badań od placówki technicznej odpowiedzialnej za ich przeprowadzenie.

7.2. Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin są powiadamiane o potwierdzeniu lub odmowie homologacji, z wyszczególnieniem zmian, zgodnie z procedurą określoną w pkt 4.3.

7.3. Właściwy organ udzielający rozszerzenia homologacji przydziela numer seryjny dla danego rozszerzenia oraz informuje o nim pozostałe Strony Porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin, za pomocą formularza zawiadomienia zgodnego z wzorem w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.

8. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI

Procedury zgodności produkcji muszą być zgodne z procedurami określonymi w dodatku 1 do Porozumienia (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) i następującymi wymogami:

8.1. Każdy pojazd opatrzony znakiem homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem musi być zgodny z homologowanym typem pojazdu, jeśli chodzi o szczegóły wpływające na charakterystykę systemu kotwiczeń ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX.

8.2. W celu weryfikacji zgodności określonej w pkt 8.1 powyżej, wyrywkowym kontrolom poddaje się wystarczającą liczbę seryjnie produkowanych pojazdów opatrzonych znakiem homologacji wymaganym na mocy niniejszego regulaminu.

8.3. Zasadniczo kontrole takie ogranicza się do pomiarów. W razie potrzeby, pojazdy są jednak poddawane niektórym badaniom opisanym w pkt 6 powyżej, wybranym przez placówkę techniczną przeprowadzającą badania homologacyjne.

9. SANKCJE Z TYTUŁU NIEZGODNOŚCI PRODUKCJI

9.1. Homologacja udzielona w odniesieniu do typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem może zostać cofnięta w razie niespełnienia wymogów określonych w pkt 8.1 lub jeśli system kotwiczeń ISOFIX i kotwiczenie górnego paska mocującego ISOFIX nie przeszły pozytywnie kontroli, o której mowa w pkt 8 powyżej.

9.2. Jeżeli Umawiająca się Strona Porozumienia stosująca niniejszy regulamin postanowi o cofnięciu uprzednio przez siebie udzielonej homologacji, niezwłocznie powiadamia o tym fakcie, za pomocą formularza zawiadomienia zgodnego ze wzorem zamieszczonym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu, pozostałe Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin.

10. OSTATECZNE ZANIECHANIE PRODUKCJI

Jeżeli posiadacz homologacji ostatecznie zaniecha produkcji typu systemu kotwiczeń ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX homologowanych zgodnie z niniejszym regulaminem, informuje o tym organ, który udzielił homologacji. Po otrzymaniu stosownego zawiadomienia wyżej wymieniony organ powiadamia o tym pozostałe Umawiające się Strony Porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin za pomocą formularza zawiadomienia zgodnego ze wzorem zamieszczonym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.

11. NAZWY I ADRESY PLACÓWEK TECHNICZNYCH ODPOWIEDZIALNYCH ZA PRZEPROWADZANIE BADAŃ HOMOLOGACYJNYCH ORAZ NAZWY I ADRESY ORGANÓW UDZIELAJĄCYCH HOMOLOGACJI TYPU

Umawiające się Strony Porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin przekazują sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych nazwy i adresy placówek technicznych odpowiedzialnych za przeprowadzanie badań homologacyjnych oraz organów udzielających homologacji typu, którym należy przesłać wydane w innych państwach formularze poświadczające udzielenie, rozszerzenie, odmowę udzielenia lub cofnięcie homologacji.

ZAŁĄCZNIK 1

ZAWIADOMIENIE

(Maksymalny format: A4 (210 × 297 mm))

E 1 ...

wydane przez: Nazwa organu administracji:
……..
……..

dotyczące [2]: udzielenia homologacji

rozszerzenia homologacji

odmowy udzielenia homologacji
cofnięcia homologacji
ostatecznego zaniechania produkcji

typu pojazdu w zakresie systemów kotwiczeń ISOFIX i kotwiczeń górnego paska mocującego ISOFIX oraz miejsc siedzących i-Size, jeśli takie są, zgodnie` z regulaminem ONZ nr 145.

Nr homologacji: ..... Nr rozszerzenia: .....

1. Nazwa handlowa lub znak towarowy pojazdu silnikowego: .....
2. Typ pojazdu .....
3. Nazwa i adres producenta .....
4. Jeśli dotyczy, nazwa i adres przedstawiciela producenta.....
   .....
5. Opis siedzeń [3]

   Stosuje się siłę dodatkową zgodnie z pkt 6.2.5.1 niniejszego regulaminu ONZ: Tak/Nie[2]

   Siła uzupełniona: .....

   Wykorzystuje wyłączenie dozwolone w uwadze do pkt 6.2.5.1 w oparciu o badania kotwiczeń pasów bezpieczeństwa na podstawie regulaminu ONZ nr 14, pkt 6.4.4: Tak/Nie[2]

   Regulamin ONZ nr 14 – Numer homologacji .....
6. Wykorzystanie zwolnienia ISOFIX zgodnie z pkt 5.3.8: Tak/Nie[2].....
7. Pojazd zgłoszony do homologacji dnia:.....
8. Placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzanie badań homologacyjnych: .....
   .....
9. Data sprawozdania sporządzonego przez placówkę techniczną: .....
10. Numer sprawozdania sporządzonego przez placówkę techniczną: .....
11. Homologacja została udzielona/rozszerzona/odmówiono udzielenia homologacji/homologację cofnięto[2]
12. Umiejscowienie znaku homologacji na pojeździe: .....
13. Miejscowość: .....
14. Data: .....
15. Podpis: .....
16. Do niniejszego zawiadomienia załączono następujące dokumenty, złożone organowi udzielającemu homologacji typu, który udzielił homologacji typu, dostępne na życzenie:

---

[1] Numer identyfikujący państwo, które udzieliło homologacji/rozszerzyło homologację/odmówiło udzielenia homologacji/cofnęło homologację (zob. przepisy dotyczące homologacji w niniejszym regulaminie).

[2] Niepotrzebne skreślić.

[3] Tylko jeśli kotwiczenie jest zamontowane na siedzeniu lub jeśli taśma pasa opiera się na siedzeniu.

rysunki, schematy i plany systemów kotwiczeń ISOFIX i ewentualnych kotwiczeń górnego paska mocującego ISOFIX, powierzchni kontaktu z podłogą pojazdu dla ewentualnych miejsc siedzących i-Size, a także konstrukcji pojazdu;

zdjęcia systemów kotwiczeń ISOFIX i ewentualnych kotwiczeń górnego paska mocującego ISOFIX, powierzchni kontaktu z podłogą pojazdu dla ewentualnych miejsc siedzących i-Size, a także konstrukcji pojazdu;

rysunki, schematy i plany siedzeń, ich kotwiczeń w pojeździe;

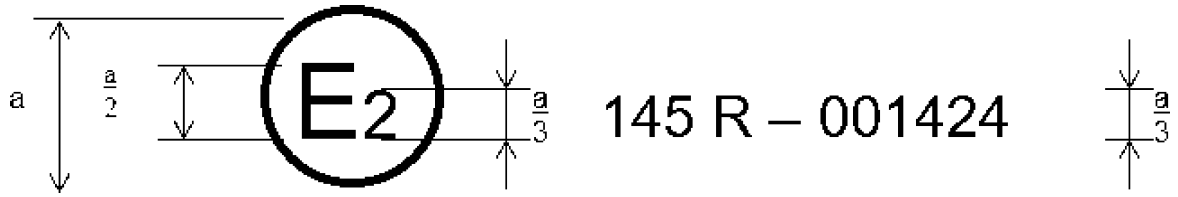
zdjęcia siedzeń, ich kotwiczeń.

ZAŁĄCZNIK 2

UKŁADY ZNAKU HOMOLOGACJI

Model A

(zob. pkt 4.4 niniejszego regulaminu)



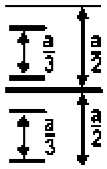
a = min. 8 mm

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe oznacza, że dany typ pojazdu uzyskał homologację w zakresie systemów kotwiczeń ISOFIX, kotwiczeń górnego paska mocującego ISOFIX oraz miejsc siedzących i-Size we Francji (E 2) na podstawie regulaminu ONZ nr 145, pod numerem 001424. Pierwsze dwie cyfry numeru homologacji oznaczają, że homologacji udzielono zgodnie z wymaganiami określonymi w regulaminie ONZ nr 145 w jego pierwotnej wersji.

Model B

(zob. pkt 4.5 niniejszego regulaminu)

145	00 1425
11	02 2439



a = min. 8 mm

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe wskazuje, że dany typ pojazdu uzyskał homologację w Niderlandach (E 4) na podstawie regulaminów ONZ nr 145 i nr 11 (*). Numery homologacji wskazują, że w dniach udzielenia tych homologacji, regulamin ONZ nr 145 miał swoją pierwotną formę, a regulamin ONZ nr 11 obejmował serię poprawek 02.

(*) Drugi numer podano jedynie jako przykład.

ZAŁĄCZNIK 3

PROCEDURA OKREŚLANIA PUNKTU „H" I RZECZYWISTEGO KĄTA TUŁOWIA DLA MIEJSC SIEDZĄCYCH W POJAZDACH SILNIKOWYCH [1]

Dodatek 1 — Opis trójwymiarowej maszyny punktu „H" (maszyna 3-D H) [1]

Dodatek 2 — Trójwymiarowy układ odniesienia [1]

Dodatek 3 — Dane odniesienia dotyczące miejsc siedzących [1]

---

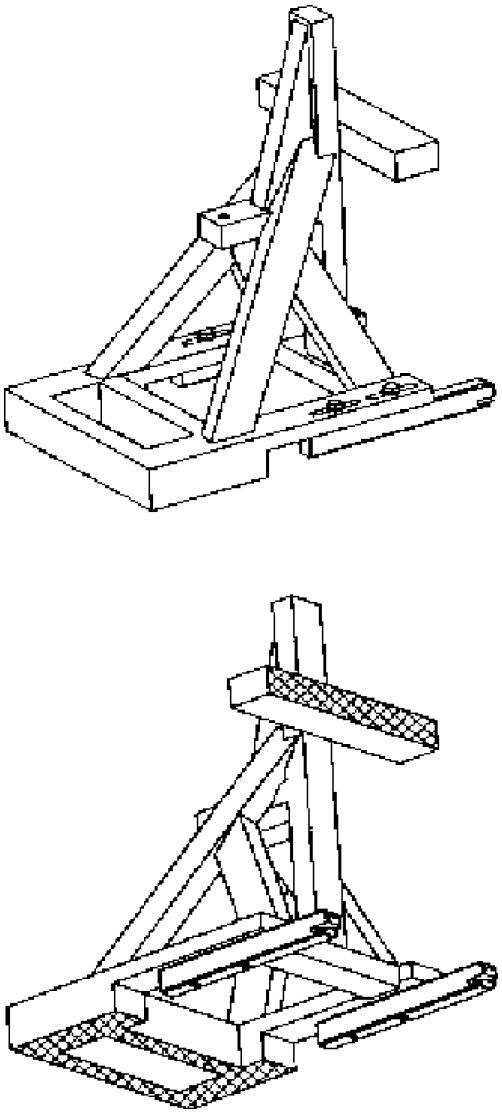
[1] Procedura opisana w załączniku 1 (i jego dodatkach 1, 2 i 3) do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3) (dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6

ZAŁĄCZNIK 4

SYSTEMY KOTWICZEŃ ISOFIX I KOTWICZENIA GÓRNEGO PASKA MOCUJĄCEGO ISOFIX

Rysunek 1

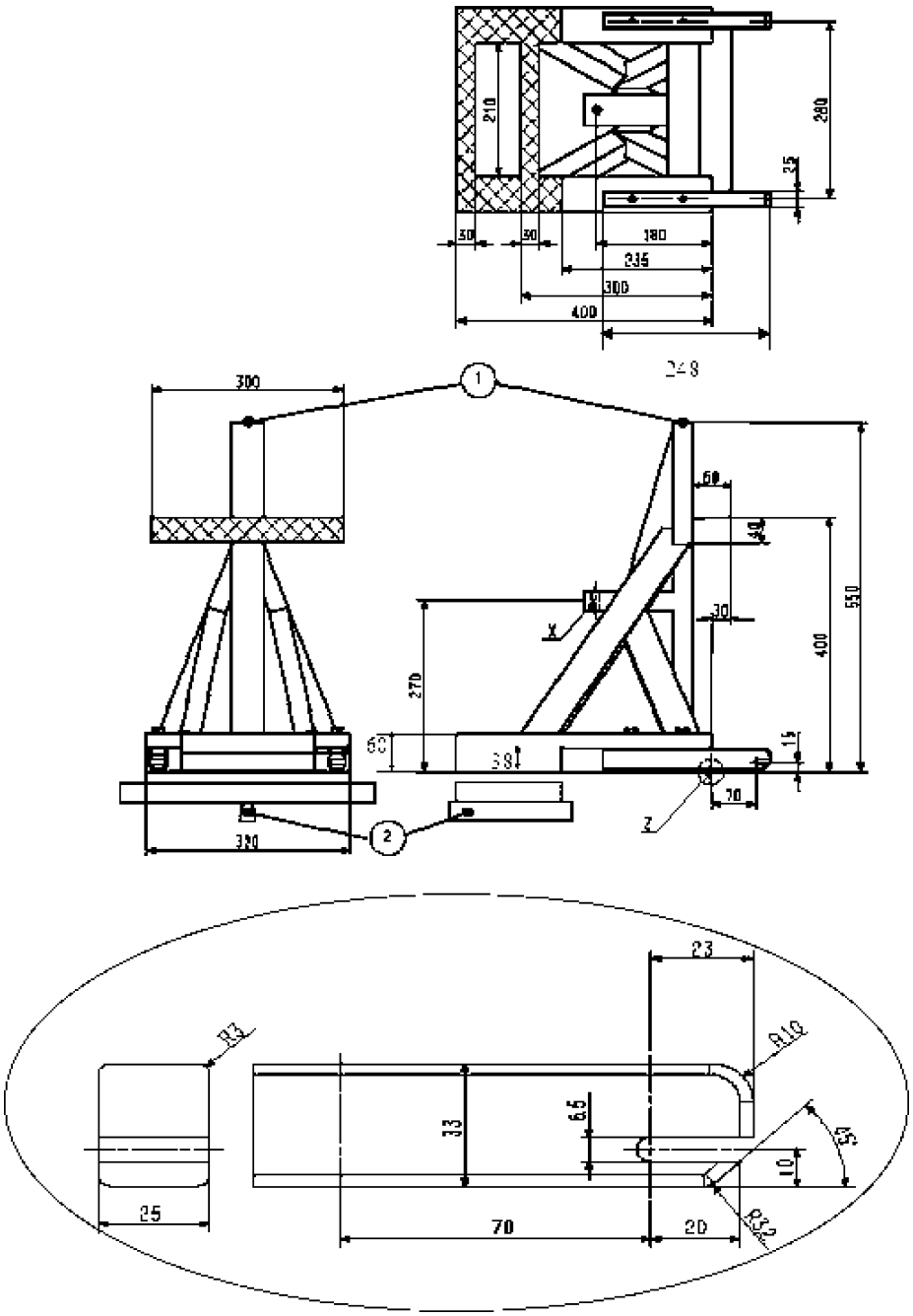
Urządzenie do przyłożenia siły statycznej (SFAD), rzuty aksonometryczne



Rysunek 2

Urządzenie do przyłożenia siły statycznej (SFAD), wymiary

Wymiary w milimetrach



Legenda

1. Punkt mocowania górnego paska mocującego.

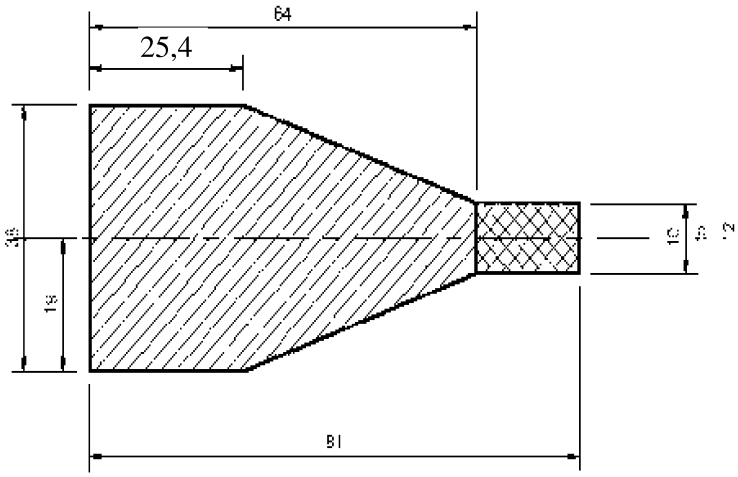
2. Uchwyt przegubowy do badania sztywności zgodnie z opisem poniżej.

Sztywność SFAD: Po zamontowaniu przegubowego pręta kotwiczącego z przednim krzyżowym elementem SFAD wspartym sztywnym prętem, który jest przytrzymywany w środku przez przegub wzdłużny 25 mm poniżej podstawy SFAD (aby umożliwić wyginanie i kołysanie podstawy SFAD), przemieszczenie punktu X nie może przekraczać 2 mm w żadnym kierunku w przypadku przyłożenia sił zgodnie z tabelą nr 1 w pkt 6.2.4.2 niniejszego regulaminu. Z pomiarów należy wykluczyć wszelkie odkształcenia systemu kotwiczeń ISOFIX.

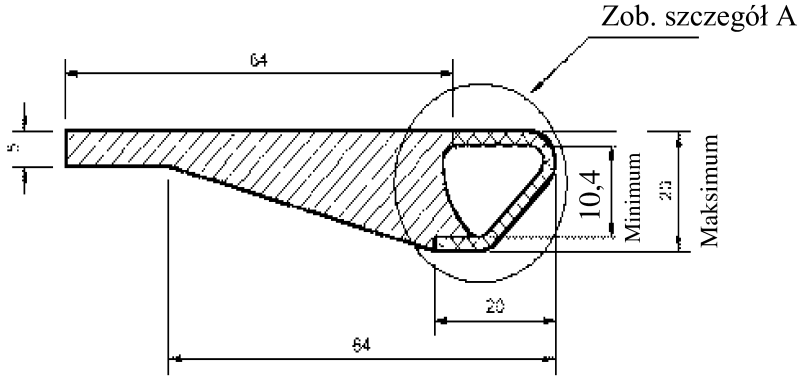
Rysunek 3

Wymiary podłączenia (typu hak) górnego paska mocującego ISOFIX

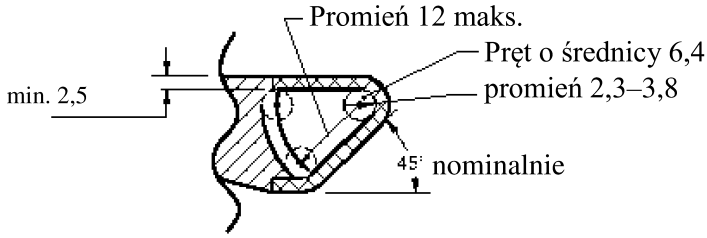
Wymiary w milimetrach



Widok z góry



Widok z boku



Szczegół A

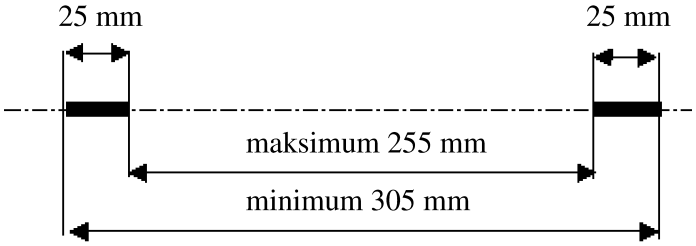
Legenda:

Struktura otaczająca (ewentualnie)

Obszar, w którym musi całkowicie znaleźć się profil łączący hak górnego paska mocującego

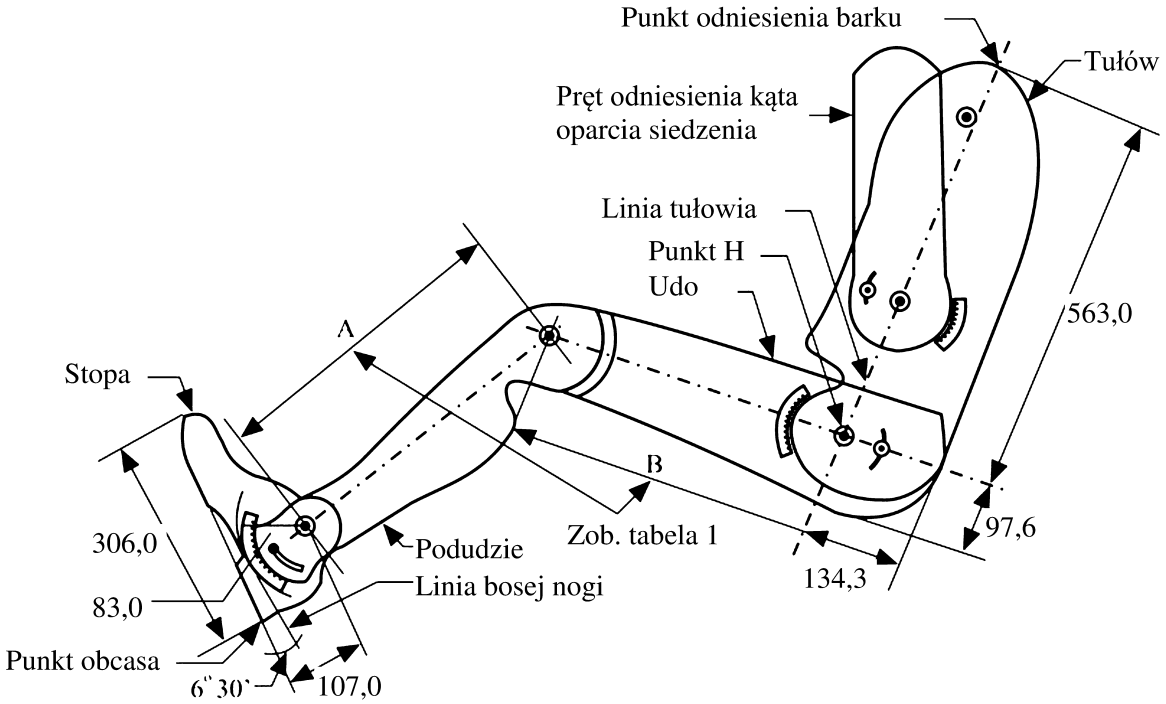
Rysunek 4

Odległość pomiędzy dwoma strefami kotwiczenia dolnego



Rysunek 5

Schemat dwuwymiarowy

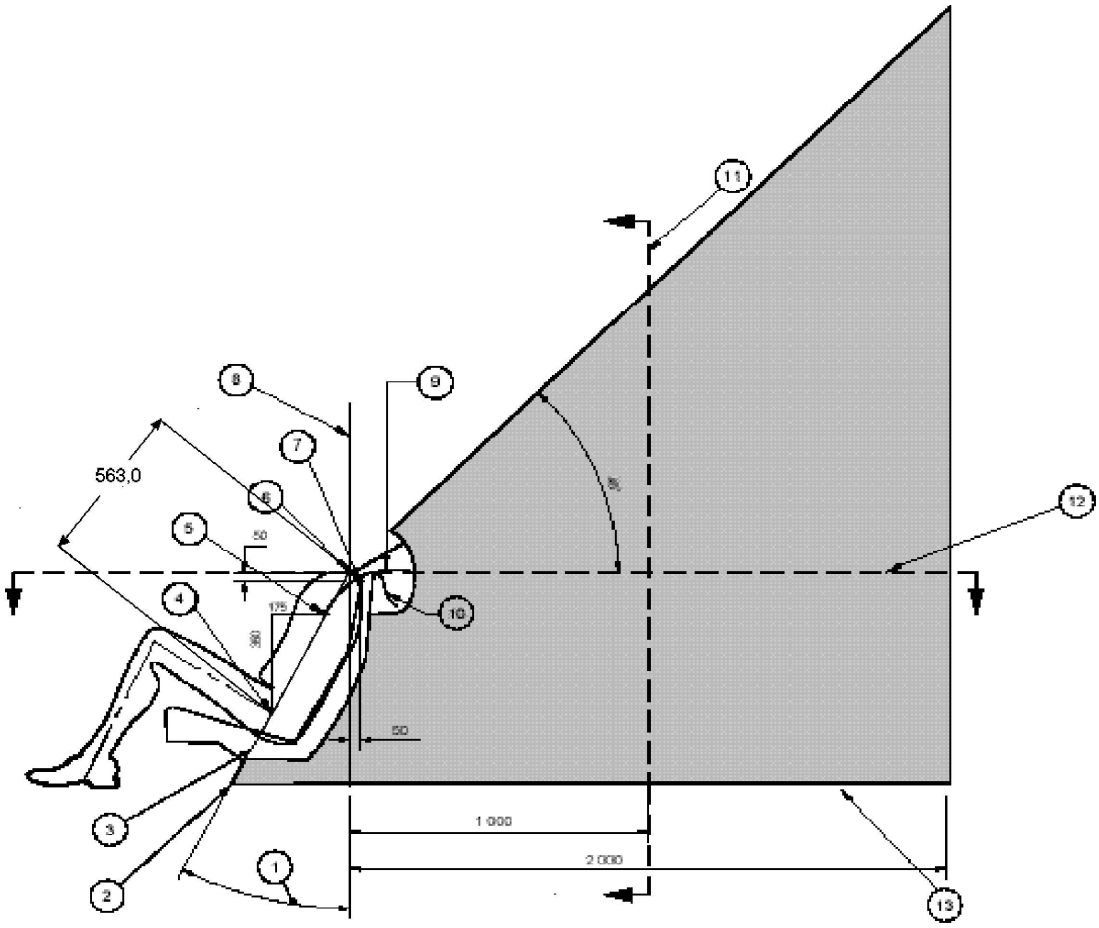


Uwaga: Wymiary podano w milimetrach

Rysunek 6

Położenie strefy kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX – widok z boku

Wymiary w milimetrach



Legenda

1. Kąt oparcia.
2. Przecięcie płaszczyzny odniesienia linii tułowia i podłogi.
3. Płaszczyzna odniesienia linii tułowia.
4. Punkt H.
5. Punkt V.
6. Punkt R.
7. Punkt W.
8. Pionowa płaszczyzna wzdłużna.
9. Długość zwiniętej taśmy od punktu V: 250 mm.
10. Długość zwiniętej taśmy od punktu W: 200 mm.
11. Przekrój w płaszczyźnie M.
12. Przekrój w płaszczyźnie R.
13. Linia odpowiadająca powierzchni podłogi pojazdu w przepisowej strefie.

Uwagi:

1. Część górnego paska mocującego, która ma łączyć się z hakiem górnego paska mocującego, musi znajdować się w strefie zaciemnionej.
2. Punkt R: Punkt odniesienia barku.
3. Punkt V: Punkt odniesienia V położony 350 mm pionowo powyżej punktu H i 175 mm z tyłu w poziomie za tym punktem.
4. Punkt W: Punkt odniesienia W położony 50 mm pionowo poniżej punktu R i 50 mm do tyłu w poziomie za punktem R.

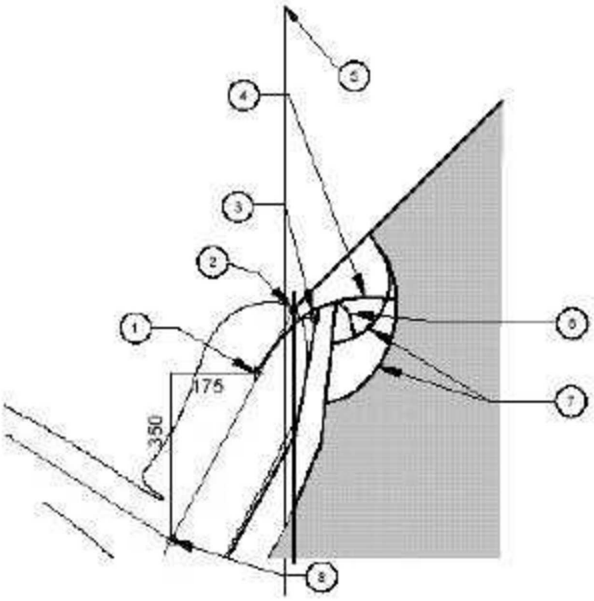
5. Płaszczyzna M: Płaszczyzna odniesienia M, 1 000 mm z tyłu w poziomie za punktem R.

6. Najbardziej wysunięte do przodu powierzchnie strefy uzyskuje się przez ruch dwóch linii otaczających w ich rozszerzonym zasięgu w przedniej części strefy. Linie otaczające odpowiadają minimalnej długości regulowanej typowych taśm górnego paska mocującego od góry urządzenia przytrzymującego dla dzieci (punktu W) lub w dole z tyłu urządzenia (punkt V).

Rysunek 7

Położenie strefy kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX – widok obszaru otaczającego z boku w powiększeniu

Wymiary w milimetrach



Legenda

1. Punkt V.

2. Punkt R.

3. Punkt W.

4. Długość zwiniętej taśmy od punktu V: 250 mm.

5. Pionowa płaszczyzna wzdłużna.

6. Długość zwiniętej taśmy od punktu W: 200 mm.

7. Łuki utworzone przez długość zwiniętej taśmy.

8. Punkt H.

Uwagi:

1. Część górnego paska mocującego, która ma łączyć się z hakiem górnego paska mocującego, musi znajdować się w strefie zaciemnionej.

2. Punkt R: Punkt odniesienia barku.

3. Punkt V: Punkt odniesienia V położony 350 mm pionowo powyżej punktu H i 175 mm z tyłu w poziomie za tym punktem.

4. Punkt W: Punkt odniesienia W położony 50 mm pionowo poniżej punktu R i 50 mm do tyłu w poziomie za punktem R.

5. Płaszczyzna M: Płaszczyzna odniesienia M, 1 000 mm z tyłu w poziomie za punktem R.

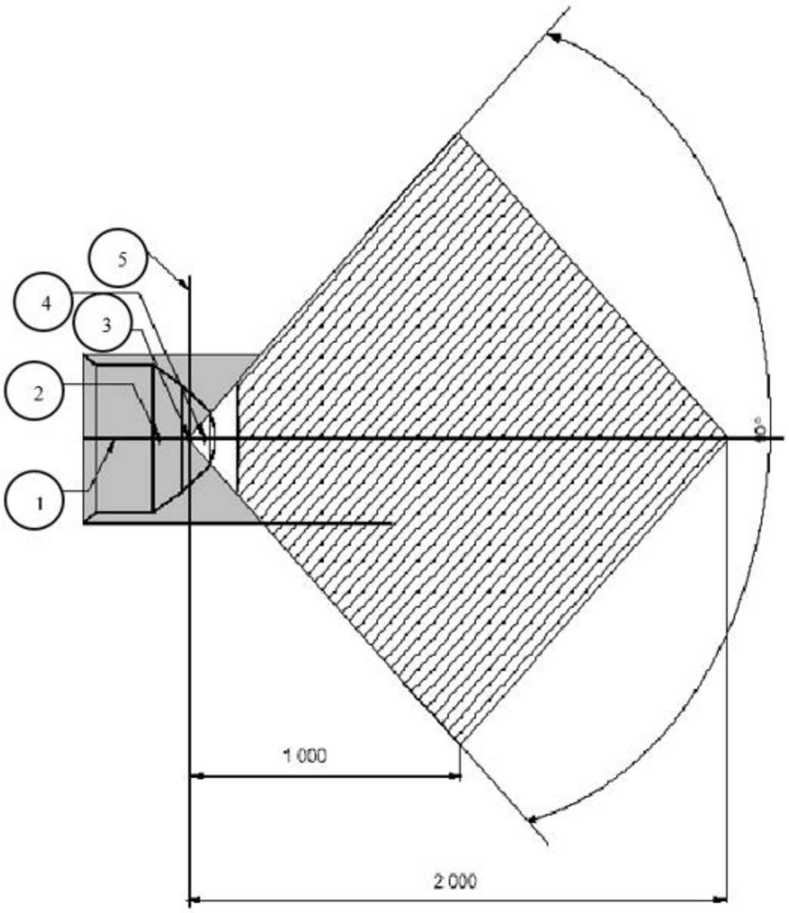
6. Najbardziej wysunięte do przodu powierzchnie strefy uzyskuje się przez ruch dwóch linii otaczających w ich rozszerzonym zasięgu w przedniej części strefy. Linie otaczające odpowiadają minimalnej długości regulowanej typowych taśm górnego paska mocującego od góry urządzenia przytrzymującego dla dzieci (punktu W) lub w dole z tyłu urządzenia (punkt V).

Rysunek 8

Położenie strefy kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX – widok z góry

(przekrój płaszczyzny R)

Wymiary w milimetrach



Legenda

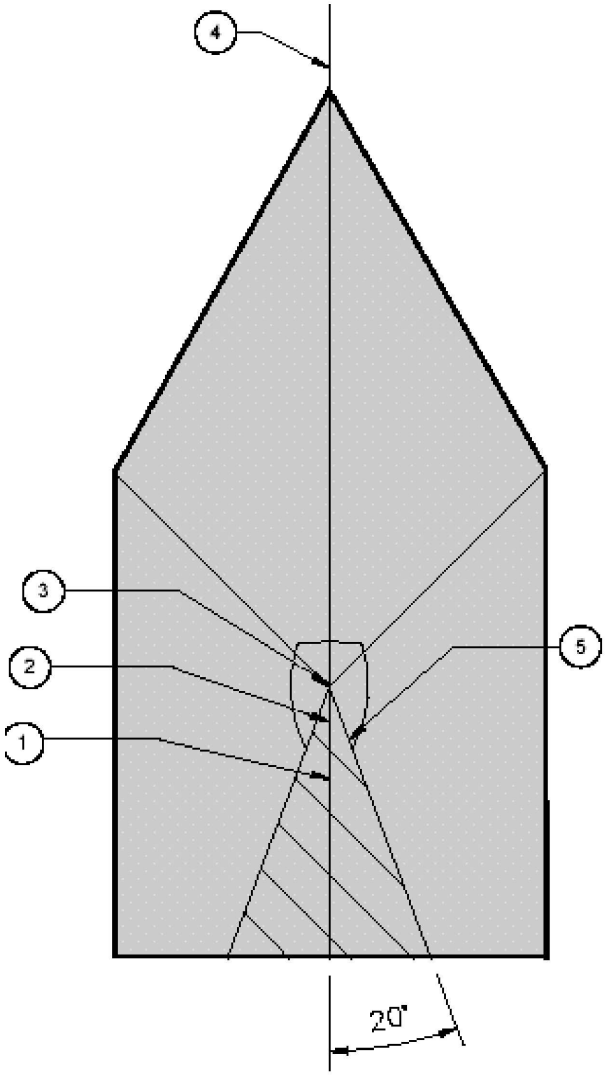
1. Płaszczyzna symetrii.
2. Punkt V.
3. Punkt R.
4. Punkt W.
5. Pionowa płaszczyzna wzdłużna.

Uwagi:

1. Część górnego paska mocującego, która ma łączyć się z hakiem górnego paska mocującego, musi znajdować się w strefie zaciemnionej.
2. Punkt R: Punkt odniesienia barku.
3. Punkt V: Punkt odniesienia V położony 350 mm pionowo powyżej punktu H i 175 mm z tyłu w poziomie za tym punktem.
4. Punkt W: Punkt odniesienia W położony 50 mm pionowo poniżej punktu R i 50 mm do tyłu w poziomie za punktem R.

Rysunek 9

Położenie strefy kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX – widok z przodu



Legenda

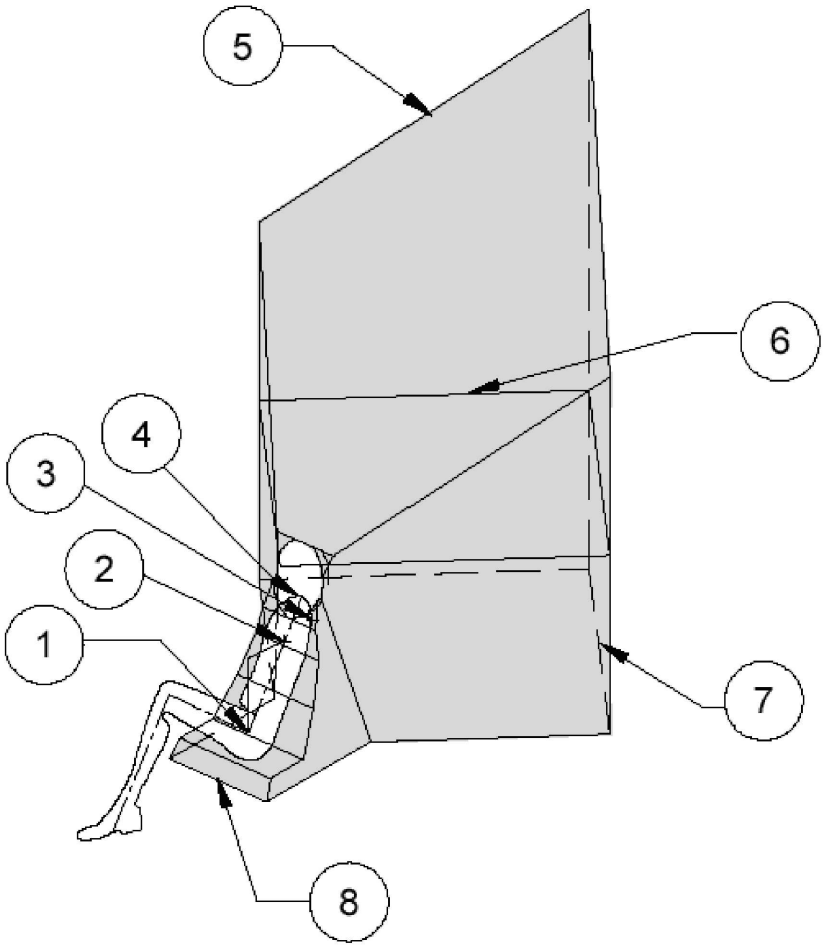
1. Punkt V.
2. Punkt W.
3. Punkt R.
4. Płaszczyzna symetrii.
5. Widok obszaru płaszczyzny odniesienia tułowia.

Uwagi:

1. Część górnego paska mocującego, która ma łączyć się z hakiem górnego paska mocującego, musi znajdować się w strefie zaciemnionej.
2. Punkt R: Punkt odniesienia barku.
3. Punkt V: Punkt odniesienia V położony 350 mm pionowo powyżej punktu H i 175 mm z tyłu w poziomie za tym punktem.
4. Punkt W: Punkt odniesienia W położony 50 mm pionowo poniżej punktu R i 50 mm do tyłu w poziomie za punktem R.

Rysunek 10

Położenie strefy kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX – schemat trójwymiarowy



Legenda

1. Punkt H.
2. Punkt V.
3. Punkt W.
4. Punkt R.
5. Płaszczyzna 45°.
6. Przekrój w płaszczyźnie R.
7. Powierzchnia podłogi.
8. Przednia krawędź strefy.

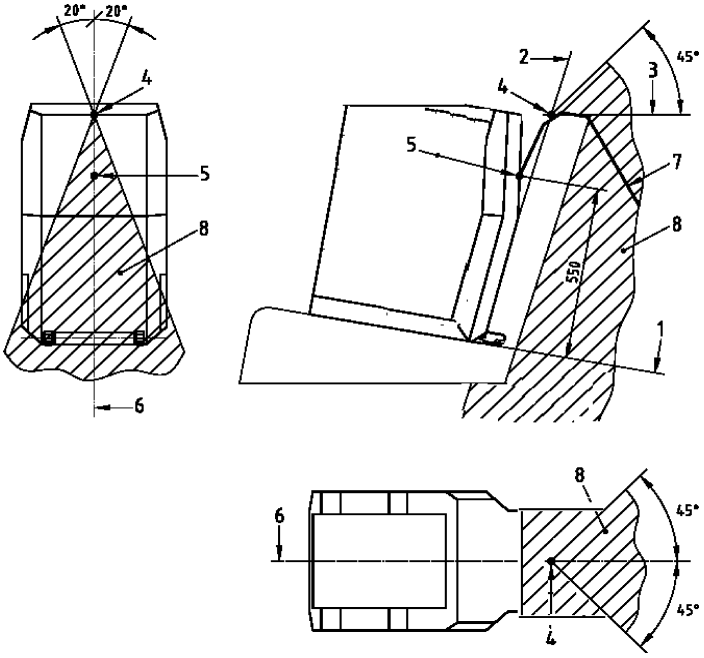
Uwagi:

1. Część górnego paska mocującego, która ma łączyć się z hakiem górnego paska mocującego, musi znajdować się w strefie zaciemnionej.
2. Punkt R: Punkt odniesienia barku.

Rysunek 11

Alternatywna metoda lokalizacji kotwiczenia górnego paska mocującego z zastosowaniem urządzenia „ISO/F2” (B), strefa ISOFIX – widok z boku, z góry i z tyłu

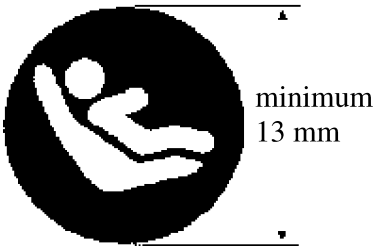
Wymiary w milimetrach



1. Powierzchnia pozioma urządzenia „ISO/F2” (B)
2. Powierzchnia tylna urządzenia „ISO/F2” (B)
3. Linia pozioma styczna do górnej krawędzi tylnego siedzenia (ostatni sztywny punkt o twardości powyżej 50 Shore A)
4. Przecięcie 2 i 3
5. Punkt odniesienia paska
6. Linia środkowa urządzenia „ISO/F2” (B)
7. Taśma górnego paska mocującego
8. Granice strefy kotwiczenia

Rysunek 12

Znak dolnego kotwiczenia ISOFIX

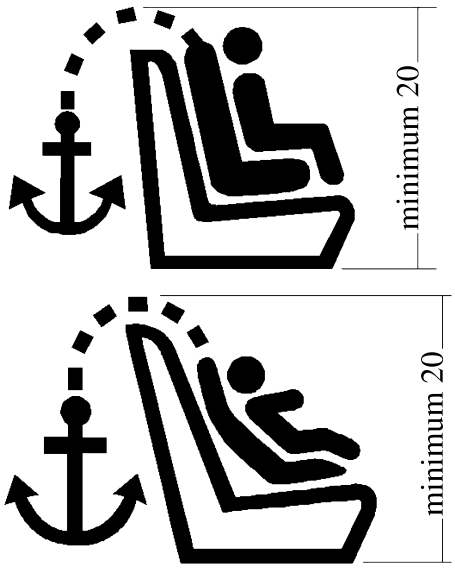


Uwagi:

1. Rysunek nie jest wykonany w skali.
2. Znak może być przedstawiony jako lustrzane odbicie.
3. Kolor znaku według uznania producenta.

Rysunek 13

Znak stosowany do określania położenia zakrytego kotwiczenia górnego paska mocującego



Uwagi:

1. Wymiary w mm.
2. Rysunek nie jest wykonany w skali.
3. Znak musi być wyraźnie widoczny dzięki kontrastującym kolorom lub odpowiedniemu uwypukleniu, jeśli jest on wytłoczony.

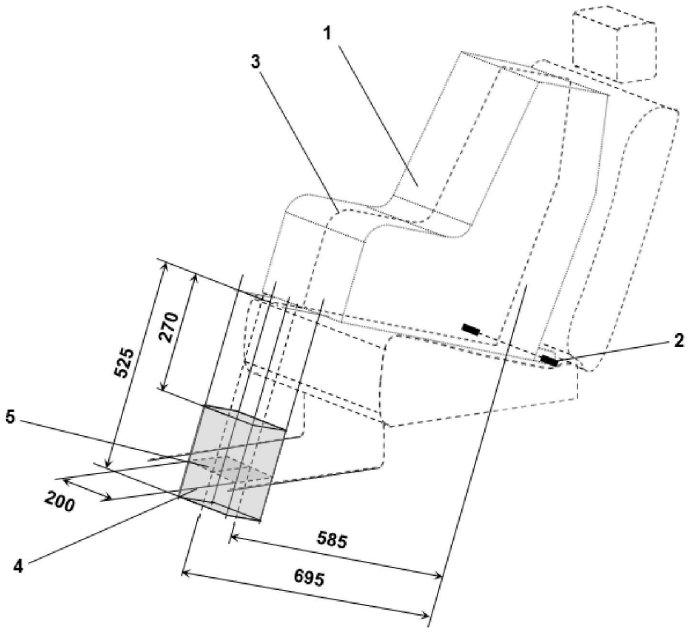
ZAŁĄCZNIK 5

MIEJSCE SIEDZĄCE I-SIZE

Rysunek 1

Widok trójwymiarowy przestrzeni podlegającej ocenie w odniesieniu do stopy wspornika

Wymiary w milimetrach



Legenda

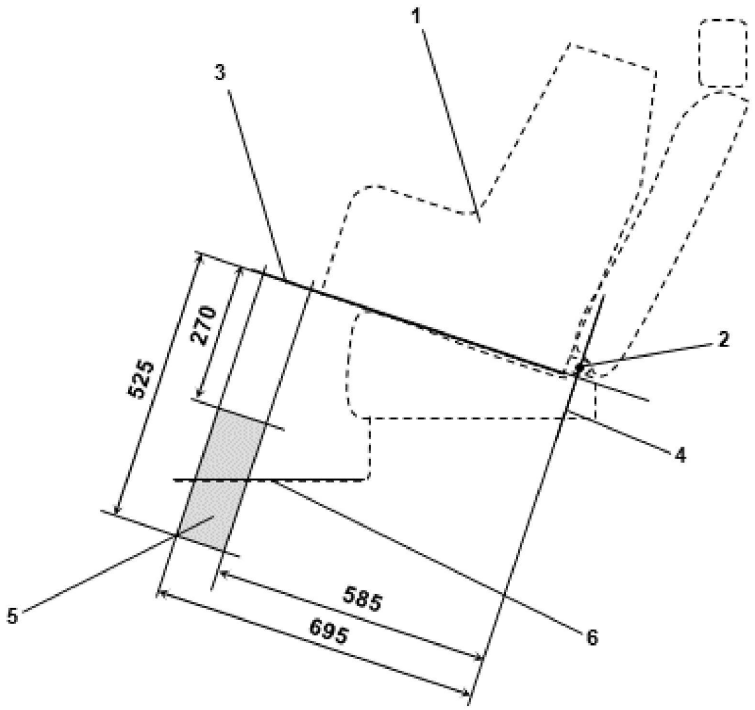
1. Przyrząd imitujący urządzenie przytrzymujące dla dziecka (CRF).
2. Dolnych pręt kotwiczący ISOFIX.
3. Wzdłużna płaszczyzna symetrii siedzenia.
4. Przestrzeń podlegająca ocenie w odniesieniu do stopy wspornika.
5. Powierzchnia kontaktu z podłogą pojazdu.

Uwaga: Rysunek nie jest wykonany w skali.^l

Rysunek 2

Widok z boku – przestrzeń podlegająca ocenie w odniesieniu do stopy wspornika

Wymiary w milimetrach



Legenda

1. Przyrząd imitujący urządzenie przytrzymujące dla dziecka (CRF).

2. Dolnych pręt kotwiczący ISOFIX.

3. Płaszczyzna wyznaczona przez dolną powierzchnię CRF, jeżeli CRF jest zamontowany w wyznaczonym miejscu siedzącym.

4. Płaszczyzna przechodząca przez dolny pręt kotwiczący i skierowana prostopadle do wzdłużnej płaszczyzny symetrii CRF i prostopadle do płaszczyzny wyznaczonej przez dolną powierzchnię CRF, jeżeli CRF jest zamontowany w wyznaczonym miejscu siedzącym.

5. Przestrzeń podlegająca ocenie w odniesieniu do stopy wspornika, w której musi znajdować się podłoga pojazdu. Przestrzeń ta odpowiada długości i wysokości zakresu regulacji wspornika urządzenia przytrzymującego dla dzieci i-Size.

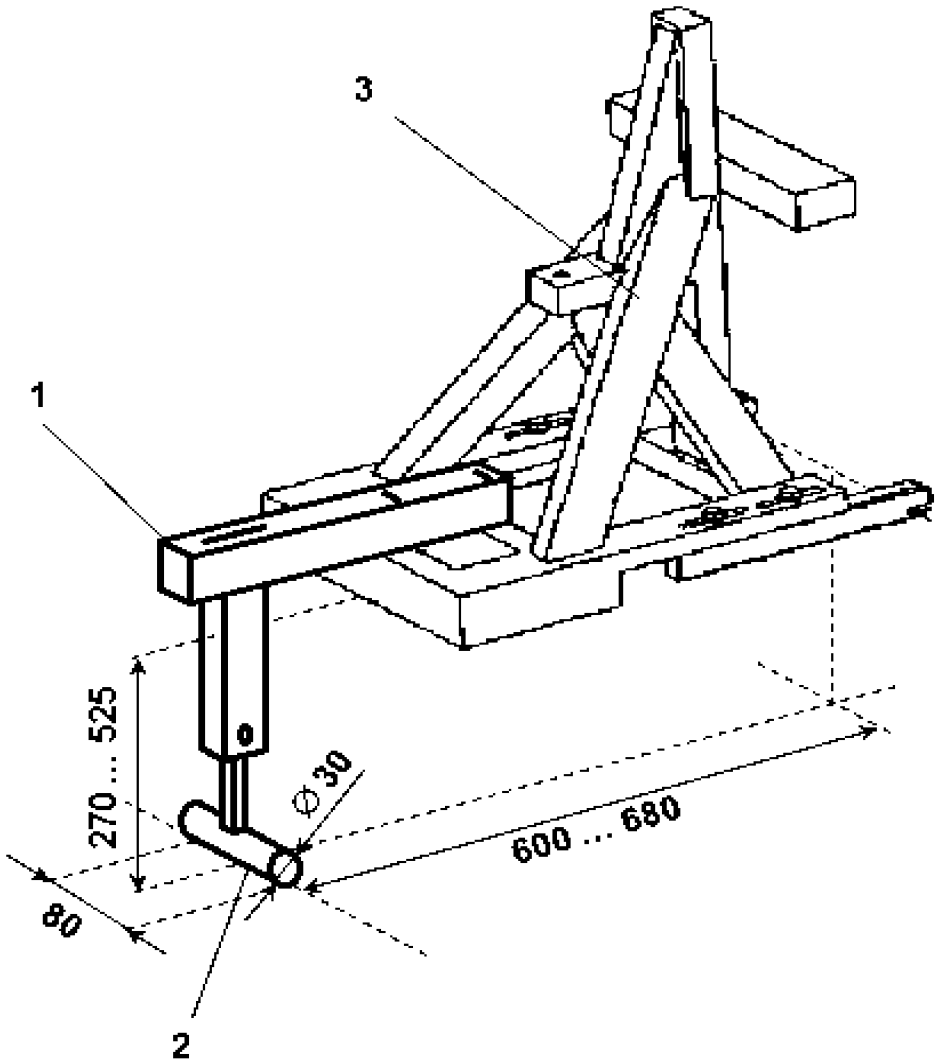
6. Podłoga pojazdu.

Uwaga: Rysunek nie jest wykonany w skali.

Rysunek 3

Przykład zmodyfikowanego urządzenia do przyłożenia siły statycznej z urządzeniem do badania wspornika ($SFAD_{SL}$) przedstawiający wymagany zakres regulacji i wymiary stopy wspornika

Wymiary w milimetrach



Legenda

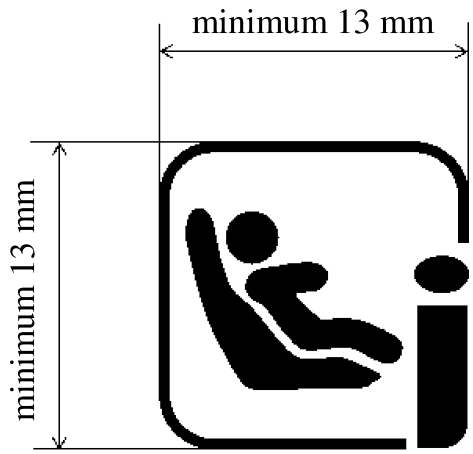
1. Urządzenie do badania wspornika.
2. Stopa wspornika.
3. SFAD (zdefiniowane w załączniku 4 do niniejszego regulaminu).

Uwagi:

1. Rysunek nie jest wykonany w skali.
2. Urządzenie do badania wspornika musi:
   a) umożliwiać badanie na całej powierzchni kontaktu z podłogą pojazdu określonej dla każdego miejsca siedzącego i-Size;
   b) być sztywno przytwierdzone do urządzenia SFAD, tak że siła przyłożona do urządzenia SFAD bezpośrednio przekłada się na siłę badawczą oddziałującą na podłogę pojazdu, bez zmniejszenia siły reakcji przez wytłumienie w urządzeniu do badania wspornika lub przez odkształcenie urządzenia.
3. Stopa wspornika jest walcem o szerokości 80 mm, średnicy 30 mm i zaokrąglonych po obu stronach krawędziach o promieniu 2,5 mm.
4. W przypadku skokowej regulacji wysokości odległość między kolejnymi ustawieniami nie może być większa niż 20 mm.

Rysunek 4

Znak do oznaczania miejsca siedzącego i-Size



Uwagi:

1. Rysunek nie jest wykonany w skali.
2. Kolor znaku według uznania producenta.

SPROSTOWANIA

Sprostowanie do dyrektywy Rady 2013/59/Euratom z dnia 5 grudnia 2013 r. ustanawiającej podstawowe normy bezpieczeństwa w celu ochrony przed zagrożeniami wynikającymi z narażenia na działanie promieniowania jonizującego oraz uchylającej dyrektywy 89/618/Euratom, 90/641/Euratom, 96/29/Euratom, 97/43/Euratom i 2003/122/Euratom

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 13 z dnia 17 stycznia 2014 r.)

Strona 40, załącznik II, pkt A. Czynniki wagowe promieniowania, tabela, kolumna pierwsza, siódmy rząd:

zamiast: „Neutrony, En < 50 MeV",

powinno być: „Neutrony, En > 50 MeV".

Sprostowanie do rozporządzenia Komisji (UE) 2019/1966 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie zmiany i sprostowania załączników II, III i V do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1223/2009 dotyczącego produktów kosmetycznych

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 307 z dnia 28 listopada 2019 r.)

Strona 19, załącznik I i załącznik II powinny mieć brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK I

1) W załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 1223/2009 wprowadza się następujące zmiany:

dodaje się pozycje w brzmieniu:

Numer porządkowy	Dane substancji		
	Nazwa chemiczna/INN	Numer CAS	Numer WE
a	b	c	d
»1612	Fosmet (ISO); fosforoditionian *S*-[(1,3-diokso-1,3-dihydro-2*H*-izoindol-2-ilo)metylo]-*O*,*O*-dimetylu; ditiofosforan *S*-ftalimidometylu-O,O-dimetylu	732-11-6	211-987-4
1613	Nadmanganian potasu	7722-64-7	231-760-3
1614	2-benzylo-2-dimetyloamino-4′-morfolinobutyrofenon	119313-12-1	404-360-3
1615	Chizalofop-*p*-tefurylowy (ISO); (*R*)-2-[4-(6-chlorochinoksalin-2-yloksy)fenyloksy]propionian (+/–) tetrahydrofurfurylu	200509-41-7	414-200-4
1616	Propikonazol (ISO); (2RS,4RS;2RS,4SR)-1-{[2-(2,4-dichlorofenylo)-4-propylo-1,3-dioksolan-2-ylo]metylo}-1*H*-1,2,4-triazol	60207-90-1	262-104-4
1617	Pinoksaden (ISO); 2,2-dimetylopropionian 8-(2,6-dietylo-4-metylofenylo)-7-okso-1,2,4,5-tetrahydro-7*H*-pirazolo[1,2-d][1,4,5]oksadiazepin-9-ylu	243973-20-8	635-361-9
1618	Tetrametryna (ISO); 2,2-dimetylo-3-(2-metyloprop-1-en-1-ylo)cyklopropanokarboksylan (1,3-diokso-1,3,4,5,6,7-heksahydro-2*H*-izoindol-2-ilo)metylu	7696-12-0	231-711-6
1619	(1*R*-trans)-2,2-dimetylo-3-(2-metyloprop-1-enylo)cyklopropanokarboksylan (1,3,4,5,6,7-heksahydro-1,3-diokso-2*H*-izoindol-2-ilo)metylu	1166-46-7	214-619-0

Numer porządkowy	Dane substancji		
	Nazwa chemiczna/INN	Numer CAS	Numer WE
a	b	c	d
1620	Spirodiklofen (ISO); 2,2-dimetylobutanian 3-(2,4-dichlorofenylo)-2-okso-1-oksaspiro[4,5]dec-3-en-4-ylu	148477-71-8	604-636-5
1621	Masa poreakcyjna 1-[2-(2-aminobutoksy)etoksy]but-2-yloaminy i 1-({[2-(2-aminobutoksy)etoksy]metylo}propoksy)but-2-yloaminy	897393-42-9	447-920-2
1622	1-winyloimidazol	1072-63-5	214-012-0
1623	Amisulbrom (ISO); 3-(3-bromo-6-fluoro-2-metyloindol-1-ilosulfonylo)-*N*,*N*-dimetylo-1*H*-1,2,4-triazolo-1-sulfonamid	348635-87-0	672-776-4«

2) w załączniku III do rozporządzenia (WE) nr 1223/2009 wprowadza się następujące zmiany:

pozycja 98 otrzymuje brzmienie:

»98	Kwas 2-hydroksybenzoesowy (*)	Salicylic acid	69-72-7	200-712-3	a) Produkty spłukiwane do włosów	a) 3,0 %	Nie stosować w preparatach dla dzieci poniżej 3 lat.	Nie stosować dla dzieci poniżej 3 lat (**)
					b) Inne produkty z wyjątkiem emulsji do ciała, cieni do oczu, tuszu do rzęs, eyelinerów, szminek, dezodorantów w kulce	b) 2,0 %	Nie do zastosowań, które mogą prowadzić do narażenia płuc użytkownika końcowego na kontakt poprzez wdychanie.	
							Nie stosować w produktach do jamy ustnej.	
							Do celów innych niż zahamowanie rozwoju drobnoustrojów w produkcie. Cel musi wynikać z prezentacji produktu.	

(*) W przypadku stosowania jako środka konserwującego, zob. załącznik V, nr 3.
(**) Wyłącznie w odniesieniu do produktów, które mogłyby być stosowane u dzieci w wieku poniżej trzech lat.«;

3) w załączniku V do rozporządzenia (WE) nr 1223/2009 wprowadza się następujące zmiany:

pozycja 3 otrzymuje brzmienie:

Numer porządkowy	Określenie substancji				Warunki			Określenie warunków stosowania i ostrzeżeń
	Nazwa chemiczna/ INN	Nazwa w glosariuszu wspólnych nazw składników	Nr CAS	Nr WE	Rodzaj produktu, części ciała	Maksymalne stężenie w preparacie gotowym do użycia	Inne	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
»3	Kwas salicylowy (*) i jego sole	Salicylic acid	69-72-7	200-712-3		0,5 % (kwas)	Nie stosować w produktach dla dzieci poniżej 3 lat.	Nie stosować dla dzieci poniżej 3 lat (**)
							Nie stosować w produktach do jamy ustnej.	
							Nie do zastosowań, które mogą prowadzić do narażenia płuc użytkownika końcowego na kontakt poprzez wdychanie.	
		Calcium salicylate, magnesium salicylate, MEA-salicylate, sodium salicylate, potassium salicylate, TEA- salicylate	824-35-1, 18917-89-0, 59866- 70-5, 54-21-7, 578-36-9, 2174-16-5	212-525-4, 242-669-3, 261-963-2, 200-198-0, 209-421-6, 218-531-3		0,5 % (kwas)	Nie stosować w produktach dla dzieci poniżej 3 lat, z wyjątkiem szamponów.	Nie stosować dla dzieci poniżej 3 lat (***)

(*) W przypadku zastosowań innych niż jako środek konserwujący, zob. załącznik III, nr 98.
(**) Wyłącznie w odniesieniu do produktów, które mogłyby być stosowane u dzieci w wieku poniżej trzech lat.
(***) Wyłącznie w odniesieniu do produktów, które mogłyby być stosowane u dzieci w wieku poniżej trzech lat i które pozostają w dłuższym kontakcie ze skórą.«.

ZAŁĄCZNIK II

1) W załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 1223/2009 wprowadza się następujące sprostowania:

a) pozycja 395 otrzymuje brzmienie:

Numer porządkowy	Dane substancji		
	Nazwa chemiczna/INN	Numer CAS	Numer WE
»395	8-hydroksychinolina i siarczan bis(8-hydroksychinoliny), z wyjątkiem zastosowań siarczanu przewidzianych w załączniku III nr 51	148-24-3 134-31-6	205-711-1 205-137-1«

b) pozycja 1396 otrzymuje brzmienie:

Numer porządkowy	Dane substancji		
	Nazwa chemiczna/INN	Numer CAS	Numer WE
a	b	c	d
»1396	Borany, tetraborany, oktaborany i sole lub estry kwasu borowego, w tym:		
	Bezwodnik oktaboranu disodu [1]	12008-41-2 [1]	234-541-0 [1]
	Tetrahydrat oktaboranu disodu [2]	12280-03-4 [2]	234-541-0 [2]
	2-aminoetanol, monoester kwasu borowego [3]	10377-81-8 [3]	233-829-3 [3]
	Diwodoroortoboran (2-hydroksypropylo)amoniowy [4]	68003-13-4 [4]	268-109-8 [4]
	Boran potasu, sól potasowa kwasu borowego [5]	12712-38-8 [5]	603-184-6 [5]
	Kwas borowy, triester oktylododecylu [6]	— [6]	— [6]
	Boran cynku [7]	1332-07-6 [7]	215-566-6 [7]
	Boran sodu, tetraboran disodu, bezwodny; sól sodowa kwasu borowego [8]	1330-43-4 [8]	215-540-4 [8]
	Heptatlenek disodu tetraboru, hydrat [9]	12267-73-1 [9]	235-541-3 [9]
	Kwas ortoborowy, sól sodowa [10]	13840-56-7 [10]	237-560-2 [10]
	Dekahydrat tetraboranu disodu; dekahydrat boraksu [11]	1303-96-4 [11]	215-540-4 [11]
	Pentahydrat tetraboranu disodu; pentahydrat boraksu [12]	12179-04-3 [12]	215-540-4 [12]«

c) pozycja 1507 otrzymuje brzmienie:

Numer porządkowy	Dane substancji		
	Nazwa chemiczna/INN	Numer CAS	Numer WE
»1507	Diaminotoluen, metylofenylenodiamina, produkt techniczny – masa poreakcyjna [4-metylo-m-fenylenodiaminy oraz 2-metylo-m-fenylenodiaminy]	–	–«

d) dodaje się pozycje w brzmieniu:

Numer porządkowy	Dane substancji		
	Nazwa chemiczna/INN	Numer CAS	Numer WE
a	b	c	d
»1624	Pirymikarb (ISO); dimetylokarbaminian 2-(dimetyloamino)-5,6-dimetylopirymidyn-4-ylu	23103-98-2	245-430-1
1625	1,2-dichloropropan; dichlorek propylenu	78-87-5	201-152-2
1626	Rozgałęziony dodecylofenol [1]	121158-58-5 [1]	310-154-3 [1]
	Rozgałęziony 2-dodecylofenol [2]	1801269-80-6 [2]	- [2]
	Rozgałęziony 3-dodecylofenol [3]	1801269-77-1 [3]	- [3]
	Rozgałęziony 4-dodecylofenol [4]	210555-94-5 [4]	640-104-9 [4]
	Pochodne (tetrapropenylo)fenolu [5]	74499-35-7 [5]	616-100-8 [5]
1627	Kumatetralyl (ISO); 4-hydroksy-3-(1,2,3,4-tetrahydro-1-naftylo)kumaryna	5836-29-3	227-424-0
1628	Difenakum (ISO); 3-(3-bifenyl-4-ilo-1,2,3,4-tetrahydro-1-naftylo)4-hydroksykumaryna	56073-07-5	259-978-4
1629	Brodifakum (ISO); 4-hydroksy-3-(3-(4′-bromo-4-bifenylilo)-1,2,3,4-tetrahydro-1-naftylo)kumaryna	56073-10-0	259-980-5
1630	Flokumafen (ISO); masa poreakcyjna cis-4-hydroksy-3-(1,2,3,4-tetrahydro-3-(4-(4-trifluorometylobenzyloksy)fenylo)-1-naftylo)kumaryny i trans-4-hydroksy-3-(1,2,3,4-tetrahydro-3-(4-(4-trifluorometylobenzyloksy)fenylo)-1-naftylo)kumaryny	90035-08-8	421-960-0

1631	Acetochlor (ISO); 2-chloro-*N*-(etoksymetylo)-*N*-(2-etylo-6-metylofenylo)acetamid	34256-82-1	251-899-3
1632	Włókna szklane typu E o reprezentatywnym składzie	—	—
1633	Włókna szklane o reprezentatywnym składzie	—	—
1634	Bromadiolon (ISO); 3-[3-(4′-bromobifenyl-4-ilo)-3-hydroksy-1-fenylopropylo]-4-hydroksy-2*H*-chromen-2-on	28772-56-7	249-205-9
1635	Difetialon (ISO); 3-[3-(4′-bromobifenyl-4-ilo)-1,2,3,4-tetrahydronaftalen-1-ilo]-4-hydroksy-2*H*-1-benzotiopiran-2-on	104653-34-1	600-594-7
1636	Kwas perfluorononan-1-owy [1]	375-95-1 [1]	206-801-3 [1]
	oraz jego sole sodowe [2]	21049-39-8 [2]	- [2]
	i amonowe [3]	4149-60-4 [3]	- [3]
1637	Ftalan dicykloheksylu	84-61-7	201-545-9
1638	3,7-dimetylookta-2,6-dienonitryl	5146-66-7	225-918-0
1639	Bupirymat (ISO); Dimetylosulfaminian 5-butylo-2-etylamino-6-metylopirymidyn-4-ylu	41483-43-6	255-391-2
1640	Triflumizol (ISO); (1*E*)-*N*-[4-chloro-2-(trifluorometylo)fenylo]-1-(1*H*-imidazol-1-ilo)-2-propoksyetanimina	68694-11-1	604-708-8
1641	Hydronadtlenek *tert*-butylu	75-91-2	200-915-7«

2) w załączniku III do rozporządzenia (WE) nr 1223/2009 wprowadza się sprostowania w brzmieniu:

a) pozycja 9 otrzymuje brzmienie:

Numer porządkowy	Określenie substancji				Ograniczenia			Warunki i ostrzeżenia na opakowaniach
	Nazwa chemiczna/ INN	Nazwa w słowniku wspólnych nazw składników	Nr CAS	Nr WE	Rodzaj produktu, części ciała	Maksymalne stężenie w preparacie gotowym do użycia	Inne	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
»9	Metylofenylenodiaminy, ich N-podstawione pochodne i ich sole (1) z wyjątkiem substancji wymienionych pod numerami porządkowymi 9a i 9b niniejszego załącznika oraz substancji wymienionych pod numerami porządkowymi 364, 413, 1144, 1310, 1313 i 1507 w załączniku II				Substancja do farbowania włosów w utleniających produktach do farbowania włosów		a) Stosowanie ogólne	a) Na etykiecie należy wydrukować: Stosunek zmieszania. '⚠Barwniki do włosów mogą wywoływać silne reakcje alergiczne. Proszę przeczytać instrukcje i przestrzegać ich. Produkt nie jest przeznaczony dla osób poniżej 16 roku życia. Tymczasowe tatuaże na bazie czarnej henny mogą zwiększyć ryzyko wystąpienia alergii. Nie farbować włosów, jeśli: — na twarzy występuje wysypka lub skóra głowy jest wrażliwa, podrażniona i uszkodzona, — kiedykolwiek wystąpiła reakcja na farbowanie włosów, — w przeszłości wystąpiła reakcja na tymczasowy tatuaż na bazie czarnej henny. Zawiera fenylenodiaminy (toluenodiaminy). Nie stosować do barwienia brwi i rzęs.'
							b) Stosowanie profesjonalne	b) Na etykiecie należy wydrukować:

Numer porządkowy	Określenie substancji				Ograniczenia			Warunki i ostrzeżenia na opakowaniach
	Nazwa chemiczna/ INN	Nazwa w słowniku wspólnych nazw składników	Nr CAS	Nr WE	Rodzaj produktu, części ciała	Maksymalne stężenie w preparacie gotowym do użycia	Inne	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
							Dla a) i b): Po zmieszaniu w warunkach utleniających maksymalne stężenie stosowane na włosy nie może przekraczać 5 % w przeliczeniu na wolną zasadę	Stosunek zmieszania. 'Tylko do użytku profesjonalnego. Barwniki do włosów mogą wywoływać silne reakcje alergiczne. Proszę przeczytać instrukcje i przestrzegać ich. Produkt nie jest przeznaczony dla osób poniżej 16 roku życia. Tymczasowe tatuaże na bazie czarnej henny mogą zwiększyć ryzyko wystąpienia alergii. Nie farbować włosów, jeśli: — na twarzy występuje wysypka lub skóra głowy jest wrażliwa, podrażniona i uszkodzona, — kiedykolwiek wystąpiła reakcja na farbowanie włosów, — w przeszłości wystąpiła reakcja na tymczasowy tatuaż na bazie czarnej henny. Zawiera fenylenodiaminy (toluenodiaminy). Stosować rękawice ochronne.'«

b) dodaje się pozycję w brzmieniu:

Numer porządkowy	Określenie substancji				Ograniczenia			Warunki i ostrzeżenia na opakowaniach
	Nazwa chemiczna/ INN	Nazwa w słowniku wspólnych nazw składników	Nr CAS	Nr WE	Rodzaj produktu, części ciała	Maksymalne stężenie w preparacie gotowym do użycia	Inne	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
»51	Siarczan bis(8-hydroksychinoliny)	Siarczan oksychinoliny	134-31-6	205-137-1	Stabilizator wody utlenionej w spłukiwanych produktach do włosów	0,3 % (w przeliczeniu na wolną zasadę)		
					Stabilizator wody utlenionej w produktach niespłukiwanych do włosów	0,03 % (w przeliczeniu na wolną zasadę)”«		

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)

Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL