

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

L 218



Ediția în limba română

Legislație

Anul 58

19 august 2015

Cuprins

II Acte fără caracter legislativ

REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1403 al Comisiei din 18 august 2015 de retragere a acceptării angajamentului pentru un producător-exportator în temeiul Deciziei de punere în aplicare 2013/707/UE de confirmare a acceptării unui angajament oferit în legătură cu procedurile antidumping și antisubvenție privind importurile de module fotovoltaice pe bază de siliciu cristalin și componentele lor cheie (și anume celule) originare sau expediate din Republica Populară Chineză pentru perioada de aplicare a măsurilor definitive** 1

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1404 al Comisiei din 18 august 2015 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume 14

DECIZII

- ★ **Decizia de punere în aplicare (UE) 2015/1405 a Comisiei din 18 august 2015 de modificare a anexei la Decizia de punere în aplicare 2014/709/UE privind măsurile zoosanitare de combatere a pestei porcine africane în anumite state membre, în ceea ce privește rubricile pentru Estonia, Letonia și Lituania [notificată cu numărul C(2015) 5912] ⁽¹⁾** 16

ACTE ADOPTATE DE ORGANISME CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

- ★ **Regulamentul nr. 14 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește ancorajele centurilor de siguranță, sistemele de ancorare ISOFIX, ancorajele superioare ISOFIX și pozițiile de ședere i-Size [2015/1406]** 27

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2015/1403 AL COMISIEI

din 18 august 2015

de retragere a acceptării angajamentului pentru un producător-exportator în temeiul Deciziei de punere în aplicare 2013/707/UE de confirmare a acceptării unui angajament oferit în legătură cu procedurile antidumping și antisubvenție privind importurile de module fotovoltaice pe bază de siliciu cristalin și componentele lor cheie (și anume celule) originare sau expediate din Republica Populară Chineză pentru perioada de aplicare a măsurilor definitive

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare „tratatul”),

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1225/2009 al Consiliului din 30 noiembrie 2009 privind protecția împotriva importurilor care fac obiectul unui dumping din partea țărilor care nu sunt membre ale Comunității Europene ⁽¹⁾ (denumit în continuare „regulamentul antidumping de bază”), în special articolul 8,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 597/2009 al Consiliului din 11 iunie 2009 privind protecția împotriva importurilor care fac obiectul unor subvenții din partea țărilor care nu sunt membre ale Comunității Europene ⁽²⁾ (denumit în continuare „regulamentul antisubvenție de bază”), în special articolul 13,

informând statele membre,

întrucât:

A. ANGAJAMENTUL ȘI ALTE MĂSURI EXISTENTE

- (1) Prin Regulamentul (UE) nr. 513/2013 ⁽³⁾, Comisia Europeană (denumită în continuare „Comisia”) a instituit o taxă antidumping provizorie la importurile în Uniunea Europeană (denumită în continuare „Uniunea”) de module fotovoltaice pe bază de siliciu cristalin (denumite în continuare „module”) și componentele lor cheie (și anume celule și plachete) originare sau expediate din Republica Populară Chineză (denumită în continuare „RPC”).
- (2) Un grup de producători-exportatori a mandatat Camera de Comerț a Chinei pentru Importul și Exportul de Mașini și Produse Electronice (denumită în continuare „CCCME”) să prezinte Comisiei un angajament de preț în numele lor, ceea ce CCCME a făcut. Din termenii respectivului angajament de preț reiese în mod clar că acesta constituie un pachet de angajamente de preț individuale pentru fiecare producător-exportator, care este, din motive practice de administrare, coordonat de CCCME.

⁽¹⁾ JO L 343, 22.12.2009, p. 51.

⁽²⁾ JO L 188, 18.7.2009, p. 93.

⁽³⁾ JO L 152, 5.6.2013, p. 5.

- (3) Prin Decizia 2013/423/UE ⁽¹⁾, Comisia a acceptat respectivul angajament de preț în ceea ce privește taxa antidumping provizorie. Prin Regulamentul (UE) nr. 748/2013 ⁽²⁾, Comisia a modificat Regulamentul (UE) nr. 513/2013 pentru a introduce modificările tehnice necesare ca urmare a acceptării angajamentului în ceea ce privește taxa antidumping provizorie.
- (4) Prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1238/2013 ⁽³⁾, Consiliul a instituit o taxă antidumping definitivă la importurile în Uniune de module și de celule originare sau expediate din RPC (denumite în continuare „produsele în cauză”). Prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1239/2013 ⁽⁴⁾, Consiliul a instituit, de asemenea, o taxă compensatorie definitivă la importurile în Uniune ale produsului în cauză.
- (5) În urma notificării unei versiuni modificate a angajamentului de preț de către un grup de producători-exportatori (denumiți în continuare „producătorii-exportatori”) și CCCME, Comisia a confirmat, prin Decizia de punere în aplicare 2013/707/UE ⁽⁵⁾, acceptarea angajamentului de preț astfel cum a fost modificat (denumit în continuare „angajamentul”) pentru perioada de aplicare a măsurilor definitive. Anexa la prezenta decizie enumeră producătorii-exportatori pentru care a fost acceptat angajamentul, inclusiv ZNSHINE PV-TECH CO. LTD împreună cu societatea sa afiliată din Uniunea Europeană, încadrate în comun la codul adițional TARIC B923 („ZNSHINE”).
- (6) Prin Decizia de punere în aplicare 2014/657/UE ⁽⁶⁾, Comisia a acceptat o propunere din partea grupului de producători-exportatori, formulată împreună cu CCCME, pentru clarificări referitoare la punerea în aplicare a angajamentului în ceea ce privește produsul în cauză care face obiectul angajamentului, și anume module și celule originare sau expediate din RPC, încadrate în prezent la codurile NC ex 8541 40 90 (codurile TARIC 8541 40 90 21, 8541 40 90 29, 8541 40 90 31 și 8541 40 90 39) fabricate de către producătorii-exportatori (denumit în continuare „produsul vizat”). Taxele antidumping și taxele compensatorii menționate la considerentul 4 de mai sus, împreună cu angajamentul, sunt denumite în continuare „măsurile”.
- (7) Prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/866 ⁽⁷⁾, Comisia a retras acceptarea angajamentului pentru trei producători-exportatori.

B. TERMENII ANGAJAMENTULUI

- (8) Producătorii-exportatori au convenit, printre altele, să nu vândă produsul vizat către primul client independent din Uniune sub un anumit preț minim de import (denumit în continuare „PMI”) în limita unui nivel anual asociat importurilor în Uniune (denumit în continuare „nivel anual”) prevăzut în angajament. În plus, producătorii-exportatori s-au angajat să se asigure că toate vânzările în limita nivelului anual sunt acoperite de o factură comercială eliberată de respectivul producător-exportator și de un certificat de angajament de export eliberat de CCCME care conține informațiile descrise în angajament.
- (9) De asemenea, angajamentul specifică, într-o listă neexhaustivă, încălcările angajamentului. Această listă include:
- furnizarea unor declarații care induc în eroare cu privire la originea produsului în cauză;
 - modificarea configurației schimburilor comerciale cu Uniunea fără să existe o altă cauză sau o altă justificare economică decât impunerea măsurilor.
- Producătorul-exportator în cauză este răspunzător de încălcările oricăreia dintre părțile sale afiliate definite în angajament.
- (10) De asemenea, angajamentul obligă producătorii-exportatori să îi prezinte Comisiei, trimestrial, informații detaliate privind toate vânzările lor la export și revânzările lor în Uniune (denumite în continuare „rapoarte trimestriale”). Aceasta presupune că datele prezentate în aceste rapoarte trimestriale trebuie să fie complete și corecte, iar tranzacțiile raportate respectă în totalitate termenii angajamentului.

⁽¹⁾ JO L 209, 3.8.2013, p. 26.

⁽²⁾ JO L 209, 3.8.2013, p. 1.

⁽³⁾ JO L 325, 5.12.2013, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 325, 5.12.2013, p. 66.

⁽⁵⁾ JO L 325, 5.12.2013, p. 214.

⁽⁶⁾ JO L 270, 11.9.2014, p. 6.

⁽⁷⁾ JO L 139, 5.6.2015, p. 30.

- (11) Pentru a garanta respectarea angajamentului, producătorii-exportatori s-au angajat, de asemenea, să furnizeze toate informațiile considerate necesare de către Comisie.

C. MONITORIZAREA PRODUCĂTORILOR-EXPORTATORI

- (12) Odată cu monitorizarea respectării angajamentului, Comisia a verificat informațiile relevante pentru angajament, transmise de producătorii-exportatori. Comisia a solicitat, de asemenea, asistență din partea statelor membre în conformitate cu articolul 8 alineatul (9) și cu articolul 14 alineatul (7) din regulamentul antidumping de bază, precum și cu articolul 13 alineatul (9) și cu articolul 24 alineatul (7) din regulamentul antisubvenție de bază.
- (13) Constatările menționate în considerentele 14-17 abordează problemele identificate în cazul ZNSHINE, care obligă Comisia să retragă acceptarea angajamentului pentru acest producător-exportator.

D. MOTIVELE RETRAGERII ACCEPTĂRII ANGAJAMENTULUI

- (14) Autoritățile vamale din două state membre au solicitat plata taxelor antidumping și a taxelor compensatorii pentru un anumit număr de tranzacții de import de module solare. Modulele solare au fost inițial declarate ca nefiind de origine chineză și, prin urmare, nu au făcut obiectul măsurilor. Cu toate acestea, autoritățile vamale au stabilit că modulele solare au fost produse de către ZNSHINE și au fost expediate către Uniune printr-o țară terță.
- (15) Pe baza informațiilor aflate la dispoziția Comisiei, societățile implicate în activitățile menționate mai sus au fost părți afiliate societății ZNSHINE. Prin urmare, ZNSHINE a încălcat condițiile angajamentului menționate în considerentul 9.
- (16) Comisia a identificat, de asemenea, că ZNSHINE a furnizat în rapoartele sale trimestriale informații înșelătoare cu privire la data unui număr semnificativ de facturi comerciale, pe o perioadă de timp semnificativă. Data corectă a facturii este esențială pentru a stabili dacă este respectat PMI, deoarece acesta este supus unui mecanism de adaptare periodic. Pe baza informațiilor furnizate de către ZNSHINE, Comisia a stabilit că factura comercială prezentată pentru vămuire în Uniune în cazurile de mai sus a fost emisă la o dată diferită față de cea utilizată pentru a obține certificatul de angajament de export eliberat de CCCME. Un interval de timp considerabil s-a scurs între datele facturilor menționate. ZNSHINE a susținut că diferența dintre datele facturilor s-a datorat unei erori tehnice efectuate de personal fără experiență. Comisia nu poate accepta o astfel de justificare.
- (17) Comisia a analizat implicațiile acestei neconcordanțe în rapoartele trimestriale ale ZNSHINE și a ajuns la concluzia că ZNSHINE a încălcat obligația de raportare în cadrul angajamentului.

E. EVALUAREA CARACTERULUI PRACTIC AL ANGAJAMENTULUI ÎN ANSAMBLU

- (18) Angajamentul stipulează că o încălcare de către un producător-exportator individual nu conduce automat la retragerea acceptării angajamentului pentru toți producătorii-exportatori. Într-o astfel de situație, Comisia evaluează impactul respectivei încălcări asupra caracterului practic al angajamentului care afectează toți producătorii-exportatori și CCCME.
- (19) În consecință, Comisia a examinat impactul încălcărilor comise de către ZNSHINE asupra caracterului practic al angajamentului care afectează toți producătorii-exportatori și CCCME.
- (20) Responsabilitatea pentru aceste încălcări îi revine doar producătorului-exportator în cauză; monitorizarea nu a evidențiat nicio încălcare sistematică de către un număr mare de producători-exportatori sau de către CCCME.
- (21) Prin urmare, Comisia concluzionează că funcționarea angajamentului în ansamblu nu este afectată și că nu există motive pentru retragerea acceptării angajamentului pentru toți producătorii-exportatori și pentru CCCME.

F. OBSERVAȚII ÎN SCRIS ȘI AUDIERI

- (22) Părțile interesate au avut posibilitatea de a fi audiate și de a formula observații în conformitate cu articolul 8 alineatul (9) din regulamentul antidumping de bază și cu articolul 13 alineatul (9) din regulamentul antisubvenții de bază. ZNSHINE și o parte interesată au prezentat observații.

(i) *Observațiile prezentate de ZNSHINE*

- (23) ZNSHINE a susținut că una dintre societățile implicate în activitățile menționate în considerentele 14 și 15 nu este o parte afiliată a sa, deoarece este doar un client al ZNSHINE într-o țară terță. Informațiile disponibile citate de Comisie descriu relațiile de afaceri ale ZNSHINE cu acest client. Această relație de afaceri nu este însă recunoscută din punct de vedere juridic în niciun fel. În plus, ZNSHINE a susținut că nu poate controla destinația produselor vândute de acest client.
- (24) Comisia respinge aceste argumente, întrucât ZNSHINE nu a furnizat niciun element de probă în sprijinul acestor afirmații, de exemplu informații privind proprietatea presupusului lor client, care să infirme informațiile disponibile menționate în considerentul 15. În plus, chiar și în cazul în care societatea în cauză este un client independent, *quod non*, ZNSHINE nu a luat toate măsurile de precauție pentru a preveni vânzarea modulelor de către acest client către Uniune și, prin urmare, aceasta ar încălca o altă clauză a angajamentului.
- (25) ZNSHINE a susținut, de asemenea, că Comisia nu a furnizat suficiente informații cu privire la identitatea importatorului din Uniune. Prin urmare, ZNSHINE nu a fost în măsură să prezinte observații cu privire la exactitatea factuală. ZNSHINE a afirmat, de asemenea, că importatorul din Uniune nu poate considerat ca fiind partea sa afiliată, cu excepția cazului în care ZNSHINE și importatorul din Uniune fac parte din conducerea sau consiliul de administrație al celeilalte societăți. O parte terță care face parte din conducerea sau consiliul de administrație al ambelor societăți nu poate modifica această condiție.
- (26) Comisia respinge argumentul de mai sus. În primul rând, Comisia nu poate să dezvăluie identitatea importatorului din Uniune, din motive de confidențialitate. În al doilea rând, în conformitate cu practica obișnuită a Comisiei ⁽¹⁾, articolul 143 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 al Comisiei din 2 iulie 1993 de stabilire a unor dispoziții de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului de instituire a Codului Vamal Comunitar ⁽²⁾ (denumit în continuare „IPCCC”), care reprezintă baza pentru definirea părților afiliate societății, este interpretat în sensul că aceasta implică și situațiile în care există o persoană care face parte din conducerea sau consiliul de administrație al ambelor persoane juridice. Aceasta este situația în prezent. În plus, situația în cauză se încadrează, de asemenea, la articolul 143 alineatul (1) litera (f) din IPCCC. Termenul „controlate” utilizat în această dispoziție înseamnă că persoana terță este considerată ca având un control asupra unei alte persoane atunci când cea dintâi este, juridic sau operațional, în măsură să exercite asupra celei din urmă constrângere sau direcționare. Această interpretare decurge din textul notei interpretative la articolul 15 din Acordul privind punerea în aplicare a articolului VII din Acordul General pentru Tarife și Comerț din 1994 (Acordul privind valoarea în vamă), care constituie baza pentru definiția părților afiliate de la articolul 143 alineatul (1) din IPCCC. Având în vedere nivelul de implicare al persoanei comune din conducerea sau consiliul de administrație al societăților implicate, este evident că această persoană este, juridic sau operațional, în măsură să exercite o constrângere sau o direcționare asupra celor două societăți în cauză.
- (27) ZNSHINE a susținut, de asemenea, că a acționat în conformitate cu termenii angajamentului atunci când a consultat Comisia cu privire la depistarea erorilor de raportare. Aceste erori au fost cauzate de lipsa de experiență a personalului care a acționat cu bună credință, fapt confirmat de autoritățile judiciare din Țările de Jos. În plus, ZNSHINE a susținut că eroarea de raportare nu a dus la încălcarea PMI.
- (28) Comisia respinge aceste argumente. În primul rând, ZNSHINE a citat o frază dintr-o hotărâre, dar nu a furnizat Comisiei hotărârea în întregime. În al doilea rând, Comisia a furnizat în repetate rânduri informații cu privire la obligațiile de raportare, inclusiv perioada în care s-a produs eroarea de raportare. ZNSHINE nu a contactat Comisia, până în momentul în care problema a fost identificată de către autoritățile vamale naționale. În cele din urmă, argumentul că eroarea de raportare nu duce la încălcarea PMI nu are nicio relevanță pentru evaluarea privind încălcarea obligației de raportare.

⁽¹⁾ Considerentul 14 și următoarele din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 856/2010 al Consiliului din 27 septembrie 2010 de încheiere a reexaminării intermediare parțiale a Regulamentului (CE) nr. 661/2008 de instituire a unei taxe antidumping definitive la importurile de nitrat de amoniu originar din Rusia (JO L 254, 29.9.2010, p. 5).

⁽²⁾ JO L 253, 11.10.1993, p. 1.

- (29) Prin urmare, Comisia confirmă evaluarea încălcărilor angajamentului de către ZNSHINE. În fapt, ZNSHINE nu a contestat faptul că a fabricat modulele solare transbordate.

(ii) Observații prezentate de cealaltă parte interesată

- (30) O parte interesată a solicitat ca retragerea pentru această societate să aibă efect retroactiv, întrucât încălcările angajamentului în care a fost implicată ZNSHINE au fost grave. De asemenea, partea interesată a solicitat ca această retragere retroactivă să se aplice cazurilor similare din viitor.
- (31) Partea interesată a presupus că autoritățile vamale naționale au anchetat ZNSHINE și au confiscat cantități semnificative de importuri declarate în mod fals. În plus, în opinia sa, suma totală a taxelor eludate de către cei trei producători-exportatori cărora Comisia le-a retras angajamentul ⁽¹⁾ și de către ZNSHINE se ridică la câteva sute de milioane de euro, ceea ce justifică retragerea retroactivă.
- (32) Comisia respinge această cerere, deoarece nu există nicio bază juridică pentru o astfel de retragere retroactivă. În plus, autoritățile vamale naționale au solicitat plata taxelor antidumping și compensatorii pentru tranzacțiile în cauză; prin urmare, retragerea retroactivă nu este necesară. În plus, Comisia subliniază faptul că partea interesată a făcut supoziții nefondate în observațiile sale. De asemenea, Comisia respinge argumentul părții interesate privind presupusa valoare a taxelor eludate ca fiind o prezumție nejustificată.

G. RETRAGEREA ACCEPTĂRII ANGAJAMENTULUI ȘI IMPUNEREA UNOR TAXE DEFINITIVE

- (33) Prin urmare, în conformitate cu articolul 8 alineatele (7) și (9) din regulamentul antidumping de bază, cu articolul 13 alineatele (7) și (9) din regulamentul antisubvenții de bază și, de asemenea, în conformitate cu termenii angajamentului, Comisia a concluzionat că acceptarea angajamentului pentru ZNSHINE trebuie să fie retrasă.
- (34) În consecință, în conformitate cu articolul 8 alineatul (9) din regulamentul antidumping de bază și cu articolul 13 alineatul (9) din regulamentul antisubvenții de bază, taxa antidumping definitivă instituită prin articolul 1 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1238/2013 și taxa compensatorie definitivă instituită prin articolul 1 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1239/2013 se aplică în mod automat importurilor originare sau expediate din RPC ale produsului în cauză produs de ZNSHINE (cod adițional TARIC: B923) începând cu data intrării în vigoare a prezentului regulament.
- (35) În scop informativ, tabelul din anexa la prezentul regulament enumeră producătorii-exportatori pentru care acceptarea angajamentului prin Decizia de punere în aplicare 2014/657/UE nu este afectată,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Se retrage acceptarea angajamentului în ceea ce privește ZNSHINE PV-TECH CO. LTD împreună cu societatea sa afiliată din Uniunea Europeană, încadrate în comun la codul adițional TARIC B923.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

⁽¹⁾ JO L 139, 5.6.2015, p. 30.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 18 august 2015.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNKER

ANEXĂ

Lista societăților:

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

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

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

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

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

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

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

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2015/1404 AL COMISIEI**din 18 august 2015****de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de instituire a unei organizări comune a piețelor produselor agricole și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 922/72, (CEE) nr. 234/79, (CE) nr. 1037/2001 și (CE) nr. 1234/2007 ale Consiliului ⁽¹⁾,având în vedere Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 al Comisiei din 7 iunie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului în ceea ce privește sectorul fructelor și legumelor și sectorul fructelor și legumelor prelucrate ⁽²⁾, în special articolul 136 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din cadrul Runde Uruguay, criteriile pentru stabilirea de către Comisie a valorilor forfetare de import din țări terțe pentru produsele și perioadele menționate în partea A din anexa XVI la regulamentul respectiv.
- (2) Valoarea forfetară de import se calculează în fiecare zi lucrătoare, în conformitate cu articolul 136 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011, ținând seama de datele zilnice variabile. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să intre în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Valorile forfetare de import prevăzute la articolul 136 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 sunt stabilite în anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 18 august 2015.

*Pentru Comisie,**pentru președinte*

Jerzy PLEWA

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală⁽¹⁾ JO L 347, 20.12.2013, p. 671.⁽²⁾ JO L 157, 15.6.2011, p. 1.

ANEXĂ

Valorile forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

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

⁽¹⁾ Nomenclatura țărilor stabilită prin Regulamentul (UE) nr. 1106/2012 al Comisiei din 27 noiembrie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 471/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind statisticile comunitare privind comerțul exterior cu țările terțe, în ceea ce privește actualizarea nomenclatorului țărilor și teritoriilor (JO L 328, 28.11.2012, p. 7). Codul „ZZ” desemnează „alte origini”.

DECIZII

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2015/1405 A COMISIEI

din 18 august 2015

de modificare a anexei la Decizia de punere în aplicare 2014/709/UE privind măsurile zoosanitare de combatere a pestei porcine africane în anumite state membre, în ceea ce privește rubricile pentru Estonia, Letonia și Lituania

[notificată cu numărul C(2015) 5912]

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 89/662/CEE a Consiliului din 11 decembrie 1989 privind controlul veterinar în cadrul schimburilor intracomunitare în vederea realizării pieței interne ⁽¹⁾, în special articolul 9 alineatul (4),

având în vedere Directiva 90/425/CEE a Consiliului din 26 iunie 1990 privind controalele veterinare și zootehnice aplicabile în schimburile intracomunitare cu anumite animale vii și produse în vederea realizării pieței interne ⁽²⁾, în special articolul 10 alineatul (4),

având în vedere Directiva 2002/99/CE a Consiliului din 16 decembrie 2002 de stabilire a normelor de sănătate animală care reglementează producția, transformarea, distribuția și introducerea produselor de origine animală destinate consumului uman ⁽³⁾, în special articolul 4 alineatul (3),

întrucât:

- (1) Decizia de punere în aplicare 2014/709/UE a Comisiei ⁽⁴⁾ stabilește măsuri zoosanitare de combatere a pestei porcine africane în anumite state membre. Anexa la decizia respectivă delimitează și enumeră anumite zone ale statelor membre respective, diferențiate în funcție de nivelul de risc, pe baza situației epidemiologice. Lista include anumite zone din Estonia, Italia, Letonia, Lituania și Polonia.
- (2) În august 2015, Estonia a notificat mai multe focare de pestă porcină africană la porcii domestici în zonele enumerate în anexa la Decizia de punere în aplicare 2014/709/UE. Unul dintre aceste focare la porci domestici a fost constatat într-o zonă enumerată în partea III (în proximitatea zonelor din partea I) a anexei respective, iar un alt focar a apărut într-o zonă enumerată în partea II a aceleiași anexă.
- (3) În august 2015, Letonia a notificat două focare de pestă porcină africană la porcii domestici în zonele enumerate în anexa la Decizia de punere în aplicare 2014/709/UE. Aceste focare au fost constatate în zone enumerate în partea II a anexei respective.
- (4) În august 2015, Lituania a notificat mai multe focare de pestă porcină africană la porcii domestici în zonele enumerate în anexa la Decizia de punere în aplicare 2014/709/UE. Șase dintre aceste focare au fost constatate în zone enumerate în partea II a anexei respective.
- (5) La evaluarea riscului reprezentat de situația sănătății animalelor în ceea ce privește pesta porcină africană din Estonia, Letonia și Lituania ar trebui să se ia în considerare evoluția situației epidemiologice actuale din Uniune în ceea ce privește boala respectivă. Pentru a se aplica măsuri cât mai specifice de control al sănătății animalelor și pentru a se preveni răspândirea în continuare a pestei porcine africane, precum și pentru a se preveni orice

⁽¹⁾ JO L 395, 30.12.1989, p. 13.

⁽²⁾ JO L 224, 18.8.1990, p. 29.

⁽³⁾ JO L 18, 23.1.2003, p. 11.

⁽⁴⁾ Decizia de punere în aplicare 2014/709/UE a Comisiei din 9 octombrie 2014 privind măsurile zoosanitare de combatere a pestei porcine africane în anumite state membre și de abrogare a Deciziei de punere în aplicare 2014/178/UE (JO L 295, 11.10.2014, p. 63).

perturbare inutilă a comerțului în Uniune și pentru a se evita impunerea de către țări terțe a unor bariere nejustificate în calea comerțului, lista Uniunii cu zonele care fac obiectul unor măsuri de control al sănătății animalelor prevăzută în anexa la Decizia de punere în aplicare 2014/709/UE ar trebui modificată astfel încât să se țină seama de situația actuală a sănătății animalelor în ceea ce privește boala respectivă în statele membre menționate.

- (6) Prin urmare, Decizia de punere în aplicare 2014/709/UE ar trebui modificată în consecință.
- (7) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt în conformitate cu avizul Comitetului permanent pentru plante, animale, produse alimentare și hrană pentru animale,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Anexa la Decizia de punere în aplicare 2014/709/UE se înlocuiește cu textul din anexa la prezenta decizie.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 18 august 2015.

Pentru Comisie
Vytenis ANDRIUKAITIS
Membru al Comisiei

ANEXĂ

„ANEXĂ

PARTEA I

1. Estonia

Următoarele zone din Estonia:

- orașul (linn) Kallaste;
- orașul (linn) Kunda;
- orașul (linn) Mustvee;
- orașul (linn) Pärnu;
- orașul (linn) Rakvere;
- orașul (linn) Tartu;
- județul (maakond) Harjumaa;
- județul (maakond) Läänemaa;
- comuna (vald) Alatskivi;
- comuna (vald) Are;
- comuna (vald) Audru;
- comuna (vald) Haaslava;
- comuna (vald) Halinga;
- comuna (vald) Haljala;
- comuna (vald) Kadrina;
- comuna (vald) Kambja;
- comuna (vald) Kasepää;
- comuna (vald) Koonga;
- comuna (vald) Laekvere;
- comuna (vald) Lavassaare;
- comuna (vald) Luunja;
- comuna (vald) Mäksa;
- comuna (vald) Meeksi;
- comuna (vald) Paikuse;
- comuna (vald) Pala;
- partea comunei (vald) Palamuse aflată la est de linia de cale ferată Tallinn-Tartu;
- comuna (vald) Peipsiääre;
- comuna (vald) Piirissaare;

- comuna (vald) Rägavere;
- comuna (vald) Rakvere;
- comuna (vald) Saare;
- comuna (vald) Sauga;
- comuna (vald) Sindi;
- comuna (vald) Sõmeru;
- comuna (vald) Surju;
- partea comunei (vald) Tabivere aflată la est de linia de cale ferată Tallinn-Tartu;
- comuna (vald) Tahkuranna;
- comuna (vald) Tapa;
- partea comunei (vald) Tartu aflată la est de linia de cale ferată Tallinn-Tartu;
- comuna (vald) Tootsi;
- comuna (vald) Tori;
- comuna (vald) Tõstamaa;
- comuna (vald) Vara;
- comuna (vald) Varbla;
- comuna (vald) Vihula;
- comuna (vald) Vinni;
- comuna (vald) Viru-Nigula;
- comuna (vald) Võnnu.

2. Letonia

Următoarele zone din Letonia:

- în județul (novads) Krimuldas, localitatea (pagasts) Krimuldas;
- în județul (novads) Ogres, localitățile (pagasti) Lauberes, Suntažu, Ķeipenes, Taurupes, Ogresgala și Mazozolu;
- în județul (novads) Priekuļu, localitățile (pagasti) Priekuļu și Veselavas;
- județul (novads) Amatas;
- județul (novads) Cēsu;
- județul (novads) Ikšķiles;
- județul (novads) Inčukalna;
- județul (novads) Jaunjelgavas;
- județul (novads) Ķeguma;
- județul (novads) Lielvārdes;
- județul (novads) Līgatnes;

- județul (novads) Mālpils;
- județul (novads) Neretas;
- județul (novads) Ropažu;
- județul (novads) Salas;
- județul (novads) Sējas;
- județul (novads) Siguldas;
- județul (novads) Vecumnieku;
- județul (novads) Viesītes.

3. Lituania

Următoarele zone din Lituania:

- în districtul municipal (rajono savivaldybė) Jurbarkas, comunele (seniūnija) Raudonės, Veliuonos, Seredžiaus și Juodaičių;
- în districtul municipal (rajono savivaldybė) Pakruojis, comunele (seniūnija) Klovainių, Rozalimo și Pakruojo;
- în districtul municipal (rajono savivaldybė) Panevėžys, comunele (seniūnija) Krekenavos, Upytės, Naujamiesčio și Smilgių;
- în districtul municipal (rajono savivaldybė) Raseiniai, comunele (seniūnija) Ariogalos, Ariogalos miestas, Betygalos, Pajūrių și Šiluvos;
- în districtul municipal (rajono savivaldybė) Šakiai, comunele (seniūnija) Plokščių, Kriūkų, Lekėčių, Lukšių, Griškabūdžio, Barzdų, Žvirgždaičių, Sintautų, Kudirkos Naumiesčio, Slavikų, Šakių;
- districtul municipal (rajono savivaldybė) Pasvalys;
- districtul municipal (rajono savivaldybė) Vilkaviškis;
- districtul municipal (rajono savivaldybė) Radviliškis;
- municipalitatea (savivaldybė) Kalvarija;
- municipalitatea (savivaldybė) Kazlų Rūda;
- municipalitatea (savivaldybė) Marijampolė.

4. Polonia

Următoarele zone din Polonia:

în voievodatul Podlaskie:

- municipalitățile Augustów, cu orașul Augustów, Nowinka, Sztabin și Bargłów Kościelny din districtul Augustów;
- municipalitățile Choroszcz, Juchnowiec Kościelny, Suraz, Turośń Kościelna, Tykocin, Łapy, Poświętne, Zawady, Dobrzyniewo Duże și partea din Zabłudów [partea de sud-vest a comunei (gmina) delimitată de linia creată de drumul având numărul 19 și prelungită până la drumul având numărul 685] din districtul Białostock;
- municipalitățile Czyże, Hajnówka cu orașul Hajnówka, Dubicze Cerkiewne, Kleszczewo și Czeremcha din districtul Hajnowski;
- municipalitățile Grodzisk, Dziadkowice și Milejczyce din districtul Siemiatycze;

- municipalitățile Kobylin-Borzymy, Kulesze Kościelne, Sokoły, Wysokie Mazowieckie cu orașul Wysokie Mazowieckie, Nowe Piekuty, Szepietowo, Klukowo și Ciechanowiec din districtul Wysokie Mazowieckie;
- municipalitățile Krasnopol și Puńsk din districtul Sejny;
- municipalitățile Rutka-Tartak, Szypliszki, Suwałki și Raczek din districtul Suwalski;
- municipalitatea Rutki din districtul Zambrów;
- municipalitățile Suchowola și Korycin din districtul Sokółka;
- districtul Bielsko;
- orașul Białystok;
- orașul Suwałki;
- districtul Mońki.

PARTEA II

1. Estonia

Următoarele zone din Estonia:

- orașul (linn) Vändra;
- orașul (linn) Viljandi;
- județul (maakond) Ida-Virumaa;
- județul (maakond) Põlvamaa;
- județul (maakond) Raplamaa;
- partea comunei (vald) Suure-Jaani aflată la vest de șoseaua 49;
- partea comunei (vald) Tamsalu aflată la nord-est de linia de cale ferată Tallinn-Tartu;
- partea comunei (vald) Viiratsi aflată la vest de linia creată de partea de vest a șoselei 92 până la intersecția cu drumul 155, apoi de drumul 155 până la intersecția cu drumul 24156, apoi de drumul 24156 până unde acesta trece peste râul Varilaske, apoi de râul Verilaske până când acesta ajunge la granița de sud a comunei;
- comuna (vald) Abja;
- comuna (vald) Häädemeeste;
- comuna (vald) Halliste;
- comuna (vald) Karksi;
- comuna (vald) Kõpu;
- comuna (vald) Pärsti;
- comuna (vald) Saarde;
- comuna (vald) Vändra.

2. Letonia

Următoarele zone din Letonia:

- în județul (novads) Krimuldas, localitatea (pagasts) Lēdurgas;
- în județul (novads) Limbažu, localitățile (pagasts) Skultes, Vidridžu, Limbažu și Umurgas;

- în județul (novads) Ogres, localitățile (pagasti) Krapes, Madlienas și Menģeles;
- în județul (novads) Priekuļu, localitățile (pagasti) Liepas și Mārsnēnu;
- în județul (novads) Salacgrīvas, localitatea (pagasts) Liepupes;
- județul (novads) Aizkraukles;
- județul (novads) Aknīstes;
- județul (novads) Alūksnes;
- județul (novads) Apes;
- județul (novads) Baltinavas;
- județul (novads) Balvi;
- județul (novads) Cesvaines;
- județul (novads) Ērgļi;
- județul (novads) Gulbenes;
- județul (novads) Ilūkstes;
- județul (novads) Jaunpiebalgas;
- județul (novads) Jēkabpils;
- județul (novads) Kocēnu;
- județul (novads) Kokneses;
- județul (novads) Krustpils;
- județul (novads) Līvānu;
- județul (novads) Lubānas;
- județul (novads) Madonas;
- județul (novads) Pārgaujas;
- județul (novads) Pļaviņu;
- județul (novads) Raunas;
- județul (novads) Rugāji;
- județul (novads) Skrīveru;
- județul (novads) Smiltenes;
- județul (novads) Varakļānu;
- județul (novads) Vecpiebalgas;
- județul (novads) Viļakas, orașul (republikas pilsēta) Jēkabpils;
- orașul (republikas pilsēta) Valmiera.

3. Lituania

Următoarele zone din Lituania:

- în districtul municipal (rajono savivaldybe) Anykšėiai, comunele (seniūnija) Andrioniškis, Anykščiai, Debeikiai, Kavarskas, Kurkliai, Skiemonys, Traupis, Troškūnai, Viešintos și partea din Svėdasai situată la sud de drumul nr. 118;
- în districtul municipal (rajono savivaldybe) Jonava, comunele (seniūnija) Šilų și Bukonių și, în comuna (seniūnija) Žeimiai, satele (kaimas) Biliušiai, Drobiškiai, Normainiai II, Normainėliai, Juškonys, Pauliukai, Mitėniškiai, Zofijauka, Naujokai,
- în districtul municipal (rajono savivaldybė) Kaišiadorys, comunele (seniūnija) Kaišiadorių apylinkės, Kruonio, Nemaitonių, Paparčių, Žašlių, Žiežmarių, Žiežmarių apylinkės și partea comunei (seniūnija) Rumšiškių care se află la sud de șoseaua N. A1;
- în districtul municipal (rajono savivaldybė) Kaunas, comunele (seniūnija) Akademijos, Alšėnų, Babtų, Batniavos, Čekiškės, Domeikavos, Ežerėlio, Garliavos, Garliavos apylinkių, Kačerginės, Kulautuvos, Linksmakalnio, Raudondvario, Ringaudų, Rokų, Samylų, Taurakiemio, Užliedžių, Vilkijos, Vilkijos apylinkių și Zapyškio;
- în districtul municipal (rajono savivaldybė) Kėdainiai, comunele (seniūnija) Josvainių, Pernaravos, Krakių, Dotnuvos, Gudžiūnų, Surviliškio, Vilainių, Truskavos, Šėtos, Kėdainių miesto;
- în districtul municipal (rajono savivaldybe) Kupiškis, comunele (seniūnija) Alizava, Kupiškis, Noriūnai și Subačius;
- în districtul municipal (rajono savivaldybė) Panevėžys, comunele (seniūnija) Karsakiškio, Miežiškių, Pajstrio, Panevėžio, Ramygalos, Raguvo, Vadoklių și Velžio;
- în districtul municipal (rajono savivaldybė) Šalčininkai, comunele (seniūnija) Jašiūnų, Turgelių, Akmenynės, Šalčininkų, Gerviškių, Butrimonių, Eišiškių, Poškonių, Dieveniškių;
- în districtul municipal (rajono savivaldybe) Varėna, comunele (seniūnija) Kaniavos, Marcinkonių, Merkinės;
- municipalitatea (miesto savivaldybė) Alytus;
- municipalitatea (miesto savivaldybė) Kaišiadorys;
- municipalitatea (miesto savivaldybė) Kaunas;
- municipalitatea (miesto savivaldybė) Panevėžys;
- municipalitatea (miesto savivaldybė) Vilnius;
- districtul municipal (rajono savivaldybė) Alytus;
- districtul municipal (rajono savivaldybė) Biržai;
- districtul municipal (rajono savivaldybė) Druskininkai;
- districtul municipal (rajono savivaldybė) Lazdijai;
- districtul municipal (rajono savivaldybė) Prienai;
- districtul municipal (rajono savivaldybė) Širvintos;
- districtul municipal (rajono savivaldybė) Ukmergė;
- districtul municipal (rajono savivaldybė) Vilnius;
- municipalitatea (savivaldybė) Birštonas;
- municipalitatea (savivaldybė) Elektrėnai.

4. Polonia

Următoarele zone din Polonia:

în voievodatul Podlaskie:

- municipalitățile Czarna Białostocka, Supraśl, Wasilków și partea din Zabłudów [partea de nord-est a comunei (gmina) delimitată de linia creată de drumul având numărul 19 și prelungită până la drumul având numărul 685] din districtul Białostock;
- municipalitățile Dąbrowa Białostocka, Janów, Nowy Dwór și Sidra din districtul Sokółka;
- municipalitățile Giby și Sejny cu orașul Sejny din districtul Sejny;
- municipalitățile Lipsk și Płaska din districtul Augustów;
- municipalitățile Narew, Narewka și Białowieża din districtul Hajnowski.

PARTEA III

1. Estonia

Următoarele zone din Estonia:

- orașul (linn) Elva;
- orașul (linn) Jõgeva;
- orașul (linn) Põltsamaa;
- orașul (linn) Võhma;
- județul (maakond) Järvamaa;
- județul (maakond) Valgamaa;
- județul (maakond) Võrumaa;
- partea comunei (vald) Palamuse aflată la vest de linia de cale ferată Tallinn-Tartu;
- partea comunei (vald) Suure-Jaani aflată la est de șoseaua 49;
- partea comunei (vald) Tabivere aflată la vest de linia de cale ferată Tallinn-Tartu;
- partea comunei (vald) Tamsalu aflată la sud-vest de linia de cale ferată Tallinn-Tartu;
- partea comunei (vald) Tartu aflată la vest de linia de cale ferată Tallinn-Tartu;
- partea comunei (vald) Viiratsi aflată la est de linia creată de partea de vest a șoselei 92 până la intersecția cu drumul 155, apoi de drumul 155 până la intersecția cu drumul 24156, apoi de drumul 24156 până unde acesta trece peste râul Verilaske, apoi de râul Verilaske până când acesta ajunge la granița de sud a comunei;
- comuna (vald) Jõgeva;
- comuna (vald) Kolga-Jaani;
- comuna (vald) Konguta;
- comuna (vald) Kõo;
- comuna (vald) Laeva;
- comuna (vald) Nõo;
- comuna (vald) Paistu;
- comuna (vald) Pajusi;

- comuna (vald) Põltsamaa;
- comuna (vald) Puhja;
- comuna (vald) Puurmani;
- comuna (vald) Rakke;
- comuna (vald) Rannu;
- comuna (vald) Rõngu;
- comuna (vald) Saarepeedi;
- comuna (vald) Tähtvere;
- comuna (vald) Tarvastu;
- comuna (vald) Torma;
- comuna (vald) Ülenurme;
- comuna (vald) Väike-Maarja.

2. Letonia

Următoarele zone din Letonia:

- în județul (novads) Limbažu, localitățile (pagasti) Viļķenes, Pāles și Katvaru;
- în județul (novads) Salacgrīvas, localitățile (pagasti) Ainažu și Salacgrīvas;
- județul (novads) Aglonas;
- județul (novads) Alojas;
- județul (novads) Beverīnas;
- județul (novads) Burtnieku;
- județul (novads) Ciblas;
- județul (novads) Dagdas;
- județul (novads) Daugavpils;
- județul (novads) Kārsavas;
- județul (novads) Krāslavas;
- județul (novads) Ludzas;
- județul (novads) Mazsalacas;
- județul (novads) Naukšēnu;
- județul (novads) Preiļi;
- județul (novads) Rēzeknes;
- județul (novads) Riebiņu;
- județul (novads) Rūjienas;
- județul (novads) Strenči;
- județul (novads) Valkas;
- județul (novads) Vārkavas;
- județul (novads) Viļānu;
- județul (novads) Zilupes;

- orașul (republicas pilsēta) Daugavpils;
- orașul (republicas pilsēta) Rēzekne.

3. Lituania

Următoarele zone din Lituania:

- în districtul municipal (rajono savivaldybė) Anykščiai, partea din comuna (seniūnija) Svėdasai situată la nord de drumul nr. 118;
- în districtul municipal (rajono savivaldybė) Jonava, comunele (seniūnija) Upninkų, Ruklos, Dumsių, Užusalių, Kulvos și, în comuna (seniūnija) Žeimiai, satele (kaimas) Akliai, Akmeniai, Barsukinė, Blauzdžiai, Gireliai, Jagėlava, Juljanava, Kuigaliai, Liepkalniai, Martynišķiai, Milašiškiai, Mimaliai, Naujasodis, Normainiai I, Paduobiai, Palankesiai, Pamelnytėlė, Pėdžiai, Skrynės, Svalkeniai, Terespolis, Varpėnai, Žeimių gst., Žieveliškiai și Žeimių miestelis,
- în districtul municipal (rajono savivaldybė) Kaišiadorys, comunele (seniūnija) Palomenės și Pravieniškų și partea comunei (seniūnija) Rumšiškų care se află la nord de șoseaua N. A1;
- în districtul municipal (rajono savivaldybė) Kaunas, comunele (seniūnija) Vandžiogalos, Lapių, Karmėlavos și Neveronių;
- în districtul municipal (rajono savivaldybė) Kėdainiai, comuna (seniūnija) Pelėdnagių;
- în districtul municipal (rajono savivaldybė) Kupiškis, comunele (seniūnija) Šimonys și Skapiškis;
- în districtul municipal (rajono savivaldybė) Šalčininkai, comunele (seniūnija) Baltosios Vokės, Pabarės, Dainavos, Kalesninkų;
- în districtul municipal (rajono savivaldybė) Varėna, comunele (seniūnija) Valkininkų, Jakėnų, Matuizų, Varėnos, Vydenių;
- municipalitatea (miesto savivaldybė) Jonava;
- districtul municipal (rajono savivaldybė) Ignalina;
- districtul municipal (rajono savivaldybė) Moletai;
- districtul municipal (rajono savivaldybė) Rokiškis;
- districtul municipal (rajono savivaldybė) Švencionys;
- districtul municipal (rajono savivaldybė) Trakai;
- districtul municipal (rajono savivaldybė) Utena;
- districtul municipal (rajono savivaldybė) Zarasai;
- municipalitatea Visaginas.

4. Polonia

Următoarele zone din Polonia:

în voievodatul Podlaskie:

- municipalitățile Gródek și Michałowo din districtul Białostock;
- municipalitățile Krynki, Kuźnica, Sokółka și Szudziałowo din districtul Sokółka.

PARTEA IV

Italia

Următoarele zone din Italia:

toate zonele din Sardinia.”

ACTE ADOPTATE DE ORGANISME CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

Numai textele originale CEE-ONU au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Situația și data intrării în vigoare ale prezentului regulament trebuie verificate în ultima versiune a documentului de situație al CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibil la următoarea adresă:

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

Regulamentul nr. 14 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește ancorajele centurilor de siguranță, sistemele de ancorare ISOFIX, ancorajele superioare ISOFIX și pozițiile de ședere i-Size [2015/1406]

Include toate textele valabile până la:

Suplimentul 5 la seria 07 de amendamente – Data intrării în vigoare: 10 iunie 2014

CUPRINS

REGULAMENTUL

1. Domeniu de aplicare
2. Definiții
3. Cererea de omologare
4. Omologarea
5. Specificații
6. Încercări
7. Inspecții în timpul încercărilor statice și după finalizarea acestora cu privire la ancorajele centurii de siguranță
8. Modificări și extinderi ale omologării de tip a vehiculului
9. Conformitatea producției
10. Sancțiuni în cazul nerespectării conformității producției
11. Instrucțiuni de utilizare
12. Încetarea definitivă a producției
13. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu încercările de omologare, precum și ale autorităților de omologare de tip
14. Dispoziții tranzitorii

ANEXE

- | | |
|---------|--|
| Anexa 1 | Fișa de comunicare |
| Anexa 2 | Exemple de mărci de omologare |
| Anexa 3 | Amplasamentul ancorajelor efective |
| Anexa 4 | Procedura de determinare a punctului „H” și a unghiului real al trunchiului pentru pozițiile de ședere în autovehicule |
| Anexa 5 | Dispozitivul de tracțiune |
| Anexa 6 | Numărul minim de ancoraje și poziția ancorajelor inferioare |

- Anexa 7 Încercare dinamică, prezentată ca alternativă la încercarea statică de rezistență a ancorajelor centurilor de siguranță
- Anexa 8 Specificații pentru manechin
- Anexa 9 Sisteme de ancorare ISOFIX și ancoraje superioare ISOFIX
- Anexa 10 Poziție de ședere i-Size

1. DOMENIU DE APLICARE

Prezentul regulament se aplică:

- (a) vehiculelor din categoriile M și N ⁽¹⁾ cu privire la ancorajele pentru centurile de siguranță destinate ocupanților adulți ai scaunelor orientate cu fața spre înainte sau spre înapoi sau orientate lateral;
- (b) vehiculelor din categoria M₁ cu privire la sistemele lor de ancorare ISOFIX și la ancorajele lor superioare ISOFIX destinate sistemelor i-Size de fixare a scaunului pentru copii. Alte categorii de vehicule prevăzute cu ancoraje ISOFIX trebuie, de asemenea, să respecte dispozițiile prezentului regulament;
- (c) vehiculelor din orice categorie în ceea ce privește pozițiile de ședere i-Size ale acestora, dacă sunt definite de producătorul vehiculului.

2. DEFINIȚII

În sensul prezentului regulament:

- 2.1. „omologarea unui vehicul” înseamnă omologarea de tip a unui vehicul echipat cu ancoraje pentru anumite tipuri de centuri de siguranță;
- 2.2. „tip de vehicul” înseamnă o categorie de autovehicule care nu diferă în aspecte esențiale precum dimensiunile, formele și materialele componentelor structurii vehiculului sau scaunului pe care sunt fixate ancorajele pentru centura de siguranță și sistemele de ancorare ISOFIX, precum și ancorajele superioare ISOFIX, dacă există, precum și, în cazul în care rezistența ancorajelor este verificată prin încercarea dinamică, iar rezistența podelei vehiculului este verificată prin încercarea statică în cazul pozițiilor de ședere i-Size, caracteristicile oricărei piese a sistemului de fixare a scaunului, în special caracteristica privind funcția de limitare a sarcinii, care influențează forțele transmise ancorajelor centurilor de siguranță;
- 2.3. „ancoraje ale centurii” înseamnă componentele structurii vehiculului sau ale structurii scaunelor sau ale oricăror alte părți ale vehiculului de care trebuie fixate centurile de siguranță;
- 2.4. „ancoraj efectiv al centurii” înseamnă punctul utilizat pentru a determina convențional, așa cum se prevede la punctul 5.4, unghiul fiecărei părți a centurii de siguranță în raport cu purtătorul acesteia, adică punctul în care trebuie fixată cureaua pentru a avea aceeași poziție cu poziția prevăzută pentru centură atunci când aceasta este utilizată și care poate corespunde sau nu unui ancoraj real al centurii, în funcție de configurația pieselor de fixare a centurii de siguranță în punctul în care aceasta este fixată la ancorajul centurii;
- 2.4.1. De exemplu,
 - 2.4.1.1. atunci când pe structura vehiculului sau a scaunului este fixat un dispozitiv de ghidare pentru curea, punctul median al acestui ghidaj în punctul în care cureaua părăsește ghidajul pe partea purtătorului centurii este considerat ca ancoraj efectiv al centurii; precum și
 - 2.4.1.2. atunci când centura pornește direct de la purtător către un retractor fixat de structura vehiculului sau a scaunului fără un ghidaj intermediar, se consideră ancoraj efectiv punctul de intersecție al axei tamburului de înfășurare a centurii cu planul care trece prin axa centrală a curelei de pe tambur;
- 2.5. „podea” înseamnă partea inferioară a caroseriei vehiculului care face legătura între pereții laterali ai acestuia. În acest context, podeaua include nervurile, reliefurile ambutisate și alte elemente de ranforsare eventuale, chiar dacă acestea se află sub podea, ca de exemplu lonjeroanele și traversele;

⁽¹⁾ Astfel cum este definit în Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, para.2.

- 2.6. „scaun” înseamnă o structură care este sau nu parte integrantă a structurii vehiculului, inclusiv tapițeria sa, destinată ocupării de către o persoană adultă. Termenul desemnează atât un scaun individual, cât și o parte dintr-o banchetă care oferă un loc de ședere pentru o persoană;
- 2.6.1. „scaun față pentru pasageri” înseamnă orice scaun la care „punctul H cel mai avansat” al acestuia este situat în planul vertical transversal care trece prin punctul R al conducătorului auto;
- 2.6.2. „scaun orientat în față” înseamnă un scaun care poate fi folosit în timp ce vehiculul este în mișcare și care este orientat spre partea frontală a vehiculului, astfel încât planul vertical de simetrie al scaunului formează un unghi mai mic de + 10° sau – 10° Cu planul vertical de simetrie al vehiculului;
- 2.6.3. „scaun orientat în spate” înseamnă un scaun care poate fi folosit în timp ce vehiculul este în mișcare și care este orientat spre partea din spate a vehiculului, astfel încât planul vertical de simetrie al scaunului formează un unghi mai mic de + 10° sau – 10° Cu planul vertical de simetrie al vehiculului;
- 2.6.4. „scaun orientat lateral” înseamnă un scaun care poate fi folosit în timp ce vehiculul este în mișcare și care este orientat spre partea laterală a vehiculului, astfel încât planul vertical de simetrie al scaunului formează un unghi de 90° ($\pm 10^\circ$) cu planul vertical de simetrie al vehiculului;
- 2.7. „grup de scaune” înseamnă fie un scaun de tip banchetă, fie scaune separate, dar montate unul lângă altul (adică în așa fel încât ancorajele din față ale unuia dintre scaune să fie aliniate cu ancorajele din spate ale altui scaun sau în fața acestora și aliniate cu ancorajele din față ale unui alt scaun sau în spatele acestora) și care oferă unul sau mai multe locuri de șezut pentru adulți;
- 2.8. „banchetă” înseamnă o structură completă cu tapițerie destinată așezării a cel puțin două persoane adulte;
- 2.9. „tip de scaun” înseamnă o categorie de scaune care nu prezintă diferențe între ele în aspecte esențiale precum:
- 2.9.1. forma, dimensiunile și materialele structurii scaunului;
- 2.9.2. tipul și dimensiunile sistemelor de reglare și ale tuturor sistemelor de blocare;
- 2.9.3. tipul și dimensiunile ancorajelor centurii fixate pe scaun, ale ancorajelor scaunului și ale părților implicate ale structurii vehiculului;
- 2.10. „ancoraj al scaunului” înseamnă sistemul de fixare a ansamblului scaunului la structura vehiculului, inclusiv părțile implicate din structura vehiculului;
- 2.11. „sistem de reglare” înseamnă un dispozitiv care permite reglarea scaunului sau a părților acestuia în vederea obținerii unei poziții a ocupantului adaptată morfologiei acestuia; acest tip de dispozitiv poate permite, în special:
- 2.11.1. deplasarea longitudinală;
- 2.11.2. deplasarea verticală;
- 2.11.3. deplasarea unghiulară;
- 2.12. „sistem de deplasare” înseamnă un dispozitiv care permite deplasarea sau rotirea scaunului sau a uneia dintre componentele sale, fără o poziție intermediară fixă, pentru a facilita accesul în spațiul din spatele scaunului în cauză;
- 2.13. „sistem de blocare” înseamnă un dispozitiv care asigură menținerea scaunului și a componentelor sale în orice poziție de utilizare și care conține mecanisme pentru blocarea spătarului în raport cu scaunul și a scaunului în raport cu vehiculul;
- 2.14. „zonă de referință” înseamnă spațiul cuprins între două planuri verticale longitudinale, situate la o distanță de 400 mm între ele și simetrice în raport cu punctul H, definite de o rotire de la verticală la orizontală a aparatului în formă de cap, astfel cum este descris în anexa 1 la Regulamentul nr. 21. Aparatul trebuie amplasat astfel cum este descris în anexa respectivă la Regulamentul nr. 21 și reglat la lungimea maximă de 840 mm;
- 2.15. „funcție de limitare a sarcinii aplicate asupra toracelui” înseamnă orice parte a centurii de siguranță și/sau a scaunului și/sau a vehiculului concepută pentru a limita nivelul forțelor de fixare exercitate asupra toracelui ocupantului în caz de coliziune;

- 2.16. „ISOFIX” înseamnă un sistem cu ajutorul căruia sistemele de fixare a scaunului pentru copii se atașează la autovehicul. Acesta are două ancoraje rigide, două dispozitive de atașare rigide aferente amplasate pe sistemul de fixare a scaunului pentru copii și un dispozitiv care permite limitarea gradului maxim de rotație a sistemului de fixare a scaunului pentru copii;
- 2.17. „poziție ISOFIX” înseamnă o poziție care permite instalarea:
- (a) fie a unui sistem universal de fixare a scaunului pentru copii ISOFIX, poziționat frontal, așa cum se specifică în Regulamentul nr. 44;
 - (b) fie a unui sistem ISOFIX de fixare a scaunului pentru copii, de tip semiuniversal, orientat cu fața la direcția de mers, astfel cum este definit în Regulamentul nr. 44;
 - (c) fie a unui sistem semiuniversal de fixare a scaunului pentru copii ISOFIX, orientat cu fața înspre spate, așa cum se specifică în Regulamentul nr. 44;
 - (d) fie a unui sistem ISOFIX de fixare a scaunului pentru copii, de tip semiuniversal, orientat spre lateral, astfel cum este definit în Regulamentul nr. 44;
 - (e) fie a unui sistem ISOFIX de fixare a scaunului pentru copii destinat vehiculelor specifice, astfel cum este definit în Regulamentul nr. 44;
 - (f) fie a unui sistem i-Size de fixare a scaunului pentru copii, astfel cum este definit în Regulamentul nr. 129;
 - (g) fie a unui sistem ISOFIX de fixare a scaunului pentru copii destinat vehiculelor specifice, astfel cum este definit în Regulamentul nr. 129;
- 2.18. „ancoraj inferior ISOFIX” înseamnă o bară orizontală cilindrică rigidă, cu diametrul de 6 mm, care depășește structura vehiculului sau a scaunului, permițând astfel atașarea unui sistem ISOFIX de fixare a scaunului pentru copii cu piese de fixare ISOFIX;
- 2.19. „sistem de ancorare ISOFIX” înseamnă un sistem alcătuit din cel mult două ancoraje inferioare ISOFIX, care au rolul de a permite atașarea unui sistem de fixare a scaunului pentru copii ISOFIX, împreună cu un dispozitiv antirotație;
- 2.20. „dispozitiv de prindere ISOFIX” înseamnă unul dintre cele două elemente de cuplare care îndeplinește cerințele prevăzute în Regulamentul nr. 44 sau în Regulamentul nr. 129, care se află în prelungirea structurii sistemului de fixare a scaunului pentru copii ISOFIX și care este compatibil cu un ancoraj inferior ISOFIX;
- 2.21. „sistem ISOFIX de fixare a scaunului pentru copii” înseamnă un sistem de fixare a scaunului pentru copii care îndeplinește cerințele Regulamentului nr. 44 sau ale Regulamentului nr. 129 și care trebuie atașat la un sistem de ancorare ISOFIX;
- 2.22. „dispozitiv de aplicare a forței statice” (DAFS) înseamnă un ansamblu de încercare care utilizează sistemele de ancorare ISOFIX ale vehiculului și care se folosește pentru verificarea rezistenței și a capacității vehiculului respectiv sau a structurii scaunelor de a limita rotația în timpul încercărilor statice. În figurile 1 și 2 din anexa 9 sunt descrise atât dispozitivul de încercare pentru ancorajele inferioare și superioare, cât și un DAFS_{PS} (picior de sprijin) pentru evaluarea pozițiilor de ședere i-Size în ceea ce privește rezistența podelei vehiculului. În figura 3 din anexa 10 este prezentat un exemplu de un astfel de DAFS_{PS};
- 2.23. „dispozitiv antirotație”:
- (a) un dispozitiv antirotație pentru un sistem ISOFIX universal de fixare a scaunului pentru copii constă în ancorajul superior ISOFIX;
 - (b) un dispozitiv antirotație pentru un sistem ISOFIX semiuniversal de fixare a scaunului pentru copii constă fie într-un ancoraj superior, fie în tabloul de bord al vehiculului, fie într-un picior de sprijin vizând limitarea rotirii sistemului de fixare în cazul unei coliziuni frontale;
 - (c) un dispozitiv antirotație pentru un sistem i-Size de fixare a scaunului pentru copii constă fie într-un ancoraj superior, fie într-un picior de sprijin vizând limitarea rotirii sistemului de fixare a scaunului pentru copii în cazul unei coliziuni frontale;
 - (d) pentru sistemele ISOFIX, i-Size, universale și semiuniversale de fixare a scaunului pentru copii, scaunul vehiculului ca atare nu reprezintă un dispozitiv antirotație;
- 2.24. „ancoraj superior ISOFIX” înseamnă un dispozitiv (de exemplu, o bară) amplasat într-o zonă definită, proiectat să permită conectarea unui dispozitiv de cuplare la ancorajul superior ISOFIX pentru curea și să transfere forța de fixare a acestuia către structura vehiculului;
- 2.25. „dispozitiv de cuplare la ancorajul superior ISOFIX” înseamnă un dispozitiv destinat atașării la un ancoraj superior ISOFIX;

- 2.26. „cârlig de ancorare superior ISOFIX” înseamnă un dispozitiv de cuplare la ancorajul superior ISOFIX folosit de obicei pentru a atașa o curea superioară la un ancoraj superior ISOFIX, astfel cum este descris în figura 3 din anexa 9 la prezentul regulament;
- 2.27. „curea superioară ISOFIX” înseamnă o curea (sau un dispozitiv echivalent) care se extinde de la capătul superior al unui sistem de siguranță pentru copii ISOFIX până la ancorajul superior ISOFIX și care este dotată cu un dispozitiv de reglare, un dispozitiv de eliberare a tensiunii și un dispozitiv de cuplare la ancorajul superior ISOFIX;
- 2.28. „dispozitiv de ghidare” înseamnă acea componentă prevăzută pentru a ajuta la instalarea sistemului ISOFIX de fixare a scaunului pentru copii, ghidând fizic dispozitivele de atașare ISOFIX în poziția corectă față de ancorajele inferioare ISOFIX pentru a facilita cuplarea;
- 2.29. „dispozitiv de fixare a scaunului pentru copii” înseamnă un dispozitiv, în conformitate cu una dintre cele șapte clase de mărimi ISOFIX definite la punctul 4 din apendicele 2 la Regulamentul nr. 16, ale cărui dimensiuni sunt prezentate în figurile 1-7 de la punctul 4 menționat mai sus. Aceste dispozitive de fixare a scaunului pentru copii (DFC) sunt utilizate în Regulamentul nr. 16 pentru a verifica tipurile de mărimi ale sistemelor de fixare a scaunului pentru copii ISOFIX care pot fi folosite în pozițiile sistemelor ISOFIX din interiorul vehiculului. De asemenea, unul dintre dispozitivele DFC, așa-numitul ISO/F2 (B) sau ISO/F2X (B1), care este descris în apendicele 2 din anexa 17 la Regulamentul nr. 16, este folosit în cadrul regulamentului respectiv pentru a verifica amplasamentul, precum și posibilitatea de acces la oricare dintre sistemele de ancorare ISOFIX;
- 2.30. „spațiu de evaluare a soclului piciorului de sprijin” înseamnă, astfel cum este descris în figurile 1 și 2 din anexa 10 la prezentul regulament, spațiul în care soclul piciorului de sprijin al unui sistem de fixare a scaunului pentru copii i-Size definit în Regulamentul nr. 129 se va sprijini și pe care, prin urmare, trebuie să îl intersecteze podeaua vehiculului;
- 2.31. „suprafața de contact cu podeaua vehiculului” înseamnă suprafața definită de intersecția suprafeței superioare a podelei vehiculului (inclusiv tapițeria, carpetele, spuma etc.) cu spațiul de evaluare al soclului piciorului de sprijin și este proiectată să reziste la forțele piciorului de sprijin al unui sistem de siguranță pentru copii i-Size definit în Regulamentul nr. 129;
- 2.32. „poziție de ședere i-Size” înseamnă o poziție de ședere, dacă aceasta este definită de producătorul vehiculului, proiectată pentru a i se atașa un sistem de fixare i-Size pentru copii, astfel cum este definit în Regulamentul nr. 129, și care îndeplinește cerințele definite în regulamentul respectiv.
3. CEREREA DE OMOLOGARE
- 3.1. Cererea de omologare de tip a vehiculului în ceea ce privește ancorajele centurii de siguranță, sistemele de ancorare ISOFIX și ancorajele superioare ISOFIX, dacă este cazul, este înaintată de către producătorul vehiculului sau de către reprezentantul său acreditat.
- 3.2. Cererea trebuie să fie însoțită de documentele menționate mai jos, în triplu exemplar, și de următoarele informații:
- 3.2.1. schițele structurii generale a vehiculului la o scară adecvată, cu indicarea pozițiilor ancorajelor centurii de siguranță, ale ancorajelor efective ale centurii (după caz), ale sistemelor de ancorare ISOFIX, ale ancorajelor superioare ISOFIX, dacă acestea există și, în cazul pozițiilor de ședere i-Size, cu indicarea suprafeței de contact cu podeaua vehiculului, precum și schițele detaliate ale ancorajelor centurii de siguranță, ale sistemelor de ancorare ISOFIX și ale ancorajelor superioare ISOFIX, dacă acestea există, precum și ale punctelor în care acestea se cuplează, iar în cazul pozițiilor de ședere i-Size, suprafața de contact cu podeaua vehiculului;
- 3.2.2. specificarea materialelor utilizate care pot influența rezistența ancorajelor centurii de siguranță, a sistemelor de ancorare ISOFIX și a ancorajelor superioare ISOFIX, dacă acestea există, iar în cazul pozițiilor de ședere i-Size, suprafața de contact cu podeaua vehiculului;
- 3.2.3. descrierea tehnică a ancorajelor centurii, a sistemelor de ancorare ISOFIX și a ancorajelor superioare ISOFIX, dacă acestea există;
- 3.2.4. în cazul ancorajelor centurii, al sistemelor de ancorare ISOFIX și al ancorajelor superioare ISOFIX, dacă acestea sunt fixate la structura scaunului;
- 3.2.4.1. o descriere detaliată a tipului de vehicul în ceea ce privește proiectarea scaunelor, a ancorajelor scaunelor și a sistemelor de reglare și blocare a acestora;

- 3.2.4.2. desene la o scară adecvată și suficient de detaliate ale scaunelor, ale sistemelor de fixare a acestora la vehicul și ale sistemelor de reglare și blocare ale acestora;
- 3.2.5. dovada că centura de siguranță sau sistemul de fixare utilizat la încercările de omologare a ancorajelor îndeplinesc cerințele Regulamentului nr. 16, în cazul în care producătorul alege încercarea dinamică alternativă pentru verificarea rezistenței.
- 3.3. La alegerea producătorului, serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare i se pune la dispoziție fie un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul care urmează să fie omologat, fie piesele vehiculului considerate esențiale de către acest serviciu pentru încercarea ancorajelor centurii, pentru încercarea sistemelor de ancorare ISOFIX, a ancorajelor superioare ISOFIX, dacă acestea există, iar în cazul pozițiilor de ședere i-Size, pentru încercarea privind suprafața de contact cu podeaua vehiculului.
4. OMOLOGAREA
- 4.1. Dacă vehiculul pentru care se solicită omologarea în temeiul prezentului regulament corespunde cerințelor acestui regulament, vehiculului respectiv i se acordă omologarea de tip.
- 4.2. Se atribuie un număr de omologare fiecărui tip omologat. Primele două cifre ale acestui număr (în prezent 07, care corespunde seriei de amendamente 07) indică seria de amendamente, conținând modificările tehnice majore cele mai recente aduse regulamentului la data emiterii certificatului de omologare. Aceeași parte contractantă nu poate atribui același număr unui alt tip de vehicul, astfel cum este precizat la punctul 2.2 de mai sus.
- 4.3. Notificarea privind acordarea, extinderea, refuzul ori retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției unui tip de vehicul în temeiul prezentului regulament se comunică părților la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe conforme cu modelul din anexa 1 la regulament.
- 4.4. Pe orice vehicul conform cu un tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament se aplică în mod vizibil, într-un loc ușor accesibil și indicat pe fișa de omologare, o marcă de omologare internațională compusă din următoarele elemente:
- 4.4.1. un cerc în interiorul căruia se află litera „E”, urmată de numărul de identificare al țării care a acordat omologarea ⁽¹⁾;
- 4.4.2. numărul prezentului regulament, plasat în dreapta cercului menționat la punctul 4.4.1;
- 4.4.3. litera „e”, poziționată în dreapta numărului prezentului regulament, în cazul unei omologări de tip în conformitate cu încercarea dinamică prezentată în anexa 7.
- 4.5. În cazul în care vehiculul corespunde unui tip de vehicul omologat, în temeiul unuia sau al mai multor alte regulamente anexate la acord, în țara care a acordat omologarea în conformitate cu prezentul regulament, simbolul prevăzut la punctul 4.4.1 nu trebuie repetat; în acest caz, numerele și simbolurile suplimentare ale tuturor regulamentelor în temeiul cărora a fost acordată omologarea în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului Regulament trebuie dispuse în coloane verticale situate la dreapta simbolului prevăzut la punctul 4.4.1.
- 4.6. Marca de omologare trebuie să fie clar lizibilă și indelebilă.
- 4.7. Marca de omologare trebuie să fie amplasată lângă plăcuța cu date a vehiculului montată de producător sau pe aceasta.
- 4.8. În anexa 2 la prezentul regulament sunt prezentate exemple de mărci de omologare.
5. SPECIFICAȚII
- 5.1. Definiții (a se vedea anexa 3)
- 5.1.1. Punctul H este un punct de referință, astfel cum este definit la punctul 2.3 din anexa 4 la prezentul regulament, care trebuie să fie determinat în conformitate cu procedura stabilită în anexa menționată mai sus.
- 5.1.1.1. Punctul H' este punctul de referință care corespunde punctului H definit la punctul 5.1.1 și care este determinat pentru toate pozițiile normale de folosire a scaunului.

⁽¹⁾ Numerele de identificare ale părților contractante la Acordul din 1958 sunt precizate în anexa 3 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2/Amend.3.

- 5.1.1.2. Punctul R este punctul de referință al planului așezat definit la punctul 2.4 din anexa 4 la prezentul regulament.
- 5.1.2. Sistemul de referință tridimensional este definit în apendicele 2 la anexa 4 la prezentul regulament.
- 5.1.3. Punctele L_1 și L_2 sunt ancorajele inferioare efective ale centurii.
- 5.1.4. Punctul C este un punct situat la 450 mm deasupra punctului R pe o dreaptă verticală. Cu toate acestea, dacă distanța S, astfel cum este definită la punctul 5.1.6, nu este mai mică de 280 mm și în cazul în care producătorul alege formula alternativă $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$, specificată la punctul 5.4.3.3, distanța verticală între C și R trebuie să fie de 500 mm.
- 5.1.5. Unghiurile α_1 și α_2 sunt unghiurile formate de un plan orizontal cu planurile perpendiculare pe planul longitudinal vertical median al scaunului, care trec prin punctul R și, respectiv, prin punctele L_1 și L_2 .
- Dacă scaunul este reglabil, această cerință trebuie să fie îndeplinită, de asemenea, pentru toate punctele H corespunzătoare tuturor pozițiilor de conducere normale, astfel cum precizează producătorul vehiculului.
- 5.1.6. S este distanța, în milimetri, între ancorajele superioare efective ale centurii și un plan de referință P, paralel cu planul median longitudinal al vehiculului, definită după cum urmează:
- 5.1.6.1. Dacă poziția de ședere este bine definită de forma scaunului, planul P reprezintă planul median al acestui scaun.
- 5.1.6.2. Dacă poziția de ședere nu este bine definită:
- 5.1.6.2.1. Planul P pentru scaunul conducătorului auto este un plan vertical paralel cu planul median longitudinal al vehiculului care trece prin centrul volanului, în planul coroanei volanului, atunci când volanul se află în poziția sa mediană, dacă este reglabil.
- 5.1.6.2.2. Planul P pentru pasagerul care ocupă locul lateral față este simetric cu planul P al conducătorului auto.
- 5.1.6.2.3. Planul P pentru locul lateral spate este cel indicat de către producător, cu condiția respectării următoarelor limite pentru distanța A dintre planul median longitudinal al vehiculului și planul P:
- A este mai mare sau egală cu 200 mm, dacă bancheta a fost proiectată doar pentru doi pasageri;
- A este mai mare sau egală cu 300 mm, dacă bancheta a fost proiectată pentru mai mult de doi pasageri.
- 5.2. Specificații generale
- 5.2.1. Ancorajele pentru centurile de siguranță trebuie proiectate, construite și amplasate astfel încât:
- 5.2.1.1. să permită instalarea unei centuri de siguranță corespunzătoare. Ancorajele centurii pentru locurile laterale față trebuie să permită folosirea de centuri prevăzute cu retractori și rolă de revenire, ținând seama în special de caracteristicile de rezistență ale ancorajelor centurii, cu excepția cazului în care producătorul livrează vehiculul echipat cu alte tipuri de centuri care conțin retractoare. În cazul în care ancorajele sunt adecvate numai pentru anumite tipuri de centuri de siguranță, aceste tipuri trebuie să fie enumerate în formularul menționat la punctul 4.3 de mai sus;
- 5.2.1.2. să reducă pe cât posibil riscul de alunecare a centurii pe durata purtării corecte a acesteia;
- 5.2.1.3. să reducă pe cât posibil riscul de deteriorare a curelei prin contactul cu părți rigide proeminente din structura vehiculului sau a scaunului;
- 5.2.1.4. în condiții normale de folosire, vehiculul să poată îndeplini dispozițiile prezentului regulament;
- 5.2.1.5. În cazul ancorajelor care pot avea diferite poziții în scopul de a permite persoanelor să intre în vehicul și pentru a menține pasagerii într-o poziție fixă, specificațiile prezentului regulament trebuie să fie aplicate ancorajelor situate în pozițiile lor efective de fixare.

- 5.2.2. Orice sistem de ancorare ISOFIX și orice ancoraj superior ISOFIX instalat sau care urmează să fie instalat, destinat sistemelor de fixare a scaunului pentru copii ISOFIX, precum și suprafața de contact cu podeaua vehiculului a oricărei poziții de ședere i-Size se proiectează, se produc și se poziționează astfel încât:
- 5.2.2.1. Orice sistem de ancorare ISOFIX și orice ancoraje superioare, precum și suprafața de contact cu podeaua vehiculului a oricărei poziții de ședere i-Size să permită respectarea de către vehicul a dispozițiilor prezentului regulament.
- Orice sistem de ancorare ISOFIX și orice ancoraj superior ISOFIX care pot fi amplasate pe orice vehicul să îndeplinească de asemenea, dispozițiile prezentului regulament. În consecință, astfel de ancoraje trebuie descrise în cererea pentru omologarea de tip.
- 5.2.2.2. Rezistențele sistemelor de ancorare ISOFIX și a ancorajelor superioare ISOFIX sunt proiectate pentru a corespunde oricărui sistem de fixare a scaunelor pentru copii ISOFIX din grupa de masă 0; 0+; 1, astfel cum este definit în Regulamentul nr. 44.
- 5.2.2.3. Un sistem de ancorare ISOFIX, un ancoraj superior ISOFIX, precum și suprafața de contact cu podeaua vehiculului a pozițiilor de ședere i-Size trebuie proiectate pentru a fi integrate în sistemul i-Size de fixare a scaunului pentru copii, astfel cum este precizat în Regulamentul nr. 129.
- 5.2.3. Sisteme de ancorare ISOFIX – proiectare și poziționare:
- 5.2.3.1. Orice sistem de ancorare ISOFIX trebuie să fie prevăzut cu o bară (bare) rigidă (rigide) transversal-orizontală (transversal-orientale) cu secțiunea de $6 \text{ mm} \pm 0,1 \text{ mm}$, care să acopere două zone cu o lungime minimă efectivă de 25 mm, situate pe aceeași axă, astfel cum este descris în figura 4 din anexa 9.
- 5.2.3.2. Orice sistem de ancorare ISOFIX instalat într-o poziție de ședere din vehicul trebuie să fie amplasat la o distanță de cel puțin 120 mm în spatele punctului H proiectat, astfel cum este determinat în anexa 4 la prezentul regulament, măsurată pe orizontală, până la centrul barei.
- 5.2.3.3. Pentru orice sistem de ancorare ISOFIX instalat pe vehicul, trebuie să fie posibilă atașarea unui dispozitiv de fixare a scaunului pentru copii ISOFIX „ISO/F2” (B) sau „ISO/F2X” (B1), astfel cum este specificat de producătorul vehiculului, descris în appendicele 2 din anexa 17 la Regulamentul nr. 16.
- Pozițiile de ședere i-Size trebuie să permită amplasarea dispozitivelor de fixare a scaunului pentru copii ISOFIX având clasele de dimensiuni „ISO/F2X” (B1) și „ISO/R2” (D), împreună cu spațiul de evaluare al soclului piciorului de sprijin, astfel cum este definit în appendicele 2 din anexa 17 la Regulamentul nr. 16.
- 5.2.3.4. Suprafața inferioară a dispozitivului de fixare a scaunului pentru copii ISOFIX, astfel cum este definit de producător la punctul 5.2.3.3, trebuie să aibă poziții unghiulare situate în următoarele limite, pozițiile respective fiind măsurate în raport cu planurile de referință ale vehiculului, astfel cum sunt definite în appendicele 2 din anexa 4 la prezentul regulament:
- (a) înclinare: $15^\circ \pm 10^\circ$;
- (b) rotire: $0^\circ \pm 5^\circ$;
- (c) girație: $0^\circ \pm 10^\circ$.
- Pentru pozițiile de ședere i-Size, dacă limitele specificate la punctul 5.2.3.4 nu sunt depășite, se acceptă ca cea mai scurtă lungime a piciorului de sprijin, corespunzătoare spațiului de evaluare a soclului piciorului de sprijin, să ducă la un unghi de înclinare mai mare decât unghiul care ar fi fost impus de scaunul sau de structura vehiculului. Trebuie să fie posibilă instalarea dispozitivului de fixare a scaunului pentru copii ISOFIX în condițiile existenței unghiului de înclinare mărit.
- 5.2.3.5. Sistemele de ancorare ISOFIX trebuie să fie permanent montate sau pregătite pentru a putea fi strânse. În cazul ancorajelor care pot fi strânse, cerințele referitoare la sistemul de ancorare ISOFIX trebuie îndeplinite atunci când ancorajele sunt montate.
- 5.2.3.6. Fiecare bară pentru ancorare inferioară ISOFIX (atunci când este montată pentru utilizare) sau fiecare dispozitiv de ghidare instalat permanent trebuie să fie vizibil, fără a comprima perna scaunului sau spătarul acestuia, atunci când bara sau dispozitivul de ghidare se observă în planul vertical longitudinal care trece prin centrul barei respective sau prin centrul dispozitivului de ghidare, de-a lungul unei drepte care formează un unghi ascendent de 30° Cu planul orizontal.

Ca o alternativă la cerințele mai sus menționate, vehiculul trebuie să fie prevăzut cu un marcaj permanent adiacent fiecărei bare sau fiecărui dispozitiv de ghidare. Acest marcaj constă, la alegerea producătorului, în următoarele elemente:

- 5.2.3.6.1. Cel puțin simbolul prezentat în figura 12 din anexa 9, care constă într-un cerc cu diametrul de minimum 13 mm și care conține o pictogramă ce îndeplinește următoarele condiții:

- (a) pictograma trebuie să fie în contrast cu fondul cercului;
- (b) pictograma trebuie să fie amplasată în apropierea fiecărei bare a sistemului;

- 5.2.3.6.2. cuvântul „ISOFIX” trebuie să fie scris cu majuscule cu înălțimea de cel puțin 6 mm.

- 5.2.3.7. Cerințele de la punctul 5.2.3.6 nu se aplică poziției de ședere i-Size. Pozițiile de ședere i-Size se marchează în conformitate cu punctul 5.2.5.1.

- 5.2.4. Ancorajele superioare ISOFIX – proiectare și amplasare:

La solicitarea producătorului, pot fi utilizate în mod alternativ metodele descrise la punctele 5.2.4.1 și 5.2.4.2.

Metoda descrisă la punctul 5.2.4.1 poate fi folosită numai dacă poziția ISOFIX este amplasată pe un scaun al vehiculului.

- 5.2.4.1. Sub rezerva aplicării dispozițiilor de la punctele 5.2.4.3 și 5.2.4.4, porțiunea din fiecare ancoraj superior ISOFIX care este proiectată pentru a se atașa la un dispozitiv de cuplare la ancorajul superior ISOFIX trebuie să fie amplasată la o distanță de cel mult 2 000 mm față de punctul de referință pentru umăr și să se încadreze în zona hașurată, astfel cum se indică în figurile 6-10 din anexa 9, a poziției de ședere prevăzute pentru care acesta a fost instalat, făcându-se trimitere la un model descris în standardul SAE J 826 (iulie 1995) și prezentat în figura 5 din anexa 9, conform următoarelor condiții:

- 5.2.4.1.1. punctul „H” al modelului este situat în punctul de referință unic „H” care corespunde poziției celei mai joase și celei mai în spate a scaunului, cu excepția faptului că modelul se află în lateral la jumătatea distanței dintre cele două ancoraje inferioare ISOFIX;

- 5.2.4.1.2. linia trunchiului din model formează același unghi cu planul vertical transversal ca spătarul scaunului atunci când acesta este reglat în poziția sa cea mai apropiată de verticală; și

- 5.2.4.1.3. modelul este poziționat în planul vertical longitudinal care include punctul H al modelului.

- 5.2.4.2. Zona de ancorare superioară ISOFIX poate fi localizată, alternativ, cu ajutorul dispozitivului „ISO/F2” (B), astfel cum este definit în figura 2 din appendicele 2 din anexa 17 la Regulamentul nr. 16, într-o poziție ISOFIX prevăzută cu ancoraje inferioare ISOFIX, astfel cum este indicat în figura 11 din anexa 9.

Poziția de ședere este în cel mai din spate și mai de jos amplasament al scaunului, păstrând spătarul în poziția nominală, sau conform recomandărilor producătorului.

În vederea laterală, ancorajul superior ISOFIX trebuie să se afle în spatele părții posterioare a dispozitivului „ISO/F2” (B).

Punctul de intersecție dintre partea posterioară a dispozitivului „ISO/F2” (B) și dreapta orizontală (referința 3 din figura 11 din anexa 9) care conține ultimul punct rigid cu duritatea mai mare de 50 Shore A, în partea superioară a spătarului, reprezintă punctul de referință 4 (figura 11 din anexa 9) poziționat pe linia mediană a dispozitivului „ISO/F2” (B). În acest punct de referință, un unghi de maximum 45° deasupra liniei orizontale definește limita superioară a zonei de ancorare superioare.

În vederea de sus, în punctul de referință 4 (figura 11 din anexa 9), un unghi de maximum 90°, care se extinde în spate și lateral și, în vederea din spate, un unghi de maximum 40° definesc două volume care limitează zona de ancorare superioară ISOFIX.

Baza curelei superioare ISOFIX (5) se află la intersecția dispozitivului „ISO/F2” (B) cu un plan aflat la 550 mm deasupra feței orizontale (1) a dispozitivului „ISO/F2” (B), pe linia mediană a dispozitivului „ISO/F2” (B) (6).

În continuare, ancorajul superior ISOFIX se situează la o distanță cuprinsă între 200 mm și 2 000 mm față de baza curelei de ancorare superioare ISOFIX de pe partea posterioară a dispozitivului „ISO/F2” (B), măsurată de-a lungul curelei, atunci când aceasta este trasă peste spătarul scaunului până la ancorajul superior ISOFIX.

- 5.2.4.3. Porțiunea ancorajului superior ISOFIX dintr-un vehicul care se cuplează la dispozitivul de cuplare la ancorajul superior ISOFIX poate fi situată în afara zonelor hașurate la care se face referire la punctele 5.2.4.1 sau 5.2.4.2, în cazul în care un perimetru din cadrul acestei zone nu este corespunzător, iar vehiculul este echipat cu un dispozitiv de dirijare care:
- 5.2.4.3.1. asigură funcționarea corespunzătoare a curelei de ancorare superioare ISOFIX, ca și cum partea ancorajului care se conectează la ancorajul superior ISOFIX s-ar afla în zona hașurată; și
- 5.2.4.3.2. se află fie la cel puțin 65 mm în spatele liniei trunchiului, în cazul unui dispozitiv de dirijare nerigid cu curea sau a unui dispozitiv de dirijare care se poate desfășura, fie la cel puțin 100 mm în spatele liniei trunchiului, în cazul unui dispozitiv de dirijare fix și rigid; și
- 5.2.4.3.3. atunci când este supus încercării, după ce a fost instalat conform modului de folosire, dispozitivul este suficient de solid pentru a putea prelua, împreună cu ancorajul superior ISOFIX, sarcina la care se face referire la punctul 6.6 din prezentul regulament.
- 5.2.4.4. Un ancoraj de fixare poate fi montat în spătarul scaunului, cu condiția ca acesta să nu se afle în zona de înfășurare a curelei din partea superioară a spătarului scaunului.
- 5.2.4.5. Ancorajul superior ISOFIX trebuie să aibă dimensiunile necesare pentru a putea permite atașarea unui cârlig pentru ancorajul superior ISOFIX, astfel cum este precizat în figura 3.

Zonele din jurul ancorajelor superioare ISOFIX se păstrează libere, pentru a permite cuplarea și decuplarea acestora.

Toate ancorajele amplasate în spatele oricărui sistem de ancorare ISOFIX și care ar putea fi utilizate pentru a atașa un cârlig pentru ancorajul superior ISOFIX sau un dispozitiv de cuplare la ancorajul superior ISOFIX trebuie să fie concepute astfel încât să prevină utilizarea abuzivă, folosind una sau mai multe dintre următoarele măsuri:

- (a) proiectarea tuturor acestor ancoraje din zona ancorajului superior ISOFIX drept ancoraje superioare ISOFIX; sau
- (b) marcarea numai a ancorajelor superioare ISOFIX, cu ajutorul unuia dintre simboluri sau a imaginii în oglindă a acestuia, astfel cum este specificat în figura 13 din anexa 9; sau
- (c) marcarea acestor ancoraje fără respectarea condițiilor de la litera (a) sau (b) de mai sus, cu o indicație clară a faptului că aceste ancoraje nu ar trebui să fie utilizate în combinație cu niciun sistem de ancorare ISOFIX.

În cazul fiecărui ancoraj superior ISOFIX acoperit cu o husă, aceasta trebuie să fie semnalizată, de exemplu, cu ajutorul unuia dintre simbolurile descrise în figura 13 din anexa 9 sau a imaginii în oglindă a unuia dintre aceste simboluri; husa trebuie să poată fi îndepărtată fără ajutorul vreunei scule.

5.2.5. Cerințe privind poziția de ședere i-Size

Fiecare poziție de ședere i-Size, astfel cum este definită de către producătorul vehiculului, trebuie să respecte cerințele definite la punctele 5.2.2-5.2.5.3.

5.2.5.1. Marcaje

Fiecare poziție de ședere i-Size trebuie să fie prevăzută cu un marcaj permanent adiacent sistemului de ancoraje inferioare ISOFIX (bară sau dispozitiv de ghidare) din poziția de ședere respectivă.

Marcajul trebuie să conțină cel puțin simbolul prezentat în figura 4 din anexa 10, care constă într-un pătrat cu latura mai mare sau egală cu 13 mm și care conține o pictogramă ce îndeplinește următoarele condiții:

- (a) pictograma trebuie să fie în contrast cu fondul pătratului;
- (b) pictograma trebuie să fie poziționată în apropierea fiecărei bare a sistemului;

5.2.5.2. Cerințele geometrice pentru pozițiile de ședere i-Size cuplate la picioare de sprijin i-Size

Pe lângă verificarea cerințelor definite la punctele 5.2.3 și 5.2.4, se verifică dacă suprafața superioară a podelei vehiculului (inclusiv tapițeria, carpetele, spuma etc.) intersectează ambele suprafețe marginale corespunzătoare direcțiilor x și y ale spațiului de evaluare al soclului piciorului de sprijin, astfel cum este indicat în figurile 1 și 2 din anexa 10 la prezentul regulament.

Spațiul de evaluare al soclului piciorului de sprijin este delimitat după cum urmează (a se vedea, de asemenea, figurile 1 și 2 din anexa 10 la prezentul regulament):

- (a) în lățime, de cele două plane paralele cu planul de referință și situate la o distanță de 100 mm de planul longitudinal median al dispozitivului de fixare a scaunului pentru copii instalat în poziția de ședere respectivă; și
- (b) în lungime, de cele două plane perpendiculare pe planul format de suprafața inferioară a dispozitivului de fixare a scaunului pentru copii și care este perpendicular pe planul longitudinal median al dispozitivului de fixare a scaunului pentru copii, situate la 585 mm și, respectiv, 695 mm distanță față de planul care trece prin axele mediane ale ancorajelor inferioare ISOFIX și este perpendicular pe suprafața inferioară a dispozitivului de fixare a scaunului pentru copii; și
- (c) în înălțime, de două plane paralele cu planul de referință și situate la 270 mm și, respectiv, 525 mm sub suprafața inferioară a dispozitivului de fixare a scaunului pentru copii.

Unghiul de înclinare utilizat pentru evaluarea geometrică descrisă mai sus se măsoară astfel cum este precizat la punctul 5.2.3.4.

Conformitatea cu această cerință poate fi demonstrată printr-o încercare fizică, prin simulare pe calculator sau prin desene reprezentative.

5.2.5.3. Cerințe privind rezistența podelei vehiculului pentru pozițiile de ședere i-Size

Toată suprafața de contact a podelei vehiculului (a se vedea figurile 1 și 2 din anexa 10) trebuie să fie suficient de rezistentă pentru a suporta sarcinile impuse în momentul efectuării încercărilor în conformitate cu punctul 6.6.4.5.

5.3. Numărul minim de ancoraje care trebuie prevăzute pentru centură și pentru sistemul ISOFIX

5.3.1. Orice vehicul din categoriile M și N (cu excepția acelor vehicule din categoriile M₂ și M₃ care fac parte din clasa I sau din clasa A¹) trebuie să fie echipat cu ancoraje pentru centurile de siguranță conforme cu cerințele prezentului regulament.

5.3.1.1. Ancorajele unui sistem de centuri ham omologat ca o centură de tip S [cu sau fără retractor (retractoare)] în temeiul Regulamentului nr. 16 trebuie să respecte cerințele Regulamentului nr. 14, dar ancorajele suplimentare sau ancorajele cu ajutorul cărora se fixează o curea de siguranță pentru bazin (un ansamblu) sunt exceptate de la cerințele prezentului regulament cu privire la rezistență și la amplasament.

5.3.2. Numărul minim de ancoraje ale centurii de siguranță pentru fiecare poziție de ședere orientată cu fața spre înainte, spre înapoi sau lateral este cel precizat în anexa 6.

5.3.3. Cu toate acestea, pentru pozițiile de ședere laterale, altele decât pozițiile față ale vehiculelor din categoria N₁, indicate în anexa 6 și marcate cu simbolul Ø, sunt autorizate două ancoraje inferioare atunci când între un scaun și peretele lateral cel mai apropiat al vehiculului există un pasaj care permite pasagerilor accesul la alte părți ale vehiculului.

Un spațiu dintre un scaun și peretele lateral este considerat pasaj atunci când, toate ușile fiind închise, distanța dintre acest perete lateral și un plan longitudinal vertical care trece prin linia mediană a scaunului avut în vedere, măsurată în poziția punctului R și perpendicular pe planul median longitudinal al vehiculului, este mai mare de 500 mm.

5.3.4. Pentru pozițiile de ședere centrale din față precizate în anexa 6 și marcate cu simbolul *, se consideră că două ancoraje inferioare sunt suficiente atunci când parbrizul se află în afara zonei de referință definite în anexa 1 la Regulamentul nr. 21; dacă acesta se află în interiorul zonei de referință, sunt necesare trei ancoraje.

În ceea ce privește ancorajele centurilor, parbrizul este considerat ca făcând parte din zona de referință atunci când acesta poate intra în contact static cu dispozitivul de încercare, potrivit metodei descrise în anexa 1 la Regulamentul nr. 21.

5.3.5. Pentru fiecare poziție de ședere indicată în anexa 6 și marcată cu simbolul $\frac{1}{2}$ trebuie să fie prevăzute trei ancoraje. Pot fi prevăzute doar două ancoraje dacă este îndeplinită una din condițiile de mai jos:

5.3.5.1. un scaun sau alte părți ale vehiculului care sunt în conformitate cu cerințele de la punctul 3.5 din appendicele 1 din Regulamentul nr. 80 se află direct în față; sau

5.3.5.2. nicio parte a vehiculului nu se află în zona de referință sau nu se poate afla în această zonă atunci când vehiculul este în mișcare; sau

5.3.5.3. părțile vehiculului situate în zona de referință respectivă îndeplinesc cerințele privind absorbția energiei, stabilite în appendicele 6 din Regulamentul nr. 80.

5.3.6. Pentru toate scaunele sau pozițiile de ședere destinate utilizării numai atunci când vehiculul se află în staționare, precum și pentru toate scaunele din orice vehicul care nu fac obiectul punctelor 5.3.1-5.3.4, nu sunt necesare ancoraje ale centurii de siguranță. Cu toate acestea, dacă vehiculul este echipat cu ancoraje pentru astfel de scaune, aceste ancoraje trebuie să respecte dispozițiile prezentului regulament. Orice ancoraj destinat utilizării numai împreună cu centuri de siguranță pentru persoanele cu handicap sau orice alt sistem de fixare în conformitate cu anexa 2 din seria 08 de amendamente la Regulamentul nr. 107, poate să nu respecte dispozițiile prezentului regulament.

5.3.7. În cazul nivelului superior al unui vehicul cu etaj, cerințele pentru poziția de ședere centrală din față se aplică, de asemenea, pentru pozițiile de ședere laterale din față.

5.3.8. Numărul minim de poziții ISOFIX care trebuie să fie prevăzute:

5.3.8.1. Orice vehicul din categoria M₁ trebuie să fie echipat cu cel puțin două poziții ISOFIX care îndeplinesc cerințele prezentului regulament.

Cel puțin două dintre pozițiile ISOFIX trebuie să fie echipate cu un sistem de ancorare ISOFIX și cu un ancoraj superior ISOFIX.

Tipul și numărul dispozitivelor ISOFIX, definite în Regulamentul nr. 16, care pot fi instalate pe fiecare poziție ISOFIX, sunt definite în Regulamentul nr. 16.

5.3.8.2. În pofida alineatului 5.3.8.1, dacă un vehicul este echipat numai cu un rând de scaune, nu este necesară nicio poziție ISOFIX.

5.3.8.3. În pofida alineatului 5.3.8.1, cel puțin unul dintre cele două sisteme de poziții ISOFIX trebuie să fie instalat pe cel de al doilea rând de scaune.

5.3.8.4. În pofida alineatului 5.3.8.1, vehiculele din categoria M₁ trebuie să aibă o singură poziție ISOFIX pentru vehiculele cu:

(a) cel mult două uși pentru pasageri; și

(b) o poziție de ședere desemnată în spate pentru care interferența cu componentele de transmisie și/sau de suspendare împiedică instalarea ancorajelor ISOFIX în conformitate cu cerințele de la punctul 5.2.3; și

(c) un raport putere/masă (RPM) mai mare de 140, în conformitate cu definițiile din Regulamentul nr. 51, cu următoarea definiție a raportului putere/masă (RPM):

$$\text{RPM} = (\text{Pn}/\text{m}_1) * 1\,000 \text{ kg/kW}$$

unde:

P_n : puterea (nominală) maximă exprimată în kW ⁽¹⁾

m_{ro} : masa unui vehicul în stare de funcționare exprimată în kg

$m_t = m_{ro}$ (pentru vehiculele din categoria M_1);

și

(d) un motor care dezvoltă o putere maximă (nominală) mai mare de 200 kW.

Un astfel de vehicul poate să aibă un singur sistem de ancorare ISOFIX și un singur ancoraj superior ISOFIX la o poziție de ședere prevăzută pentru pasagerii din față, în combinație cu un dispozitiv de dezactivare a airbagului respectivei poziții de ședere (în cazul în care poziția de ședere respectivă este echipată cu un airbag) și cu o etichetă de avertizare care să indice că nu este disponibil niciun sistem de poziții ISOFIX pe cel de al doilea rând de scaune.

5.3.8.5. Dacă un sistem de ancorare ISOFIX este instalat la o poziție de ședere din față prevăzută cu un airbag frontal, trebuie prevăzut un dispozitiv de dezactivare pentru airbagul respectiv.

5.3.8.6. În pofida punctului 5.3.8.1, în cazul în care vehiculul este dotat cu sistem(e) de fixare a scaunului pentru copii „încorporat(e)”, trebuie să fie prevăzute cel puțin două poziții ISOFIX, minus numărul de sisteme de fixare a scaunului pentru copii „încorporat(e)” din grupele de masă 0 sau 0+ sau 1.

5.3.8.7. În pofida punctului 5.3.8.1, în cazul vehiculelor decapotabile, astfel cum sunt definite la punctul 8.1 din anexa 7 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3) ⁽²⁾, care dispun de mai mult de un rând de scaune trebuie să se monteze cel puțin două ancoraje inferioare ISOFIX. În cazul în care aceste autovehicule dispun de un ancoraj superior ISOFIX, acesta trebuie să respecte dispozițiile corespunzătoare ale prezentului regulament.

5.3.8.8. În pofida dispozițiilor de la punctul 5.3.8.1 de mai sus, pozițiile ISOFIX nu sunt necesare în ambulanțe și în autovehicule funerare, nici în vehiculele destinate utilizării de către forțele armate, serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri și forțele de menținere a ordinii publice.

5.3.8.9. În pofida dispozițiilor de la punctele 5.3.8.1-5.3.8.4, una sau mai multe dintre pozițiile ISOFIX obligatorii pot fi înlocuite cu poziții de ședere i-Size.

5.3.9. În cazul scaunelor care pot fi rotite sau orientate în diferite poziții, pentru a fi folosite atunci când vehiculul staționează, cerințele prevăzute la punctul 5.3.1 se aplică numai acelor orientări proiectate pentru utilizare normală, atunci când vehiculul este în mișcare pe un drum, în conformitate cu prezentul regulament. Fișa de informații trebuie să conțină o notă în acest sens.

5.4. Amplasamentele ancorajelor centurii (a se vedea figura 1 din anexa 3)

5.4.1. Generalități

5.4.1.1. Ancorajele oricărei centuri pot fi amplasate fie în totalitate în structura vehiculului, fie în structura scaunului, fie în oricare altă parte a vehiculului, fie distribuite între aceste amplasamente.

5.4.1.2. Orice ancoraj al unei centuri poate fi utilizat pentru atașarea capetelor a două centuri de siguranță alăturate, cu condiția ca cerințele privind încercările să fie îndeplinite.

5.4.2. Amplasamentele ancorajelor inferioare efective ale centurilor

5.4.2.1. Scaunele față ale vehiculelor din categoria M_1

La autovehiculele din categoria M_1 , unghiul α_1 (aflat în altă parte decât cea unde se află catarama) trebuie să fie cuprins între 30° și 80° , iar unghiul α_2 (aflat pe partea cataramei) trebuie să fie cuprins între 45° și 80° . Cele două dispoziții privind unghiurile se aplică tuturor pozițiilor normale de călătorie ale scaunelor față. Atunci când cel puțin unul dintre unghiurile α_1 și α_2 este constant (de exemplu, atunci când ancorajul este fixat de scaun) în toate pozițiile normale de utilizare, valoarea acestuia trebuie să fie egală cu $60^\circ \pm 10^\circ$. În cazul scaunelor reglabile prevăzute cu un sistem de reglare la care unghiul spătarului este mai mic de 20° (a se vedea figura 1 din anexa 3), unghiul α_1 poate fi mai mic decât valoarea minimă (30°) specificată mai sus, cu condiția să nu fie mai mic de 20° în niciuna dintre pozițiile normale de folosire ale scaunului.

⁽¹⁾ Puterea (nominală) a motorului înseamnă puterea exprimată în kW (CEE) și măsurată prin metoda CEE în temeiul Regulamentului nr. 85.

⁽²⁾ Documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, para.2.

5.4.2.2. Scaunele spate ale vehiculelor din categoria M_1

La autovehiculele din categoria M_1 , unghiurile α_1 și α_2 trebuie să fie cuprinse între 30° și 80° pentru toate scaunele spate. Dacă scaunele spate sunt reglabile, unghiurile de mai sus sunt valabile pentru toate pozițiile normale de călătorie ale scaunelor.

5.4.2.3. Scaunele față ale vehiculelor din altă categorie decât M_1

La autovehiculele din alte categorii decât M_1 , unghiurile α_1 și α_2 trebuie să fie cuprinse între 30° și 80° pentru toate pozițiile de călătorie normale ale scaunelor față. Atunci când cel puțin unul dintre unghiurile α_1 și α_2 este constant (de exemplu, atunci când ancorajul este fixat de scaun) în toate pozițiile normale de folosire ale scaunelor față ale vehiculelor cu o masă maximă de 3,5 t, mărimea unghiului trebuie să fie de $60^\circ \pm 10^\circ$.

5.4.2.4. Scaune spate și scaune speciale față sau spate ale vehiculelor din alte categorii decât M_1

La vehiculele din alte categorii decât categoria M_1 , în cazul:

- (a) banchetelor;
- (b) scaunelor reglabile (față și spate) prevăzute cu un dispozitiv de reglare la care unghiul spătarului este mai mic de 20° (a se vedea figura 1 din anexa 3); și
- (c) al altor scaune din spate,

unghiurile α_1 și α_2 pot fi cuprinse între 20° și 80° pentru toate pozițiile normale de utilizare. Atunci când cel puțin unul dintre unghiurile α_1 și α_2 este constant (de exemplu, atunci când ancorajul este fixat de scaun) în toate pozițiile normale de folosire a scaunelor față ale vehiculelor cu o masă maximă de 3,5 t, mărimea unghiului trebuie să fie de $60^\circ \pm 10^\circ$.

În cazul scaunelor, altele decât scaunele față, ale vehiculelor din categoriile M_2 și M_3 , unghiurile α_1 și α_2 trebuie să fie cuprinse între 45° și 90° pentru toate pozițiile normale de utilizare.

5.4.2.5. Distanța dintre două plane verticale paralele cu planul longitudinal vertical median al vehiculului și care trec, fiecare, printr-unul dintre cele două ancoraje efective inferioare, L_1 , respectiv L_2 , ale aceleiași centuri de siguranță, nu poate fi mai mică de 350 mm. În cazul scaunelor orientate lateral, distanța dintre cele două plane verticale paralele cu planul longitudinal vertical median al scaunului și care trec, fiecare, printr-unul dintre cele două ancoraje inferioare efective, L_1 , respectiv L_2 , ale aceleiași centuri de siguranță, nu poate fi mai mică de 350 mm. În cazul oricăror poziții de ședere centrale din rândurile de scaune spate ale vehiculelor din categoriile M și N, distanța menționată mai sus nu poate fi mai mică de 240 mm, cu condiția ca scaunul central spate să nu poată fi schimbat cu niciunul dintre celelalte scaune ale vehiculului. Planul longitudinal median al scaunului trebuie să treacă prin punctele L_1 și L_2 și la o distanță de cel puțin 120 mm de aceste puncte.

5.4.3. Poziția ancorajelor superioare efective (a se vedea anexa 3)

5.4.3.1. Dacă se folosește un dispozitiv de ghidare a curelei sau un dispozitiv similar care afectează poziția ancorajului efectiv superior, această poziție se determină în mod convențional ținând seama de poziția ancorajului atunci când linia mediană longitudinală a curelei trece prin punctul J_1 , definit succesiv, pornind din punctul R, de următoarele trei segmente:

RZ: un segment al liniei trunchiului măsurat în sus de la punctul R, având o lungime de 530 mm;

ZX: un segment perpendicular pe planul median longitudinal al vehiculului, măsurat pornind de la punctul Z în direcția ancorajului, având o lungime de 120 mm;

XJ₁: un segment perpendicular pe planul definit de segmentele RZ și ZX, măsurat pornind de la punctul X în direcție frontală, având o lungime de 60 mm.

Punctul J_2 este determinat ca fiind simetric față de punctul J_1 în raport cu planul vertical longitudinal care trece prin linia trunchiului, definită la punctul 5.1.2, a manechinului plasat pe scaunul în cauză.

În cazul în care, pentru a permite accesul la scaunele față și spate, sunt prevăzute două uși, iar ancorajul superior este fixat în punctul „B”, sistemul trebuie conceput în așa fel încât să nu împiedice accesul în vehicul sau ieșirea din vehicul.

- 5.4.3.2. Ancorajele superioare efective trebuie să se afle sub planul FN, care este perpendicular pe planul median longitudinal al scaunului și care formează un unghi de 65° Cu linia trunchiului. Pentru scaunele spate, acest unghi poate fi redus la 60° . Planul FN trebuie să fie situat astfel încât să se intersecteze cu linia trunchiului în punctul D, astfel încât $DR = 315 \text{ mm} + 1,8 S$. Cu toate acestea, dacă $S < 200 \text{ mm}$, atunci $DR = 675 \text{ mm}$.
- 5.4.3.3. Ancorajele efective superioare ale centurii trebuie să se afle în spatele unui plan FK care este perpendicular pe planul median longitudinal al scaunului și care intersectează linia trunchiului la un unghi de 120° , în punctul B, astfel încât $BR = 260 \text{ mm} + S$. Dacă $S \geq 280 \text{ mm}$, producătorul poate folosi, la discreție, $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$.
- 5.4.3.4. Valoarea lui S nu trebuie să fie mai mică de 140 mm.
- 5.4.3.5. Ancorajul efectiv superior al centurii trebuie să fie situat în spatele unui plan vertical perpendicular pe planul median longitudinal al vehiculului și care trece prin punctul R, astfel cum este precizat în anexa 3.
- 5.4.3.6. Ancorajul efectiv superior al centurii trebuie să fie situat deasupra planului orizontal care trece prin punctul C definit la punctul 5.1.4.
- 5.4.3.6.1. În pofida cerințelor de la punctul 5.4.3.6, ancorajul efectiv superior al centurii pentru scaunele pasagerilor în cazul categoriilor de vehicule M_2 și M_3 poate fi ajustat sub înălțimea specificată mai sus, cu condiția îndeplinirii următoarelor cerințe:
- (a) centura de siguranță sau scaunul trebuie să poarte un marcaj permanent în scopul de a identifica poziția ancorajului efectiv superior care este necesară pentru a respecta condiția înălțimii minime a poziției ancorajului superior prevăzută la punctul 5.4.3.6. Acest marcaj trebuie să indice în mod clar utilizatorului dacă ancorajul este într-o poziție adecvată pentru utilizarea de către un adult de înălțime medie;
 - (b) ancorajul efectiv superior trebuie să fie proiectat astfel încât înălțimea acestuia să poată fi reglată cu ajutorul unui dispozitiv de reglare manuală ușor accesibil pentru utilizatorul așezat și care să fie convenabil și ușor de folosit;
 - (c) ancorajul efectiv superior trebuie să fie proiectat astfel încât să împiedice orice mișcare neintenționată în sus a ancorajului care ar reduce eficiența dispozitivului în condiții normale de utilizare;
 - (d) producătorul trebuie să includă în manualul vehiculului instrucțiuni clare privind ajustarea unor asemenea sisteme, precum și recomandări privind adecvarea și limitările implicate de utilizarea lor de către persoane scunde.
- 5.4.3.7. În afara ancorajului superior specificat la punctul 5.4.3.1, pot fi folosite și alte ancoraje efective superioare, dacă este îndeplinită una dintre condițiile următoare:
- 5.4.3.7.1. Ancorajele suplimentare respectă cerințele specificate la punctele 5.4.3.1-5.4.3.6.
- 5.4.3.7.2. Ancorajele suplimentare pot fi folosite fără ajutorul sculelor, respectă cerințele punctelor 5.4.3.5 și 5.4.3.6 și sunt amplasate într-una din zonele determinate prin deplasarea zonei indicate în figura 1 din anexa 3 la prezentul regulament cu 80 mm în sus sau în jos, în direcție verticală.
- 5.4.3.7.3. Ancorajul (ancorajele) este (sunt) proiectat(e) pentru o centură de tip ham, respectă cerințele prevăzute la punctul 5.4.3.6 dacă acesta (acestea) se află în spatele planului transversal care trece prin linia de referință și este (sunt) situat(e):
- 5.4.3.7.3.1. în cazul unui singur ancoraj, în zona comună a două diedre definite de verticalele care trec prin punctele J_1 și J_2 , astfel cum sunt definite la punctul 5.4.3.1, și ale căror secțiuni orizontale sunt prezentate în figura 2 din anexa 3 la prezentul regulament;
- 5.4.3.7.3.2. în cazul a două ancoraje, într-unul din cele două diedre descrise mai sus, cu condiția ca niciunul dintre ancoraje să nu se afle la o distanță mai mare de 50 mm față de poziția simetrică, în oglindă, a celui alt ancoraj în raport cu planul P al scaunului în cauză, astfel cum este definit la punctul 5.1.6.
- 5.5. Dimensiunile orificiilor filetate ale ancorajelor
- 5.5.1. Un ancoraj trebuie să prezinte un orificiu filetat de 7/16 țoli (20 UNF 2B).

- 5.5.2. În cazul în care producătorul a echipat vehiculul cu centuri de siguranță fixate în toate ancorajele prevăzute pentru scaunul în cauză, nu este necesar ca aceste ancoraje să respecte cerințele stabilite la punctul 5.5.1, cu condiția ca acestea să respecte celelalte dispoziții ale prezentului regulament. În plus, cerința stabilită la punctul 5.5.1 nu se aplică ancorajelor suplimentare care îndeplinesc cerințele prevăzute la punctul 5.4.3.7.3.
- 5.5.3. Centura de siguranță trebuie să poată fi scoasă din ancoraj fără ca acesta să fie deteriorat.
6. ÎNCERCĂRI
- 6.1. Încercări generale pentru ancorajele centurii de siguranță
- 6.1.1. Sub rezerva aplicării dispozițiilor punctului 6.2 și la solicitarea producătorului,
- 6.1.1.1. încercările pot fi efectuate pe structura unui vehicul sau pe un vehicul complet terminat;
- 6.1.1.2. încercările pot fi limitate la ancorajele corespunzătoare unui singur scaun sau unui grup de scaune, cu condiția ca:
- (a) ancorajele respective să aibă aceleași caracteristici structurale ca ancorajele corespunzătoare altor scaune sau grupuri de scaune; și
 - (b) dacă aceste ancoraje sunt fixate total sau parțial la scaun sau la un grup de scaune, caracteristicile structurale ale scaunului sau grupului de scaune respectiv să fie identice cu cele ale celorlalte scaune sau grupuri de scaune;
- 6.1.1.3. ferestrele și ușile să poată fi montate sau nu și să poată fi închise sau nu;
- 6.1.1.4. să se poată monta orice accesoriu prevăzut în mod normal și care ar putea contribui la rigiditatea structurii vehiculului.
- 6.1.2. Scaunele trebuie să fie fixate și plasate în pozițiile pentru conducere sau utilizare alese de serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare astfel încât să se obțină condițiile cele mai nefavorabile din punct de vedere al rezistenței sistemului. Poziția scaunelor trebuie menționată în raport. Dacă este reglabil, spătarul scaunului trebuie blocat conform indicațiilor producătorului sau, în absența unor asemenea indicații, într-o poziție corespunzătoare unui unghi efectiv al spătarului cât mai apropiat posibil de 25°, pentru vehiculele din categoriile M₁ și N₁, respectiv, de 15° pentru vehiculele din toate celelalte categorii.
- 6.2. Fixarea vehiculului pentru încercările ancorajelor centurii de siguranță și pentru încercările ancorajelor ISOFIX
- 6.2.1. Metoda utilizată pentru a fixa vehiculul în timpul încercării nu trebuie să mărească rezistența ancorajelor pentru centura de siguranță sau a ancorajelor ISOFIX și a zonei de ancorare a acestora sau să micșoreze deformarea normală a structurii.
- 6.2.2. Un dispozitiv de fixare trebuie considerat ca fiind satisfăcător dacă acesta nu are niciun efect asupra unei zone care cuprinde întreaga lățime a structurii sau dacă vehiculul sau structura sa rămâne blocată sau fixată în față, la o distanță de cel puțin 500 mm față de ancorajul supus încercărilor, și în spate, la o distanță de cel puțin 300 mm față de ancorajul respectiv.
- 6.2.3. Se recomandă ca structura să rămână pe suporturile dispuse aproximativ pe aceeași dreaptă cu axele roților sau, dacă acest lucru nu este posibil, în punctele de fixare ale suspensiei.
- 6.2.4. Dacă este utilizată o altă metodă de fixare decât cea descrisă la punctele 6.2.1-6.2.3 din prezentul regulament, trebuie demonstrat că metoda respectivă este echivalentă.
- 6.3. Cerințe generale de încercare pentru ancoraje
- 6.3.1. Toate ancorajele pentru centură ale aceluiași grup de scaune trebuie supuse încercării simultan. Cu toate acestea, dacă există riscul ca dispunerea asimetrică a sarcinilor pe scaune și/sau pe ancoraje să conducă la erori, poate fi efectuată o încercare suplimentară cu o repartitie asimetrică a forțelor.
- 6.3.2. Forța de tracțiune trebuie aplicată la un unghi de 10° ± 5° deasupra orizontalei, într-un plan paralel cu planul median longitudinal al vehiculului.

Se aplică o sarcină preliminară de 10 % din sarcina țintă, cu o toleranță de ± 30 %; sarcina crește până se atinge 100 % din sarcina țintă relevantă.

- 6.3.3. Atingerea sarcinii maxime trebuie să se realizeze într-un interval cât se poate de scurt, sarcina trebuind aplicată pentru cel mult 60 de secunde.

Totuși, producătorul poate solicita să se ajungă la aplicarea totală a sarcinii în decurs de 4 secunde.

Ancorajele trebuie să reziste la sarcina specificată timp de cel puțin 0,2 secunde.

- 6.3.4. Dispozitivele de tracțiune care trebuie folosite pentru încercările descrise la punctul 6.4 de mai jos sunt prezentate în anexa 5. Dispozitivele prezentate în figura 1 din anexa 5 se poziționează pe perna scaunului și se împing în spătarul scaunului, atunci când acest lucru este posibil, iar cureaua centurii se strânge bine în jurul scaunului. Dispozitivul prezentat în figura 2 din anexa 5 se poziționează în mod corespunzător, iar cureaua centurii se plasează peste dispozitiv și se întinde bine. În timpul acestui proces, nicio sarcină preliminară aflată dincolo de necesarul minim pentru corectarea poziției dispozitivului de încercare nu trebuie aplicată asupra ancorajelor pentru centurile de siguranță.

Dispozitivul de tracțiune, măsurând fie 254 mm, fie 406 mm și folosit la fiecare poziție de ședere are o lățime cât mai apropiată de valoarea distanței dintre ancorajele inferioare.

Poziționarea dispozitivului de tracțiune trebuie să evite orice influențe reciproce în timpul încercării de tragere a centurii care afectează în mod nefavorabil sarcina și distribuția acesteia.

- 6.3.5. Ancorajele centurilor pentru scaunele prevăzute cu ancoraje superioare ale centurii trebuie să fie încercate în condițiile următoare:

- 6.3.5.1. Scaune laterale față

Ancorajele trebuie supuse încercărilor descrise la punctul 6.4.1, în care sarcinile le sunt transmise cu ajutorul unui dispozitiv ce reproduce geometria unei centuri în trei puncte echipată cu un retractor cu rolă sau cu un dispozitiv de ghidare a curelei de la ancorajul superior al centurii. În plus, atunci când numărul ancorajelor este mai mare decât cel prevăzut la punctul 5.3, aceste ancoraje trebuie supuse încercărilor menționate la punctul 6.4.5, în care sarcinile se transmit către ancoraje cu ajutorul unui dispozitiv ce reproduce geometria tipului de centură de siguranță destinată a fi fixată în ancorajele respective.

- 6.3.5.1.1. Atunci când retractorul nu este fixat la ancorajul lateral inferior prevăzut sau atunci când retractorul este fixat la ancorajul superior al centurii, ancorajele inferioare ale centurii trebuie să fie de asemenea supuse încercării descrise la punctul 6.4.3.

- 6.3.5.1.2. În cazul de mai sus, încercările prevăzute la punctele 6.4.1 și 6.4.3 pot fi efectuate pe două structuri diferite, la cererea producătorului.

- 6.3.5.2. Scaunele laterale spate și toate scaunele centrale:

Ancorajele trebuie supuse încercărilor descrise la punctul 6.4.2, în care sarcinile se transmit prin intermediul unui dispozitiv care reproduce geometria unei centuri în trei puncte fără retractor, precum și încercărilor descrise la punctul 6.4.3, în care sarcinile se transmit către cele două ancoraje inferioare prin intermediul unui dispozitiv care reproduce geometria unei centuri abdominale. Cele două încercări pot fi efectuate pe două structuri diferite, la cererea producătorului.

- 6.3.5.3. Atunci când un producător livrează vehiculul echipat cu centuri de siguranță, la cererea acestuia, ancorajele pentru centură corespunzătoare pot fi supuse doar unei încercări în care sarcinile sunt transmise ancorajelor prin intermediul unui dispozitiv ce reproduce geometria tipului de centură care urmează să fie fixată la aceste ancoraje.

- 6.3.6. Atunci când nu există ancoraje superioare pentru centură destinate scaunelor laterale și scaunelor centrale, ancorajele inferioare trebuie supuse încercărilor descrise la punctul 6.4.3, în care sarcinile sunt transmise acestor ancoraje prin intermediul unui dispozitiv ce reproduce geometria unei centuri abdominale.

- 6.3.7. În cazul în care vehiculul este proiectat pentru a putea accepta alte dispozitive care nu permit fixarea directă a curelelor în ancoraje fără folosirea rolelor etc. sau care necesită ancoraje suplimentare față de cele

menționate la punctul 5.3, centura de siguranță sau un ansamblu de cabluri, role etc. reprezentând echipamentul centurii de siguranță trebuie să fie fixat printr-un astfel de dispozitiv la ancorajele centurii de pe vehicul, iar ancorajele pentru centură trebuie supuse încercărilor prevăzute la punctul 6.4, după caz.

- 6.3.8. Se poate folosi o altă metodă de încercare decât cea descrisă la punctul 6.3, dar echivalența sa trebuie demonstrată.
- 6.4. Cerințe speciale privind încercările pentru ancorajele centurii
- 6.4.1. Încercarea ancorajelor în cazul unei centuri în trei puncte care include un retractor cu rolă sau un dispozitiv de ghidare a curelei de la ancorajul superior
- 6.4.1.1. La ancorajul superior al centurii se montează fie un dispozitiv special de retragere sau ghidare pentru cablu sau curea, având caracteristicile dorite pentru a transmite sarcina provenită de la dispozitivul de tracțiune, fie dispozitivul de revenire sau de ghidare furnizat de către producător.
- 6.4.1.2. Se aplică o sarcină de încercare de $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$ unui dispozitiv de tracțiune (a se vedea figura 2 din anexa 5) fixat la ancorajele pentru centură ale aceleiași centuri, cu ajutorul unui dispozitiv care reproduce geometria curelei pentru bust a centurii de siguranță respective. Pentru vehiculele din alte categorii decât M_1 și N_1 , sarcina de încercare trebuie să fie egală cu $675\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$, cu excepția vehiculelor din categoriile M_3 și N_3 , pentru care aceasta trebuie să fie egală cu $450\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.1.3. Simultan, se aplică o forță de tracțiune de $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$ unui dispozitiv de tracțiune (a se vedea figura 1 din anexa 5) fixat la cele două ancoraje inferioare ale centurii. Pentru vehiculele din alte categorii decât M_1 și N_1 , sarcina de încercare trebuie să fie egală cu $675\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$, cu excepția vehiculelor din categoriile M_3 și N_3 , pentru care aceasta trebuie să fie egală cu $450\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.2. Încercarea ancorajelor unei centuri în trei puncte fără retractor sau cu un retractor la ancorajul superior al centurii
- 6.4.2.1. Se aplică o sarcină de încercare de $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$ unui dispozitiv de tracțiune (a se vedea figura 2 din anexa 5) fixat pe ancorajul superior și pe ancorajul inferior opus al aceleiași centuri, cu ajutorul unui retractor fixat la ancorajul superior, dacă un asemenea dispozitiv este furnizat de către producător. Pentru vehiculele din alte categorii decât M_1 și N_1 , sarcina de încercare trebuie să fie egală cu $675\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$, cu excepția vehiculelor din categoriile M_3 și N_3 , pentru care aceasta trebuie să fie egală cu $450\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.2.2. Simultan, se aplică o forță de tracțiune de $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$ unui dispozitiv de tracțiune (a se vedea figura 1 din anexa 5) fixat la ancorajele inferioare ale centurii. Pentru vehiculele din alte categorii decât M_1 și N_1 , sarcina de încercare trebuie să fie egală cu $675\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$, cu excepția vehiculelor din categoriile M_3 și N_3 , pentru care aceasta trebuie să fie egală cu $450\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.3. Încercarea ancorajelor unei centuri abdominale
- Se aplică o sarcină de încercare de $2\,225\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$ unui dispozitiv de tracțiune (a se vedea figura 1 din anexa 5) fixat la cele două ancoraje inferioare ale centurii. Pentru vehiculele din alte categorii decât M_1 și N_1 , sarcina de încercare trebuie să fie egală cu $1\,110\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$, cu excepția vehiculelor din categoriile M_3 și N_3 , pentru care aceasta trebuie să fie egală cu $740\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.4. Încercarea ancorajelor centurilor amplasate în structura scaunului sau distribuite între structura vehiculului și structura scaunului
- 6.4.4.1. Încercările menționate la punctele 6.4.1, 6.4.2 și 6.4.3 de mai sus se efectuează, după caz, aplicându-se în același timp, fiecărui scaun sau grup de scaune, o forță conform specificațiilor de mai jos.
- 6.4.4.2. Sarcinile indicate la punctele 6.4.1, 6.4.2 și 6.4.3 de mai sus sunt suplimentate cu o forță egală cu masa scaunului complet, înmulțită cu 20. Sarcina de inerție acționează asupra scaunului sau asupra componentelor relevante ale scaunului și corespunde impactului fizic al masei scaunului respectiv asupra ancorajelor scaunului. Determinarea sarcinii sau a sarcinilor suplimentare aplicate și distribuirea sarcinii trebuie să fie efectuată de către producător și aprobată de către serviciul tehnic.

În cazul vehiculelor din categoriile M_2 și N_2 , această forță trebuie să fie egală cu masa scaunului complet înmulțită cu 10; pentru categoriile M_3 și N_3 , aceasta este egală cu masa scaunului complet înmulțită cu 6,6.

- 6.4.5. Încercarea în configurație a unei centuri de tip special
- 6.4.5.1. Se aplică o sarcină de încercare de $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$ unui dispozitiv de tracțiune (a se vedea figura 2 din anexa 5) fixat la ancorajele centurii, cu ajutorul unui dispozitiv care reproduce geometria părții superioare a curelei (curelelor) pentru bust.
- 6.4.5.2. Simultan, se aplică o forță de tracțiune de $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$ unui dispozitiv de tracțiune (a se vedea figura 3 din anexa 5) fixat la cele două ancoraje inferioare ale centurii.
- 6.4.5.3. Pentru vehiculele din alte categorii decât M_1 și N_1 , sarcina de încercare trebuie să fie egală cu $675\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$, cu excepția vehiculelor din categoriile M_3 și N_3 , pentru care aceasta trebuie să fie egală cu $450\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.6. Încercarea în cazul scaunelor orientate cu fața spre înapoi
- 6.4.6.1. Ancorajele sunt supuse încercării prin aplicarea forțelor prevăzute la punctul 6.4.1, 6.4.2 sau 6.4.3, după caz. În fiecare caz, sarcina de încercare trebuie să corespundă sarcinii recomandate pentru vehiculele din categoria M_3 sau N_3 .
- 6.4.6.2. Sarcina de încercare trebuie să fie orientată spre înainte în raport cu poziția de ședere în cauză, conform procedurii precizate la punctul 6.3.
- 6.4.7. Încercarea în cazul scaunelor orientate lateral
- 6.4.7.1. Ancorajele trebuie supuse încercării prin aplicarea forțelor prevăzute la punctul 6.4.3 pentru vehiculele din categoria M_3 .
- 6.4.7.2. Sarcina de încercare trebuie să fie orientată spre înainte în raport cu vehiculul, conform procedurii prevăzute la punctul 6.3. În cazul în care scaunele orientate lateral sunt grupate împreună pe o structură de bază, ancorajele centurii de siguranță pentru fiecare poziție de ședere din grup trebuie supuse încercării în mod separat. Structura de bază trebuie să fie supusă de asemenea încercării, astfel cum se precizează la punctul 6.4.8.
- 6.4.7.3. Dispozitivul de tracțiune adaptat pentru încercarea privind scaunele orientate lateral este prezentat în figura 1b din anexa 5.
- 6.4.8. Încercarea structurii de bază a scaunelor orientate lateral
- 6.4.8.1. Structura de bază a unui scaun orientat lateral sau a unui grup de scaune orientate lateral trebuie supusă încercării prin aplicarea forțelor prevăzute la punctul 6.4.3 pentru vehiculele din categoria M_3 .
- 6.4.8.2. Sarcina de încercare trebuie să fie orientată spre înainte în raport cu vehiculul, conform procedurii specificate la punctul 6.3. În cazul în care scaunele orientate lateral sunt grupate împreună, structura de bază trebuie supusă încercării simultan pentru fiecare poziție de ședere din grup.
- 6.4.8.3. Punctul de aplicație al forțelor specificate la punctele 6.4.3 și 6.4.4 trebuie să fie cât mai aproape posibil de punctul H și să se situeze pe dreapta definită de intersecția unui plan orizontal cu un plan vertical transversal trecând prin punctul H corespunzător fiecărei poziții de ședere.
- 6.5. În cazul unui grup de scaune precum cel descris la punctul 1 din anexa 7, încercarea dinamică descrisă în anexa 7 poate fi realizată, la alegerea producătorului, ca alternativă la încercarea statică prevăzută la punctele 6.3 și 6.4.
- 6.6. Cerințele pentru încercările statice.
- 6.6.1. Rezistența sistemelor de ancorare ISOFIX se încearcă prin aplicarea forțelor prescrise la punctul 6.6.4.3 asupra dispozitivului de aplicare a forței statice (DAFS) la care sunt cuplate dispozitivele de fixare ISOFIX.
- În cazul ancorajelor superioare ISOFIX, trebuie să se efectueze o încercare suplimentară, astfel cum este specificat la punctul 6.6.4.4.
- În cazul unei poziții de ședere i-Size, se efectuează o încercare suplimentară pentru piciorul de sprijin, astfel cum se descrie la punctul 6.6.4.5.

Toate pozițiile ISOFIX și/sau pozițiile de ședere ale aceluiași rând de scaune, care pot fi folosite simultan, trebuie supuse simultan încercării.

- 6.6.2. Încercarea poate fi efectuată fie pentru un vehicul complet terminat, fie pentru un număr suficient de mare de părți ale acestuia pentru a fi reprezentativ în ceea ce privește rezistența și rigiditatea structurii vehiculului.

Ferestrele și ușile pot fi montate sau nu și pot fi închise sau nu.

Poate fi montat orice ansamblu prevăzut în mod normal și susceptibil să contribuie la rigiditatea structurii vehiculului.

Încercarea poate fi limitată la poziția ISOFIX sau i-Size aferentă unui singur scaun sau grup de scaune cu condiția ca:

- (a) poziția ISOFIX sau i-Size respectivă să aibă aceleași caracteristici structurale ca și poziția ISOFIX sau i-Size corespunzătoare altor scaune sau grupuri de scaune; și
- (b) dacă aceste poziții ISOFIX sau i-Size sunt montate total sau parțial pe scaun sau pe grupul de scaune, caracteristicile structurale ale scaunului sau ale grupului de scaune respectiv trebuie să fie identice cu cele ale celorlalte scaune sau grupuri de scaune.

- 6.6.3. În cazul în care scaunele și tetiera sunt reglabile, acestea sunt supuse încercărilor în poziția definită de către serviciul tehnic, care se încadrează în limitele definite de producătorul vehiculului, astfel cum se prevede în apendicele 3 al anexei 17 la Regulamentul nr. 16.

- 6.6.4. Forțe, direcții și limite de deplasare.

- 6.6.4.1. Se aplică o forță de $135 \text{ N} \pm 15 \text{ N}$ pe centrul barei transversale inferioare din partea din față a DAFS, pentru a regla poziția înainte-înapoi a extensiei DAFS orientată spre înapoi, pentru a suprima orice joc sau tensiune dintre dispozitivul DAFS și suportul său.

- 6.6.4.2. Forțele se aplică dispozitivului de aplicare a forței statice (DAFS) în direcție frontală și în direcție oblică, conform tabelului 1.

Tabelul 1

Direcțiile de aplicare ale forțelor de încercare

Frontală	$0^\circ \pm 5^\circ$	$8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$
Oblică	$75^\circ \pm 5^\circ$ (către ambele părți frontale sau, în cea mai defavorabilă configurație ori dacă părțile sunt simetrice, într-o singură direcție)	$5 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$

Fiecare dintre aceste încercări poate fi efectuată pe structuri diferite, la cererea producătorului.

Forțele în direcție frontală se aplică sub un unghi inițial de aplicare a forței de $10^\circ \pm 5^\circ$, deasupra orizontalei. Forțele oblice se aplică orizontal la $0^\circ \pm 5^\circ$. O forță de preîncărcare de $500 \text{ N} \pm 25 \text{ N}$ se aplică în punctul de sarcină X stabilit, indicat în figura 2 din anexa 9. Atingerea nivelului sarcinii totale trebuie să se realizeze într-un interval cât se poate de scurt, sarcina maximă trebuind aplicată timp de cel mult 30 de secunde. Totuși, producătorul poate solicita să se atingă sarcina totală într-un interval de două secunde. Forța trebuie menținută timp de minimum 0,2 secunde.

Toate măsurătorile trebuie efectuate în conformitate cu standardul ISO 6487, cu algoritmi de control al fluxului (CFC) de 60 Hz sau prin orice altă metodă echivalentă.

- 6.6.4.3. Încercări destinate numai sistemului de ancorare ISOFIX:

- 6.6.4.3.1. Încercare la aplicarea forței în direcție frontală:

Deplasarea longitudinală orizontală (după aplicarea unei sarcini inițiale) a punctului X al DAFS în timpul aplicării unei forțe de $8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$ trebuie să fie limitată la 125 mm, iar deformarea permanentă, inclusiv casarea sau ruperea parțială a oricărui ancoraj inferior ISOFIX sau a zonei înconjurătoare nu se consideră a fi un rezultat negativ al încercării dacă forța solicitată este menținută pe perioada specificată.

6.6.4.3.2. Încercare la aplicarea forței în direcție oblică

Deplasarea în sensul aplicării forței (după aplicarea sarcinii inițiale) a punctului X al DAFS, în timpul aplicării unei forțe de $8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$, trebuie să fie limitată la 125 mm, iar deformarea permanentă, inclusiv casarea sau ruperea parțială a oricărui ancoraj inferior ISOFIX sau a zonei înconjurătoare nu se consideră a fi un rezultat negativ al încercării dacă forța solicitată este menținută pe perioada specificată.

6.6.4.4. Încercarea sistemelor de ancorare ISOFIX și a ancorajelor superioare ISOFIX:

Între DAFS și ancorajul superior trebuie aplicată o sarcină inițială de $50 \text{ N} \pm 5 \text{ N}$. Deplasarea orizontală (după aplicarea sarcinii inițiale) a punctului X al DAFS în timpul aplicării unei forțe de $8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$ este limitată la 125 mm, iar deformarea permanentă, inclusiv casarea sau ruperea parțială a oricărui ancoraj inferior ISOFIX și a ancorajelor superioare sau a zonei înconjurătoare nu se consideră a fi un rezultat negativ al încercării dacă forța solicitată este menținută pe perioada specificată.

Tabelul 2

Limite ale deplasărilor

Direcția forței aplicate	Deplasarea maximă a punctului X al DAFS
Frontală	125 mm longitudinal
Oblică	125 mm în direcția forței aplicate

6.6.4.5. Încercarea pentru pozițiile de ședere i-Size:

În afară de încercările menționate la punctele 6.6.4.3 și 6.6.4.4, se efectuează o încercare cu un dispozitiv modificat de aplicare a forței statice, care constă într-un DAFS și include o sondă de verificare pentru piciorul de sprijin, astfel cum se definește în figura 3 din anexa 10. Dispozitivul de încercare pentru piciorul de sprijin trebuie reglat în lungime și lățime pentru a evalua suprafața de contact cu podeaua vehiculului, astfel cum se precizează la punctul 5.2.5.2 (a se vedea, de asemenea, figurile 1 și 2 din anexa 10 la prezentul regulament). Înălțimea dispozitivului de încercare pentru tija de sprijin trebuie reglată astfel încât soclul piciorului de sprijin să fie în contact cu suprafața superioară a podelei vehiculului. În cazul unei reglări în trepte a înălțimii, se alege prima înălțime la care soclul piciorului rămâne stabil pe podea; în cazul unei reglări fără trepte/continue a dispozitivului de încercare pentru piciorul de sprijin, unghiul de înclinare a DAFS se majorează cu $1,5^\circ \pm 0,5^\circ$ din cauza reglării înălțimii dispozitivului de încercare pentru piciorul de sprijin.

Deplasarea orizontală (după aplicarea sarcinii inițiale) a punctului X al DAFS în timpul aplicării unei forțe de $8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$, trebuie să fie limitată la 125 mm, iar deformarea permanentă, inclusiv casarea sau ruperea parțială a oricărui ancoraj inferior ISOFIX și a ancorajelor superioare sau a zonei înconjurătoare nu se consideră a fi un rezultat negativ al încercării dacă forța solicitată este menținută pe perioada specificată.

6.6.5. Forțe suplimentare

6.6.5.1. Forțele de inerție ale scaunelor

Pentru poziția de montare în care sarcina este transferată asupra unui ansamblu de scaune din vehicul și nu direct asupra structurii vehiculului respectiv, se efectuează o încercare pentru a verifica dacă rezistența ancorajelor scaunelor vehiculului este suficientă. În cadrul acestei încercări, o forță egală cu de 20 de ori greutatea părților relevante ale ansamblului de scaune se aplică orizontal și longitudinal în direcție frontală asupra scaunului sau asupra părților relevante ale grupului de scaune care corespund impactului fizic al masei scaunelor respective asupra ancorajelor scaunelor. Determinarea sarcinii sau a sarcinilor suplimentare aplicate și a distribuției sarcinilor trebuie să fie efectuată de către producător și aprobată de către serviciul tehnic.

La solicitarea producătorului, sarcina suplimentară poate fi aplicată în punctul X al DAFS în timpul încercărilor statice descrise mai sus.

Dacă ancorajul superior este parte integrantă a scaunului vehiculului, această încercare se efectuează cu ajutorul curelei superioare ISOFIX.

Nu trebuie să se producă nicio casare și trebuie să fie îndeplinite cerințele cu privire la deplasare prezentate în tabelul 2.

Notă: Efectuarea acestei încercări nu este necesară dacă fiecare ancoraj al sistemului de centuri de siguranță al vehiculului este integrat în structura scaunului vehiculului și dacă scaunul vehiculului a fost deja omologat pe baza rezultatelor satisfăcătoare obținute în cadrul încercărilor la sarcină ale ancorajelor, astfel cum este prevăzut în prezentul regulament în ceea ce privește sistemele de fixare a pasagerilor adulți.

7. INSPECȚII ÎN TIMPUL ÎNCERCĂRILOR STATICE ȘI DUPĂ FINALIZAREA ACESTORA CU PRIVIRE LA ANCORAJELE CENTURILOR DE SIGURANȚĂ

7.1. Toate ancorajele trebuie să satisfacă condițiile încercărilor descrise la punctele 6.3 și 6.4. Deformarea permanentă, inclusiv casarea sau ruperea parțială a oricărui ancoraj sau a zonei înconjurătoare, nu se consideră a fi un rezultat negativ al încercării dacă forța solicitată este menținută pe perioada specificată. În timpul încercării, vor fi respectate intervalele minime pentru ancorajele efective inferioare ale centurii, specificate la punctul 5.4.2.5, precum și cerințele prevăzute la punctul 5.4.3.6, în cazul ancorajelor efective superioare ale centurii.

7.1.1. Pentru vehiculele din categoria M_1 a căror masă totală admisibilă nu depășește 2,5 tone, dacă ancorajul superior al centurii de siguranță este atașat la structura scaunului, ancorajul efectiv superior al centurii de siguranță nu trebuie să se deplaseze, în timpul încercării, înspre înainte dincolo de un plan transversal care trece prin punctele R și C ale scaunului în cauză (a se vedea figura 1 din anexa 3 la prezentul regulament).

Pentru alte vehicule decât cele menționate mai sus, ancorajul efectiv superior al centurii de siguranță nu trebuie să depășească, în timpul încercării, un plan transversal înclinat cu 10° spre înainte și care trece prin punctul R al scaunului.

Deplasarea maximă a ancorajului efectiv superior se măsoară în timpul încercării.

Dacă deplasarea ancorajului efectiv superior depășește limita menționată mai sus, producătorul trebuie să demonstreze serviciului tehnic că acest lucru nu este periculos pentru ocupant. De exemplu, se poate utiliza metoda de încercare prevăzută în Regulamentul nr. 94 sau încercarea de catapultare prin aplicarea de impulsuri corespunzătoare pentru a demonstra că spațiul de supraviețuire este suficient.

7.2. În vehiculele în care sunt utilizate, dispozitivele de deplasare și de blocare care permit ocupanților tuturor scaunelor să iasă din vehicul trebuie să poată fi acționate manual după înlăturarea forței de tracțiune.

7.3. După efectuarea încercărilor, orice deteriorare a ancorajelor și a structurilor care au fost supuse unei sarcini în timpul încercărilor trebuie să fie notată.

7.4. Prin derogare de la prevederile de mai sus, ancorajele superioare fixate la unul sau mai multe scaune ale vehiculelor din categoria M_3 și ale celor din categoria M_2 cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone, care respectă cerințele Regulamentului nr. 80, nu trebuie să îndeplinească prevederile punctului 7.1 referitoare la respectarea punctului 5.4.3.6.

8. MODIFICĂRI ȘI EXTINDERI ALE OMOLOGĂRII DE TIP A VEHICULULUI

8.1. Orice modificare a tipului omologat trebuie adusă la cunoștința autorității de omologare de tip care a acordat omologarea de tip. În acest caz, autoritatea poate:

8.1.1. să considere că modificările făcute nu sunt susceptibile să aibă un efect nefavorabil considerabil și că, în orice caz, vehiculul respectă în continuare cerințele; sau

8.1.2. să solicite un raport de încercare suplimentar serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor.

8.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu specificarea modificărilor, se comunică prin procedura menționată la punctul 4.3 de mai sus părților acordului care aplică prezentul regulament.

8.3. Autoritatea competentă care acordă extinderea omologării atribuie extinderii respective un număr de serie pe care îl notifică părților contractante la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

9. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

Procedurile privind conformitatea producției sunt conforme cu cele stabilite în acord, apendicele 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), cu următoarele cerințe:

- 9.1. Fiecare vehicul care poartă o marcă de omologare descrisă în prezentul regulament trebuie să respecte prevederile pentru tipul de vehicul omologat în ceea ce privește detaliile referitoare la caracteristicile ancorajelor centurilor de siguranță și la sistemele de ancorare ISOFIX și la ancorajele superioare ISOFIX.
- 9.2. Pentru a verifica conformitatea specificată la punctul 9.1 de mai sus, sunt supuse controlului în mod aleatoriu un număr suficient de vehicule produse în serie, care poartă marca de omologare prevăzută de prezentul regulament.
- 9.3. Ca regulă generală, aceste verificări se rezumă la efectuarea unor măsurători. Totuși, dacă este necesar, vehiculele trebuie să facă obiectul unora dintre încercările descrise la punctul 6 de mai sus, selectate de către serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare.

10. SANCTIUNI ÎN CAZUL NERESPECTĂRII CONFORMITĂȚII PRODUCȚIEI

- 10.1. Omologarea acordată pentru un tip de vehicul în conformitate cu prezentul regulament poate fi retrasă dacă cerințele stabilite la punctul 9.1 de mai sus nu sunt respectate sau dacă ancorajele centurilor de siguranță sau sistemele de ancorare ISOFIX și ancorajele superioare ISOFIX sunt considerate nesatisfăcătoare în urma efectuării verificărilor menționate la punctul 9 de mai sus.
- 10.2. Dacă o parte contractantă la acordul care aplică prezentul regulament reține o omologare acordată anterior, ea trebuie să înștiințeze de îndată celelalte părți contractante care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

11. INSTRUCȚIUNI DE UTILIZARE

Autoritățile naționale pot solicita producătorilor vehiculelor înmatriculate de aceștia să menționeze clar în manualul de utilizare al vehiculului:

- 11.1. unde sunt amplasate ancorajele; și
- 11.2. pentru ce tipuri de centuri sunt proiectate ancorajele (a se vedea punctul 5 din anexa 1).

12. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

În cazul în care titularul omologării încetează definitiv să producă un tip de ancoraje pentru centura de siguranță sau un tip de sisteme de ancorare ISOFIX și de ancoraje superioare ISOFIX omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta trebuie să informeze autoritatea care a acordat omologarea. În urma primirii înștiințării în cauză, autoritatea respectivă trebuie să informeze celelalte părți ale Acordului din 1958 care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

13. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE, PRECUM ȘI ALE AUTORITĂȚILOR DE OMOLOGARE DE TIP

Părțile contractante la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament comunică Secretariatului Organizației Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare și ale autorităților de omologare care acordă omologarea și cărora le trebuie trimise fișele care certifică omologarea sau extinderea sau refuzul ori retragerea omologării emise în alte țări.

14. DISPOZIȚII TRANZITORII

- 14.1. Începând cu data oficială de intrare în vigoare a seriei 06 de amendamente, nicio parte contractantă care aplică prezentul regulament nu trebuie să refuze acordarea de omologări CEE în temeiul prezentului regulament, astfel cum a fost modificat de seria 06 de amendamente.

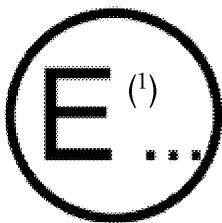
- 14.2. Începând cu doi ani de la intrarea în vigoare a seriei 06 de amendamente la prezentul regulament, părțile contractante care aplică prezentul regulament acordă omologări de tip CEE doar dacă sunt îndeplinite cerințele prezentului regulament, astfel cum a fost modificat de seria 06 de amendamente.
- 14.3. Începând cu după doi ani de la intrarea în vigoare a seriei 06 de modificări ale prezentului regulament, părțile contractante care aplică prezentul regulament pot refuza să recunoască omologările care nu sunt acordate în conformitate cu seria 06 de amendamente la prezentul regulament. Cu toate acestea, omologările existente ale vehiculelor care nu sunt afectate de seria 06 de amendamente la prezentul regulament rămân valabile, iar părțile contractante care aplică prezentul regulament continuă să le accepte.
- 14.4. În cazul vehiculelor care nu sunt afectate de dispozițiile de la punctul 7.1.1 de mai sus, omologările acordate în conformitate cu seria 04 de amendamente la prezentul regulament rămân valabile.
- 14.5. În cazul vehiculelor care nu sunt afectate de suplimentul 4 la seria 05 de amendamente la prezentul regulament, omologările existente rămân valabile dacă acestea au fost acordate în conformitate cu seria 05 de amendamente, până la suplimentul 3 la acesta.
- 14.6. Începând de la data intrării în vigoare a suplimentului 5 la seria 05 de amendamente, nicio parte contractantă care aplică prezentul regulament nu poate refuza acordarea omologării în temeiul prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin suplimentul 5 la seria 05 de amendamente.
- 14.7. În cazul vehiculelor care nu sunt afectate de suplimentul 5 la seria 05 de amendamente la prezentul regulament, omologările existente rămân valabile dacă acestea au fost acordate în conformitate cu seria 05 de amendamente, până la suplimentul 3 la acesta.
- 14.8. Începând cu 20 februarie 2005, pentru vehiculele din categoria M₁, părțile contractante care aplică prezentul regulament acordă omologări doar dacă sunt îndeplinite cerințele prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin suplimentul 5 la seria 05 de amendamente.
- 14.9. Începând cu 20 februarie 2007, pentru vehiculele din categoria M₁, părțile contractante care aplică prezentul regulament pot refuza să recunoască omologările care nu au fost acordate în conformitate cu suplimentul 5 la seria 05 de amendamente la prezentul regulament.
- 14.10. Începând cu 16 iulie 2006, pentru vehiculele din categoria N, părțile contractante care aplică prezentul regulament acordă omologări doar dacă tipul de vehicul îndeplinește cerințele prezentului regulament, astfel cum a fost modificat de suplimentul 5 la seria 05 de amendamente.
- 14.11. Începând cu 16 iulie 2008, pentru vehiculele din categoria N, părțile contractante care aplică prezentul regulament pot refuza să recunoască omologările care nu au fost acordate conform suplimentului 5 la seria 05 de modificări ale prezentului regulament.
- 14.12. Începând cu data oficială a intrării în vigoare a seriei 07 de amendamente, niciuna dintre părțile contractante care aplică prezentul regulament nu refuză acordarea de omologări în temeiul prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 07 de amendamente.
- 14.13. Începând cu 24 de luni de la data intrării în vigoare a seriei 07 de amendamente, părțile contractante care aplică prezentul regulament acordă omologări numai dacă sunt îndeplinite cerințele prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 07 de amendamente.
- 14.14. Începând cu 36 de luni de la data intrării în vigoare a seriei 07 de amendamente, părțile contractante care aplică prezentul regulament pot refuza recunoașterea omologărilor care nu au fost acordate în conformitate cu seria 07 de amendamente la prezentul regulament.
- 14.15. În pofida dispozițiilor de la punctele 14.13 și 14.14, omologările pentru categorii de vehicule acordate în temeiul seriilor precedente de amendamente la regulament și care nu sunt afectate de seria 07 de amendamente rămân valabile, iar părțile contractante care aplică prezentul regulament continuă să le accepte.
- 14.16. Atâta timp cât nu există cerințe privind montarea obligatorie a ancorajelor centurii de siguranță pentru scaune rabatabile în cerințele naționale la momentul adoptării prezentului regulament, părțile contractante pot continua să autorizeze această situație în scopul omologărilor naționale, însă, în acest caz, categoriile respective de autobuze nu pot fi omologate de tip în temeiul prezentului regulament.

- 14.17. Începând de la data intrării în vigoare a suplimentului 2 la seria 07 de amendamente, nicio parte contractantă care aplică prezentul regulament nu poate refuza acordarea unei omologări de tip în temeiul prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin suplimentul 2 la seria 07 de amendamente.
- 14.18. Începând cu 12 luni de la intrarea în vigoare a suplimentului 2 la seria 07 de amendamente, părțile contractante care aplică prezentul regulament acordă omologări de tip numai acelor tipuri de vehicule care respectă cerințele prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin suplimentul 2 la seria 07 de amendamente.
- 14.19. Părțile contractante care aplică prezentul regulament nu refuză extinderea omologărilor acordate, chiar dacă nu sunt îndeplinite dispozițiile suplimentului 2 la seria 07 de amendamente la prezentul regulament.
-

ANEXA 1

FIȘA DE COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 mm × 297 mm)]



Emisă de către: denumirea serviciului administrativ

.....

.....

.....

privind ⁽²⁾ acordarea omologării
 extinderea omologării
 refuzul omologării
 retragerea omologării
 încetarea definitivă a producției

unui tip de vehicul în ceea ce privește ancorajele centurilor de siguranță și sistemele de ancorare ISOFIX și, dacă este cazul, ancorajele superioare ISOFIX, în temeiul Regulamentului nr. 14.

Omologare nr. Extindere nr.

1. Denumirea sau marca comercială a autovehiculului
2. Tip de vehicul
3. Numele și adresa producătorului
4. Dacă este cazul, numele și adresa reprezentantului producătorului
5. Desemnarea tipurilor de centuri și de retractoare autorizate pentru fixare la ancorajele cu care este echipat vehiculul:

				Ancorajul de pe (*)/	
				Structura vehiculului	Structura scaunului
Față	Scaun dreapta	{	ancoraje inferioare { ancoraj superior	{ exterior interior	
	Scaun central	{	ancoraje inferioare { ancoraj superior	{ dreapta stânga	
	Scaun stânga	{	ancoraje inferioare { ancoraj superior	{ exterior interior	
Spate	Scaun dreapta	{	ancoraje inferioare { ancoraj superior	{ exterior interior	
	Scaun central	{	ancoraje inferioare { ancoraj superior	{ dreapta stânga	
	Scaun stânga	{	ancoraje inferioare { ancoraj superior	{ exterior interior	

(*) Se completează în coloana adecvată cu litera (literele) următoare:

„A” pentru o centură în trei puncte;
 „B” pentru centuri abdominale;
 „S” pentru centuri de tip special; în acest caz, a se preciza tipul la rubrica „Observații”,
 „Ar”, „Br” sau „Sr” pentru centurile prevăzute cu retractor;
 „Ae”, „Be” sau „Se” pentru centurile prevăzute cu dispozitiv de absorbție a energiei;
 „Are”, „Bre” sau „Sre” pentru centurile prevăzute cu retractor și dispozitiv de absorbție a energiei la cel puțin un ancoraj.

- Observații:
6. Descrierea scaunelor ⁽³⁾
7. Utilizează derogarea ISOFIX specificată la punctul 5.3.8.8. din prezentul regulament: da/nu ⁽²⁾
8. Descrierea sistemelor de reglare, deplasare și blocare a scaunului sau a componentelor sale ⁽³⁾:
9. Descrierea ancorajului scaunului ⁽³⁾:
10. Descrierea tipului special de centură de siguranță necesară în cazul unui ancoraj situat pe structura scaunului sau care include un dispozitiv de dispersare a energiei:
11. Vehiculul prezentat pentru omologare la:
12. Serviciul tehnic responsabil cu încercările de omologare:
13. Data raportului întocmit de serviciul respectiv:
14. Numărul raportului emis de serviciul respectiv:
15. Omologare acordată/extinsă/refuzată/retrasă ⁽²⁾
16. Amplasamentul mărcii de omologare pe vehicul:
17. Locul:
18. Data:
19. Semnătura:
20. Următoarele documente, depuse la serviciul administrativ care a acordat omologarea, pot fi consultate la cerere și sunt anexate la prezenta fișă de comunicare:

desene, scheme și planuri ale ancorajelor centurii, ale sistemelor de ancorare ISOFIX, ale ancorajelor superioare, dacă este cazul, ale suprafeței de contact a pozițiilor de ședere iSize cu podeaua vehiculului, dacă este cazul, precum și ale structurii vehiculului;

fotografii ale ancorajelor centurii, ale sistemelor de ancorare ISOFIX, ale ancorajelor superioare, dacă este cazul, ale suprafeței de contact a pozițiilor de ședere iSize cu podeaua vehiculului, dacă este cazul, precum și ale structurii vehiculului;

desene, scheme și planuri ale scaunelor, ale ancorajelor acestora montate în vehicul, ale dispozitivelor de reglare și de deplasare ale scaunelor și ale părților acestora, precum și ale dispozitivelor lor de blocare ⁽³⁾;

fotografii ale scaunelor, ale ancorajelor acestora, ale sistemelor de reglare și de deplasare ale scaunelor și ale componentelor acestora, precum și ale dispozitivelor lor de blocare ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Numărul de identificare al țării care a acordat/extins/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile privind omologarea din prezentul regulament).

⁽²⁾ A se tăia mențiunile necorespunzătoare.

⁽³⁾ Doar dacă ancorajul este montat pe scaun sau dacă curea centurii se sprijină pe scaun.

ANEXA 2

EXEMPLE DE MĂRCI DE OMOLOGARE

Modelul A

(a se vedea punctul 4.4 din prezentul regulament)

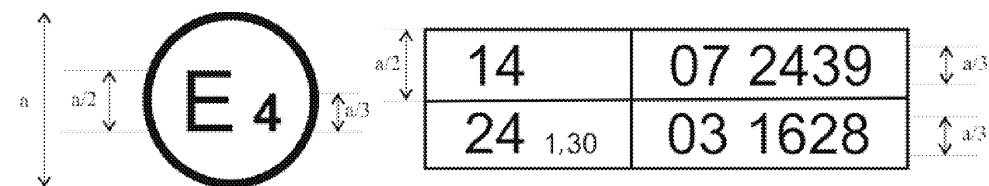


a = minimum 8 mm

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, indică faptul că tipul de vehicul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E 4), în ceea ce privește ancorajele centurilor de siguranță, în temeiul Regulamentului nr. 14, sub numărul 072439. Primele două cifre ale numărului de omologare indică faptul că Regulamentul nr. 14 includea deja seria 07 de amendamente atunci când a fost acordată omologarea.

Modelul B

(a se vedea punctul 4.5 din prezentul regulament)



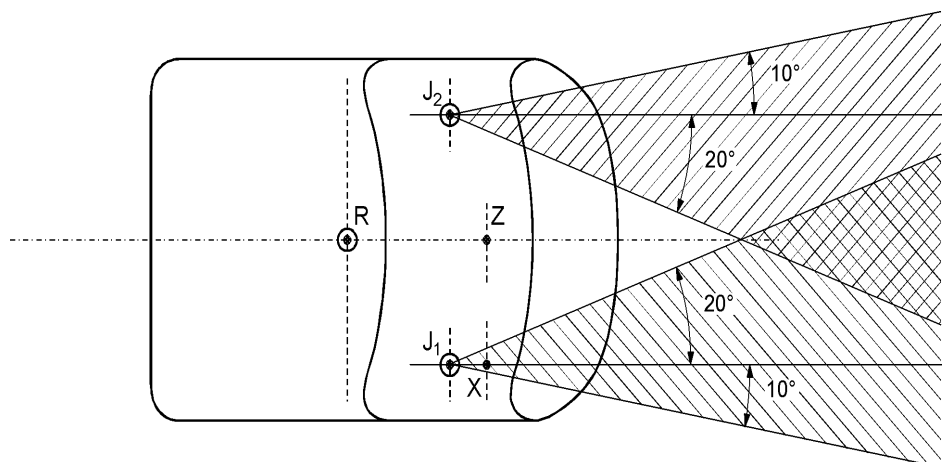
a = minimum 8 mm

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, indică faptul că tipul de vehicul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E. 4), în temeiul Regulamentelor nr. 14 și 24 (*). (În cazul Regulamentului nr. 24, valoarea corectată a coeficientului de absorbție este 1,30 m⁻¹). Numerele de omologare indică faptul că, la data la care au fost acordate aceste omologări, Regulamentul nr. 14 includea seria 07 de amendamente, iar Regulamentul nr. 24 includea seria 03 de amendamente.

(*) Cel de al doilea număr este prezentat doar cu titlu de exemplu.

Figura 2

Ancorajele efective superioare în conformitate cu punctul 5.4.3.7.3 din regulament



ANEXA 4

PROCEDURA DE DETERMINARE A PUNCTULUI „H” ȘI A UNGHIIULUI REAL AL TRUNCHIULUI PENTRU POZIȚIILE DE ȘEDERE ÎN AUTOVEHICULE ⁽¹⁾

Apendicele 1 — Descrierea mașinii tridimensionale pentru punctul „H” ⁽¹⁾

Apendicele 2 — Sistemul de referință tridimensional ⁽¹⁾

Apendicele 3 — Parametrii de referință cu privire la pozițiile de ședere ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Procedura este descrisă în anexa 1 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

ANEXA 5

DISPOZITIVUL DE TRACȚIUNE

Figura 1

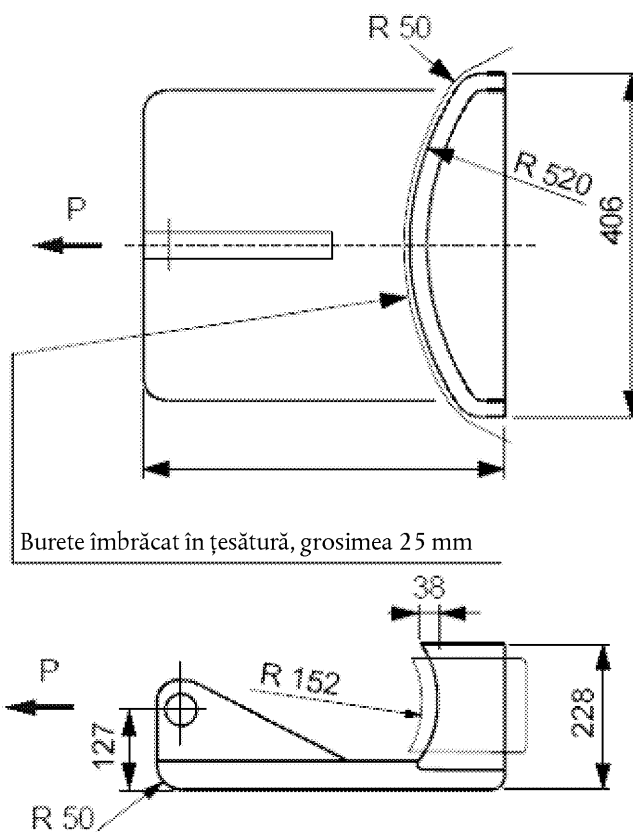
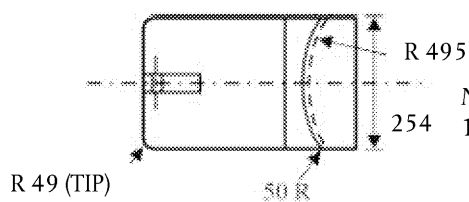


Figura 1a



Note:

1. Bloc acoperit cu cauciuc spongios de densitate medie îmbrăcat în țesătură, grosimea 25 mm
2. Toate dimensiunile sunt în milimetri (mm)

Diametrul
orificiului: 19

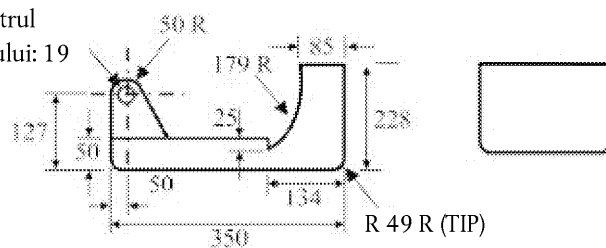


Figura 1b

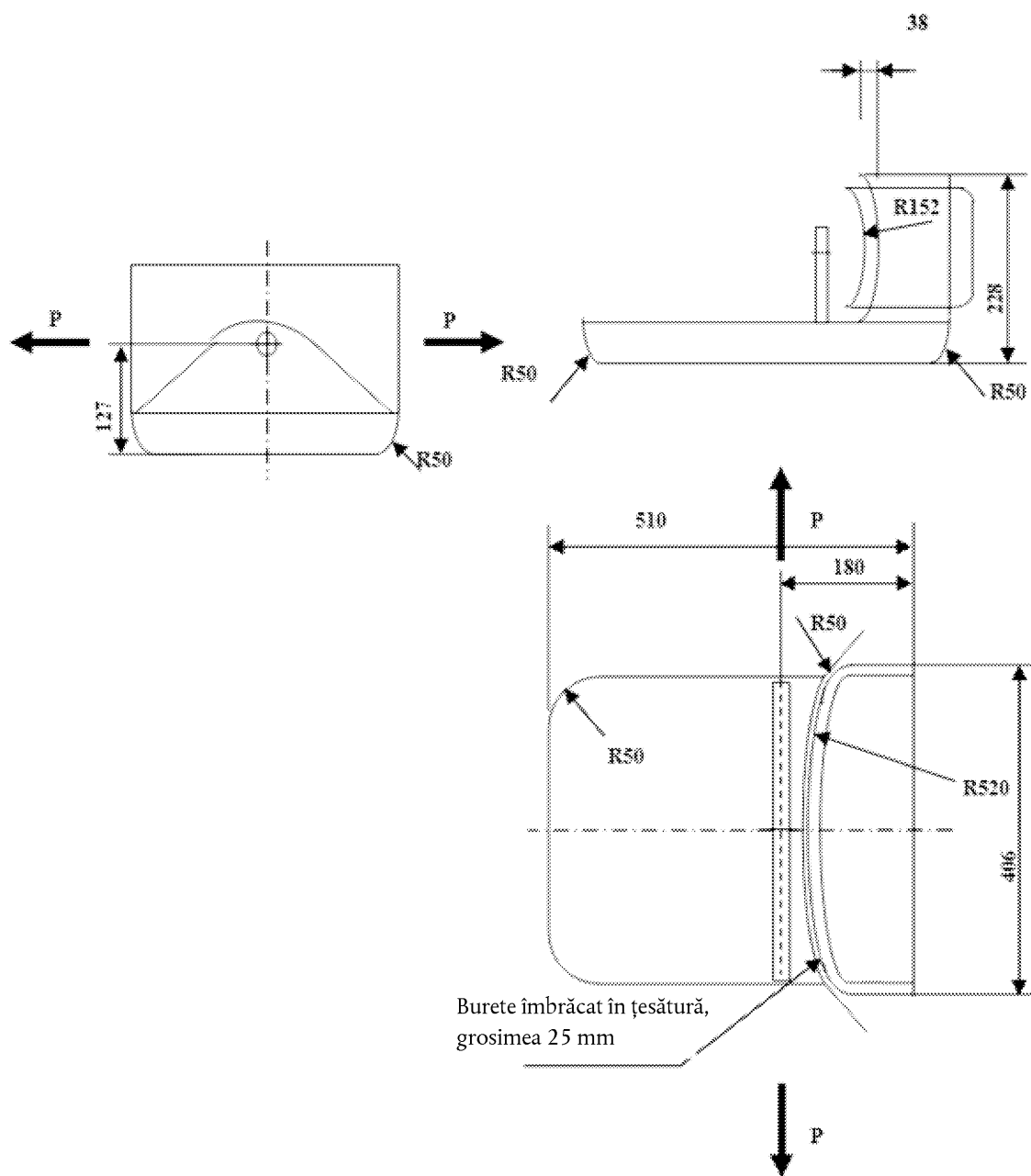
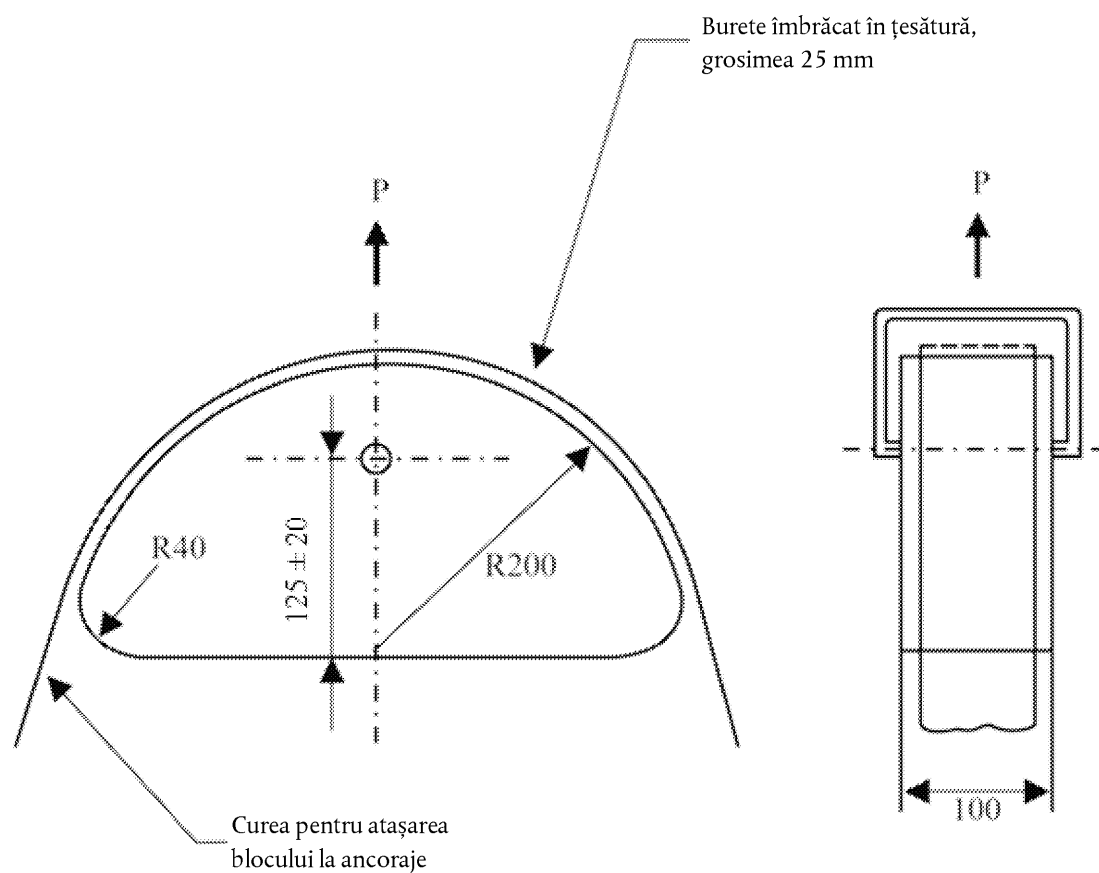


Figura 2

(Dimensiuni în milimetri)

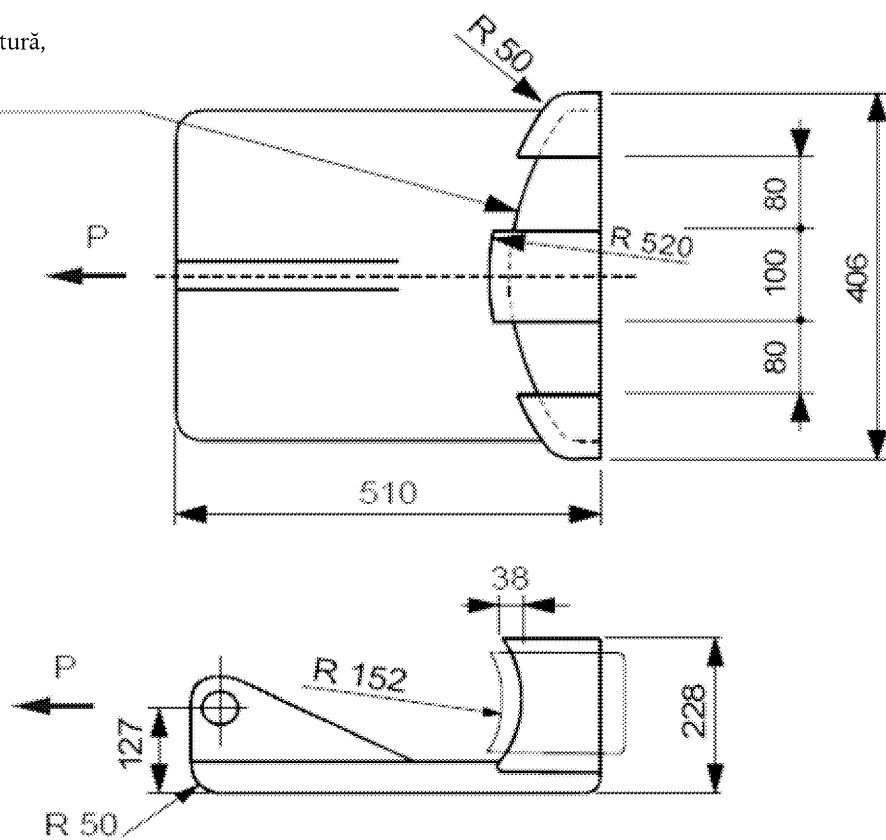


Pentru fixarea curelei, dispozitivul de tracțiune pentru centura de siguranță diagonală se poate modifica prin adăugarea a două margini exterioare și/sau a unor bolțuri pentru a împiedica desprinderea curelei în timpul încercării la întindere.

Figura 3

(Dimensiuni în milimetri)

Burete îmbrăcat în țesătură,
grosimea 25 mm



ANEXA 6

NUMĂRUL MINIM DE ANCORAJE ȘI POZIȚIA ANCORAJELOR INFERIOARE

Categoría vehiculului	Poziții de ședere cu fața spre direcția de mers				Poziții de ședere cu spatele la direcția de mers	Poziții de ședere laterale
	Partea laterală		Partea centrală			
	Partea frontală	Altele	Partea frontală	Altele		
M ₁	3	3	3	3	2	—
M ₂ ≤ 3,5 tone	3	3	3	3	2	—
M ₂ > 3,5 tone	3 ⊕	3 sau 2 	3 sau 2 	3 sau 2 	2	—
M ₃	3 ⊕	3 sau 2 	3 sau 2 	3 sau 2 	2	2
N ₁	3	3 sau 2 Ø	3 sau 2 *	2	2	—
N ₂ & N ₃	3	2	3 sau 2 *	2	2	—

Legendă:

- 2: Două ancoraje inferioare care permit instalarea unei centuri de siguranță de tip B sau a unor centuri de siguranță de tipurile Br, Br3, Br4m sau Br4Nm, în cazul în care acest lucru este necesar în conformitate cu apendicele 1 la anexa 13 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3).
- 3: Două ancoraje inferioare și un ancoraj superior care permit instalarea unei centuri de siguranță în trei puncte de tip A sau a unor centuri de siguranță de tipurile Ar, Ar4m sau Ar4Nm, în cazul în care acest lucru este cerut în conformitate cu apendicele 1 la anexa 13 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3).
- Ø: se referă la punctul 5.3.3 (sunt autorizate două ancoraje dacă un scaun este situat pe partea interioară a culoarului);
- *: se referă la punctul 5.3.4 (sunt autorizate două ancoraje dacă parbrizul se află în afara zonei de referință);
- : se referă la punctul 5.3.5 (sunt autorizate două ancoraje dacă nu se află nimic în zona de referință);
- ⊕: se referă la punctul 5.3.7 (dispoziție specială privind nivelul superior al unui vehicul cu etaj).

Apendicele 1

Amplasamentul ancorajelor inferioare – exclusiv cerințe unghiulare

	Poziție de ședere	M ₁	Altul decât M ₁
Partea frontală *	partea cu catarama (α_2)	45°-80°	30°-80°
	altă parte decât cea cu catarama (α_1)	30°-80°	30°-80°
	unghi constant	50°-70°	50°-70°
	banchetă – partea cu catarama (α_2)	45°-80°	20°-80°
	banchetă – altă parte decât cea cu catarama partea laterală (α_1)	30°-80°	20°-80°
	scaun reglabil cu unghiul spătarului < 20°	45°-80° (α_2)* 20°-80° (α_1)*	20°-80°
Partea din spate #		30°-80°	20°-80° Ψ
Scaun rabatabil	Nu este prevăzut niciun ancoraj pentru centură. Dacă ancorajele sunt instalate: a se vedea cerințele privind unghiurile pentru partea din față și partea din spate.		

Legendă:

#: Lateral și central.

*: Dacă unghiul nu este constant, a se vedea punctul 5.4.2.1.

 Ψ : 45° - 90° în cazul scaunelor vehiculelor din categoriile M₂ și M₃.

ANEXA 7

ÎNCERCARE DINAMICĂ, PREZENTATĂ CA ALTERNATIVĂ LA ÎNCERCAREA STATICĂ DE REZISTENȚĂ A ANCORAJELOR CENTURILOR DE SIGURANȚĂ**1. DOMENIU DE APLICARE**

Prezenta anexă descrie o încercare dinamică pe o platformă de încercare care poate fi realizată ca alternativă la încercarea statică a rezistenței ancorajelor pentru centurile de siguranță prevăzute la punctele 6.3 și 6.4 din prezentul regulament.

Această alternativă poate fi aplicată la inițiativa producătorului, în cazul unui grup de scaune la care toate pozițiile de ședere sunt echipate cu centuri de siguranță în trei puncte asociate cu funcții de limitare a presiunii asupra toracelui și atunci când grupul de scaune include în plus o poziție de ședere pentru care ancorajul superior al centurii este fixat la structura scaunului.

2. DISPOZIȚII

- 2.1. În cazul încercării dinamice descrise la punctul 3 din prezenta anexă, nu trebuie să se producă nicio ruptură a vreunui ancoraj și nici a zonei care îl înconjoară. Este totuși admisă o rupere programată, necesară pentru funcționarea dispozitivului de limitare a sarcinii.

Trebuie să fie respectate distanțele minime dintre ancorajele efective inferioare prevăzute la punctul 5.4.2.5 din prezentul regulament, precum și cerințele pentru ancorajele efective superioare, specificate la punctul 5.4.3 din prezentul regulament, completate, după caz, de dispozițiile punctului 2.1.1 de mai jos.

- 2.1.1. Pentru vehiculele din categoria M₁, a căror masă totală admisibilă nu depășește 2,5 tone, dacă ancorajul superior este fixat la structura scaunului, el nu trebuie să depășească un plan transversal care trece prin punctele R și C ale scaunului respectiv (a se vedea figura 1 din anexa 3 la prezentul regulament).

Pentru alte vehicule decât cele menționate mai sus, ancorajul superior nu trebuie să depășească în timpul încercării un plan transversal înclinat cu 10° înspre înainte și care trece prin punctul R al scaunului.

- 2.2. În vehiculele în care sunt utilizate, dispozitivele de deplasare și de blocare care permit ocupanților tuturor locurilor să iasă din vehicul trebuie să poată fi acționate manual și după încercare.
- 2.3. Manualul de utilizare a vehiculului trebuie să conțină o mențiune care să indice faptul că o centură de siguranță nu poate fi înlocuită decât cu o centură omologată pentru poziția de ședere respectivă și trebuie să identifice în special pozițiile de ședere pentru care nu poate fi instalată decât o centură adecvată, echipată cu o funcție de limitare a sarcinii.

3. CONDIȚII DE REALIZARE A ÎNCERCĂRII DINAMICE**3.1. Condiții generale**

Condițiile generale descrise la punctul 6.1. din prezentul regulament se aplică și încercării din prezenta anexă.

3.2. Instalare și pregătire**3.2.1. Cărucior**

Căruciorul trebuie să fie construit astfel încât să nu prezinte nicio deformare permanentă după încercare. El trebuie condus astfel încât, în momentul impactului, să nu se abată cu mai mult de 5° față de planul vertical și de 2° față de planul orizontal.

3.2.2. Fixarea structurii vehiculului

Partea din structura vehiculului considerată esențială pentru rigiditatea vehiculului în raport cu ancorajele scaunelor și cu ancorajele centurilor de siguranță trebuie să fie fixată pe căruciorul de încercare conform dispozițiilor indicate la punctul 6.2 din prezentul regulament.

3.2.3. Sistemele de fixare a scaunelor

- 3.2.3.1. Sistemele de fixare a scaunelor (scaunele complete, ansamblurile de centuri de siguranță și dispozitivele de limitare a sarcinii) trebuie să fie montate pe structura vehiculului conform specificațiilor vehiculului din producția de serie.

Părțile vehiculului aflate în fața scaunului care face obiectul încercării (tablou de bord, scaun etc.) pot fi montate pe căruciorul de încercare. Dacă există un airbag frontal, acesta trebuie să fie dezactivat.

- 3.2.3.2. La cererea producătorului și de comun acord cu serviciul tehnic responsabil cu încercările, anumite elemente ale sistemelor de fixare a scaunelor (altele decât scaunele complete, ansamblurile de centuri de siguranță și dispozitivele de limitare a sarcinii), pot să nu fie montate pe structura vehiculului sau pot fi înlocuite cu elemente având o rigiditate echivalentă sau mai mică și ale căror dimensiuni sunt mai mici sau egale cu dimensiunile accesoriilor interioare ale vehiculului, cu condiția ca la încercare, configurația să fie cel puțin la fel de defavorabilă ca cea de serie în ceea ce privește eforturile aplicate ancorajelor scaunului și ale centurii de siguranță.

- 3.2.3.3. Scaunele trebuie să fie reglate astfel cum este prevăzut la punctul 6.1.2 din prezentul regulament, în poziția de utilizare aleasă de serviciul tehnic responsabil cu încercările ca fiind cea mai defavorabilă în ceea ce privește rezistența ancorajelor și compatibilă cu instalarea manechinelor în vehicul.

3.2.4. Manechine

Un manechin ale cărui dimensiuni și masă sunt definite în anexa 8 trebuie să fie amplasat pe fiecare scaun și fixat cu ajutorul centurii de siguranță prevăzute în vehicul.

Nu este necesară nicio aparatură specifică pentru manechin.

3.3. Încercarea

- 3.3.1. Căruciorul trebuie propulsat astfel încât, în timpul încercării, variația sa de viteză să fie de 50 km/h. Decelerația căruciorului trebuie să aibă valori cuprinse în intervalul specificat în anexa 8 la Regulamentul nr. 16.

- 3.3.2. Dacă este cazul, sunt activate dispozitive de fixare suplimentare (dispozitive de pretensionare etc., cu excepția airbagurilor), în funcție de indicațiile producătorului vehiculului.

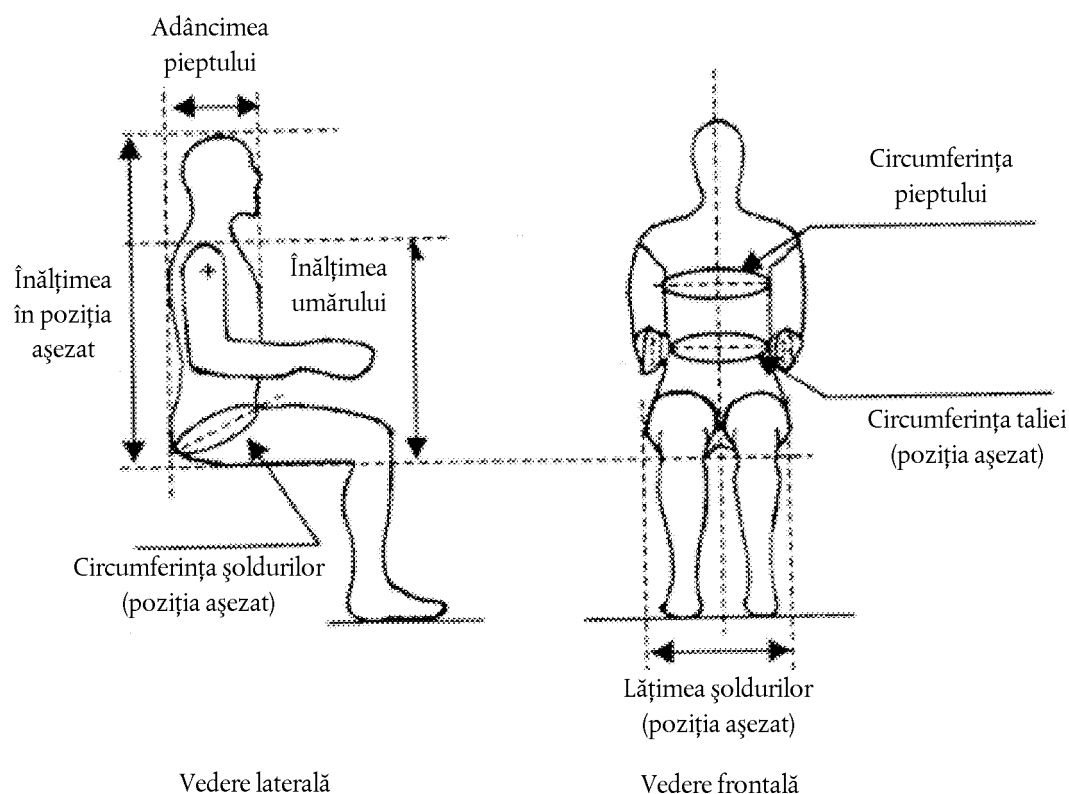
- 3.3.3. Trebuie să se verifice dacă deplasarea ancorajelor centurii de siguranță nu depășește limitele specificate la punctele 2.1 și 2.1.1 din prezenta anexă.
-

ANEXA 8

SPECIFICAȚII PENTRU MANECHIN (*)

Masa	97,5 ± 5 kg
Înălțimea în poziția așezat	965 mm
Lățimea umerilor (poziția așezat)	415 mm
Circumferința umerilor (poziția așezat)	1 200 mm
Circumferința taliei (poziția așezat)	1 080 mm
Adâncimea pieptului	265 mm
Circumferința pieptului	1 130 mm
Înălțimea umerilor	680 mm
Toleranța admisă pentru toate dimensiunile de mai sus:	± 5 %

Observație: În figura de mai jos este prezentată o schiță explicativă a dimensiunilor.



(*) Dispozitivele descrise în *Australian Design Rule (ADR) 4/03* și *Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) nr. 208* sunt considerate echivalente.

ANEXA 9

SISTEME DE ANCORARE ISOFIX ȘI ANCORAJE SUPERIOARE ISOFIX

Figura 1

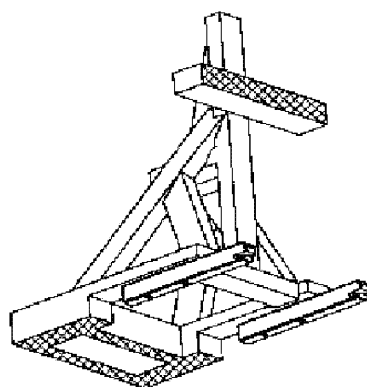
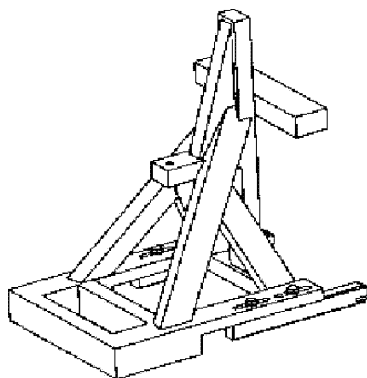
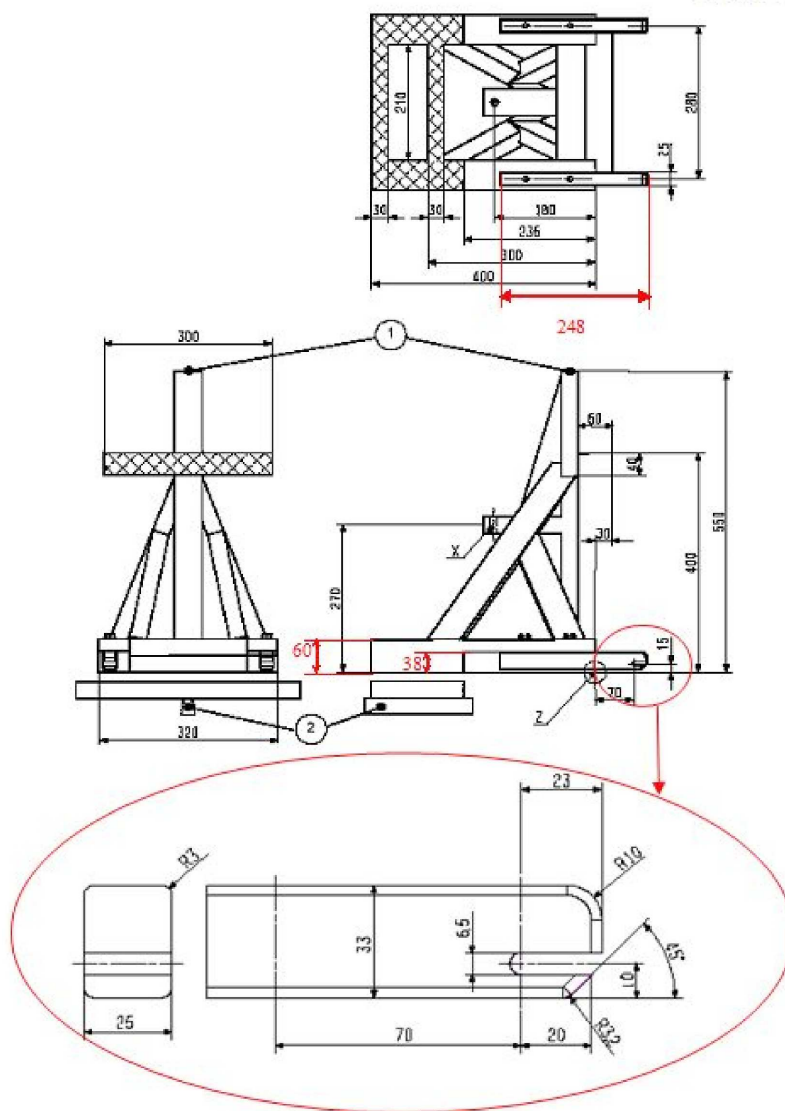
Dispozitivul de aplicare a forței statice (DAFS), vederi izometrice

Figura 2

Dispozitivul de aplicare a forței statice (DAFS), dimensiuni

(Dimensiuni în milimetri)



Legendă:

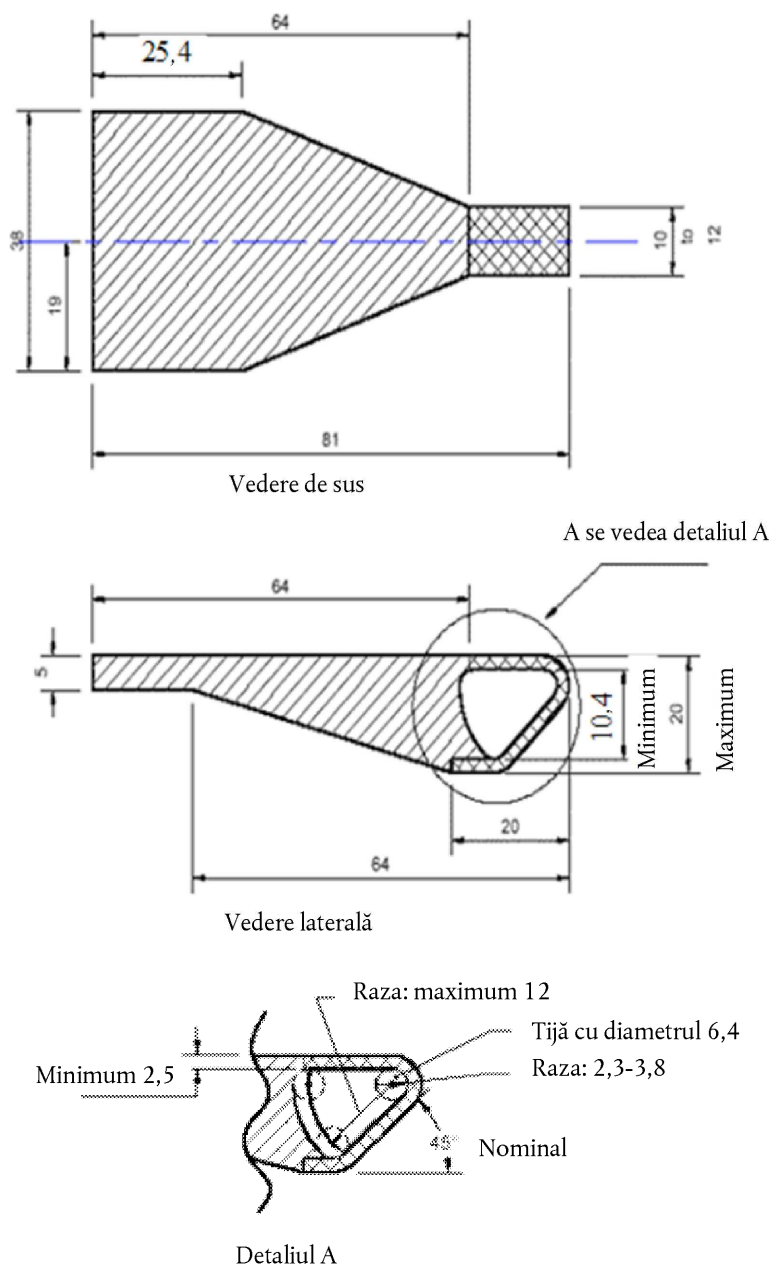
- 1 Punct de fixare superior.
- 2 Punct de fixare a pivotului pentru încercarea rigidității, conform descrierii de mai jos.

Rigiditatea DAFS: Atunci când este fixat pe o (mai multe) bară (bare) de ancorare, în timp ce partea transversală frontală a DAFS se sprijină pe o bară rigidă fixată în punctul median cu ajutorul unui pivot longitudinal amplasat la 25 mm sub baza DAFS (pentru a permite îndoirea și torsiunea bazei DAFS), punctul X nu trebuie să se deplaseze cu mai mult de 2 mm în nicio direcție, atunci când forțele sunt aplicate în conformitate cu specificațiile din tabelul 1 de la punctul 6.6.4 din prezentul regulament. Orice deformare a sistemului de ancorare ISOFIX trebuie exclusă de la măsurători.

Figura 3

Dimensiunile dispozitivului de cuplare la ancorajul superior ISOFIX (de tip cârlig)

(Dimensiuni în milimetri)

**Legendă:**

Structură exterioră (dacă există)

Zonă în care trebuie să se situeze în întregime
profilul interfeței cârligului curelei superioare

Figura 4

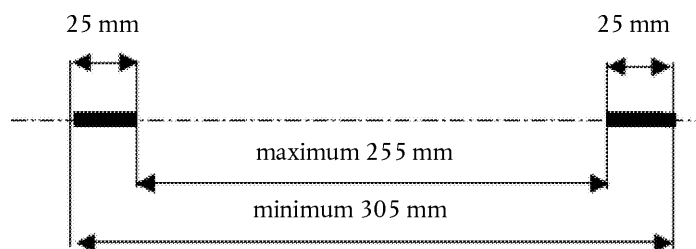
Distanța dintre cele două zone de ancorare inferioară

Figura 5

Model standard bidimensional

(Dimensiuni în milimetri)

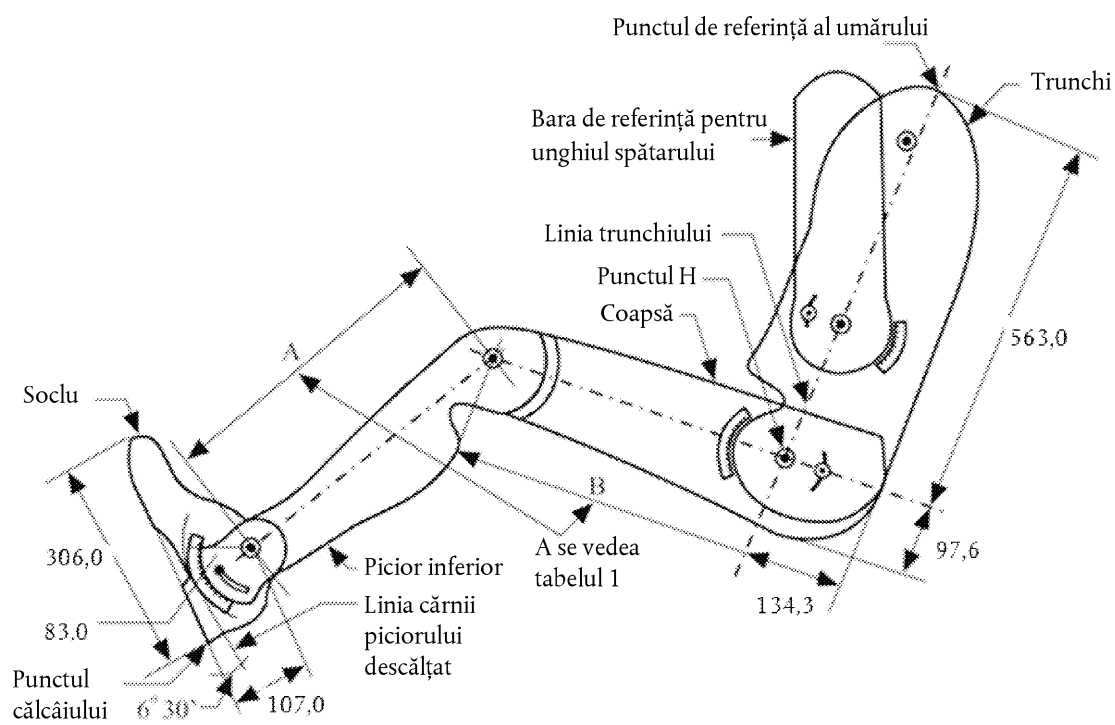
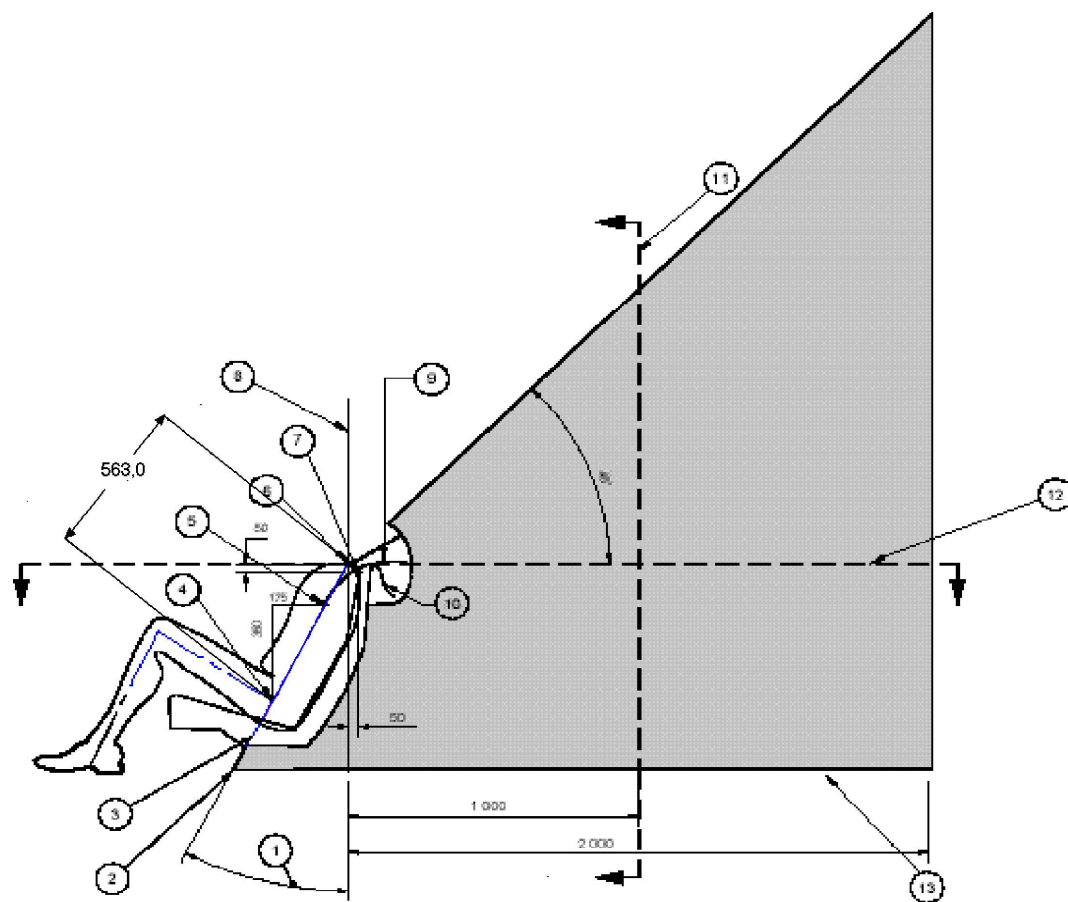


Figura 6

Poziția ancorajului superior ISOFIX, zona ISOFIX – Vedere laterală

(Dimensiuni în milimetri)



Legendă:

- 1 Unghi spate
- 2 Intersecția planului de referință al liniei trunchiului cu podeaua
- 3 Planul de referință al liniei trunchiului
- 4 Punctul H
- 5 Punctul „V”
- 6 Punctul „R”
- 7 Punctul „W”
- 8 Planul longitudinal vertical
- 9 Lungimea de înfășurare a curelei măsurată de la punctul „V”: 250 mm
- 10 Lungimea de înfășurare a curelei măsurată de la punctul „W”: 200 mm
- 11 Secțiunea transversală a planului „M”
- 12 Secțiunea transversală a planului „R”
- 13 Linia reprezintă suprafața specifică a podelei autovehiculului în interiorul zonei prevăzute

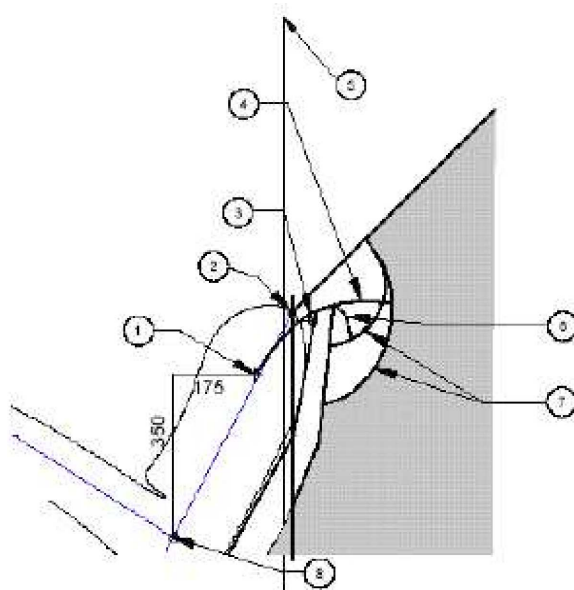
Note:

- 1 Porțiunea din ancorajul superior prevăzută pentru conectarea la cârligul de ancorare superior trebuie să se afle în zona gri.
- 2 Punctul „R”: punct de referință pentru umeri.
- 3 Punctul „V”: punctul de referință V, aflat la o distanță pe verticală de 350 mm deasupra punctului H și la o distanță pe orizontală de 175 mm în spatele punctului H.
- 4 Punctul „W”: punctul de referință W, aflat la o distanță pe verticală de 50 mm sub punctul „R” și la o distanță pe orizontală de 50 mm în spatele punctului „R”.
- 5 Planul „M”: planul de referință M, aflat la o distanță pe orizontală de 1 000 mm în spatele punctului „R”.
- 6 Suprafețele cele mai avansate ale zonei sunt generate prin baleierea celor două linii de înfășurare, pe toată raza extinsă a acestora, în partea frontală a zonei respective. Liniile de înfășurare reprezintă lungimea minimă reglată a unor curele tipice superioare, care pornesc fie din partea superioară a sistemului de fixare pentru copii (punctul „W”), fie de mai jos, din spatele sistemului de fixare pentru copii (punctul „V”).

Figura 7

Amplasamentul ancorajului superior ISOFIX, zona ISOFIX – Vedere laterală mărită a suprafeței de înfășurare

(Dimensiuni în milimetri)



Legendă:

- 1 Punctul „V”
- 2 Punctul „R”
- 3 Punctul „W”
- 4 Lungimea de înfășurare a curelei măsurată de la punctul „V”: 250 mm
- 5 Planul longitudinal vertical
- 6 Lungimea de înfășurare a curelei măsurată de la punctul „W”: 200 mm
- 7 Arce create de lungimile de înfășurare
- 8 Punctul H

Note:

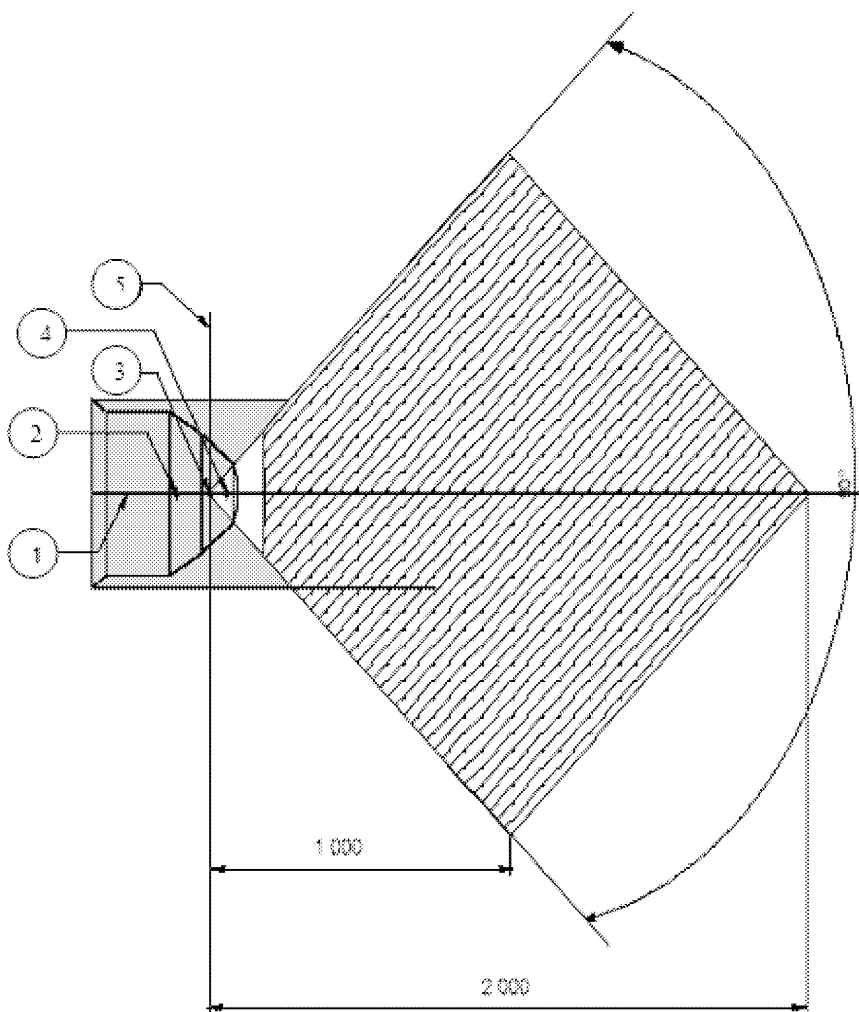
- 1 Porțiunea din ancorajul superior prevăzută pentru conectarea la cârligul de ancorare superior trebuie să se afle în zona hașurată.
- 2 Punctul „R”: punct de referință pentru umeri.
- 3 Punctul „V”: punctul de referință V, aflat la o distanță pe verticală de 350 mm deasupra punctului H și la o distanță pe orizontală de 175 mm în spatele punctului H.
- 4 Punctul „W”: punctul de referință W, aflat la o distanță pe verticală de 50 mm sub punctul „R” și la o distanță pe orizontală de 50 mm în spatele punctului „R”.
- 5 Planul „M”: planul de referință M, aflat la o distanță pe orizontală de 1 000 mm în spatele punctului „R”.
- 6 Suprafețele cele mai avansate ale zonei sunt generate prin baleierea celor două linii de înfășurare, pe toată raza extinsă a acestora, în partea frontală a zonei respective. Liniile de înfășurare reprezintă lungimea minimă reglată a unor curele tipice de fixare superioară, care pornesc fie din partea superioară a sistemului de fixare pentru copii (punctul „W”), fie de mai jos, din spatele sistemului de fixare pentru copii (punctul „V”).

Figura 8

Amplasamentul ancorajului superior ISOFIX, zona ISOFIX – Vedere în plan

(secțiune transversală în planul R)

(Dimensiuni în milimetri)



Legendă:

- 1 Plan median
- 2 Punctul „V”

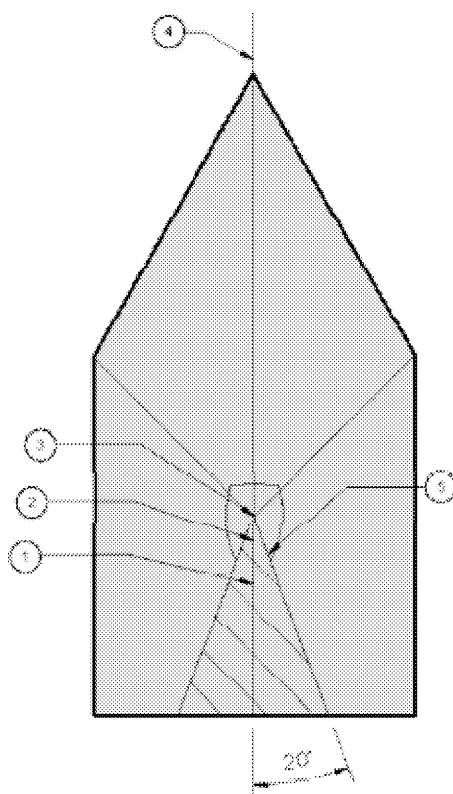
- 3 Punctul „R”
- 4 Punctul „W”
- 5 Planul longitudinal vertical

Note:

- 1 Porțiunea din ancorajul superior prevăzută pentru conectarea la cârligul de ancorare superior trebuie să se afle în zona hașurată.
- 2 Punctul „R”: punct de referință pentru umeri.
- 3 Punctul „V”: punctul de referință V, aflat la o distanță pe verticală de 350 mm deasupra punctului H și la o distanță pe orizontală de 175 mm în spatele punctului H.
- 4 Punctul „W”: punctul de referință W, aflat la o distanță pe verticală de 50 mm sub punctul „R” și la o distanță pe orizontală de 50 mm în spatele punctului „R”.

Figura 9

Amplasamentul ancorajului superior ISOFIX, zona ISOFIX – Vedere frontală



Legendă:

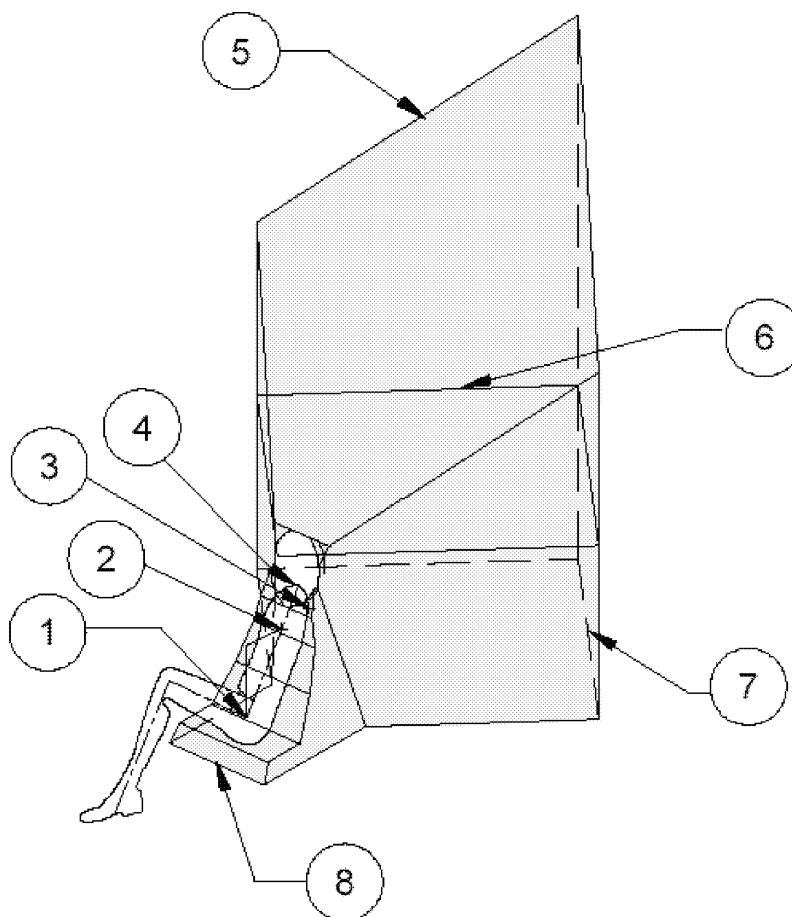
- 1 Punctul „V”
- 2 Punctul „W”
- 3 Punctul „R”
- 4 Plan median
- 5 Vedere a zonei de-a lungul planului de referință al trunchiului

Note:

- 1 Porțiunea din ancorajul superior prevăzută pentru conectarea la cârligul de ancorare superior trebuie să se afle în zona hașurată.
- 2 Punctul „R”: punct de referință pentru umeri.
- 3 Punctul „V”: punctul de referință V, aflat la o distanță pe verticală de 350 mm deasupra punctului H și la o distanță pe orizontală de 175 mm în spatele punctului H.
- 4 Punctul „W”: punctul de referință W, aflat la o distanță pe verticală de 50 mm sub punctul „R” și la o distanță pe orizontală de 50 mm în spatele punctului „R”.

Figura 10

Amplasamentul ancorajului superior ISOFIX, zona ISOFIX – Vedere schematică tridimensională



Legendă:

- 1 Punctul „H”
- 2 Punctul „V”
- 3 Punctul „W”
- 4 Punctul „R”
- 5 Plan înclinat la 45°

6 Secțiunea transversală a planului „R”

7 Suprafața podelei

8 Extremitatea frontală a zonei

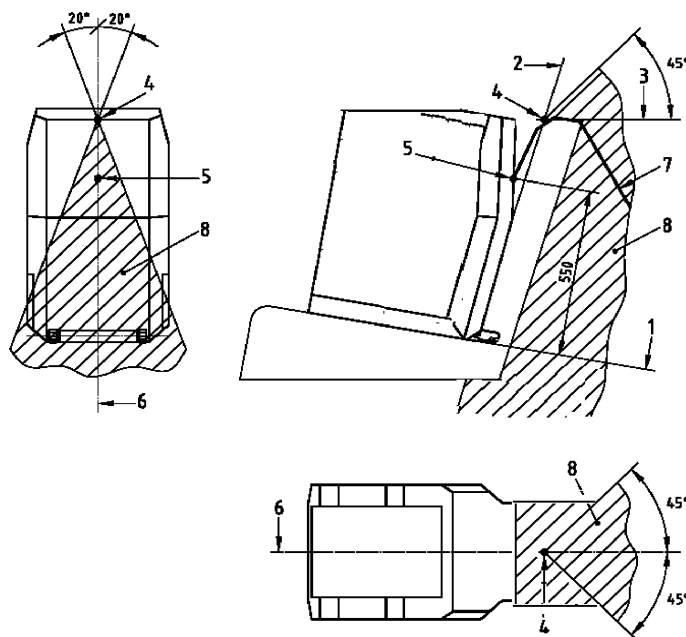
Note:

- 1 Porțiunea din ancorajul superior prevăzută pentru conectarea la cârligul de ancorare superior trebuie să se afle în zona hașurată.
- 2 Punctul „R”: punct de referință pentru umeri.

Figura 11

Metodă alternativă de dispunere a ancorajului superior cu ajutorul dispozitivului „ISO/F2” (B), zona ISOFIX – vederi laterală, de sus și dorsală

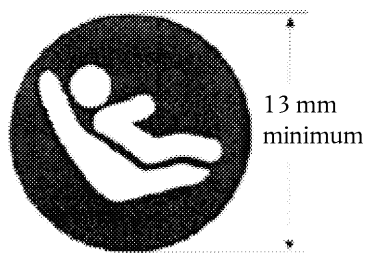
(Dimensiuni în milimetri)



Legendă:

- 1 Fața orizontală a dispozitivului „ISO/F2” (B)
- 2 Fața dorsală a dispozitivului „ISO/F2” (B)
- 3 Dreaptă orizontală tangentă la partea superioară a spătarului (ultimul punct rigid cu rigiditatea mai mare de 50 Shore A)
- 4 Intersecția dintre 2 și 3
- 5 Punct de referință al ancorajului superior
- 6 Linia mediană a dispozitivului „ISO/F2” (B)
- 7 Curea de la ancorajul superior
- 8 Limitele zonei de ancorare

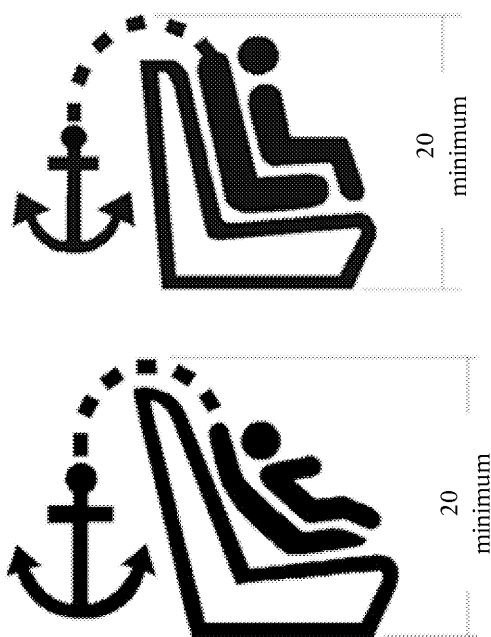
Figura 12

Simbolul pentru ancorajul inferior ISOFIX

Note:

- 1 Desenul nu este la scară.
- 2 Simbolul poate fi prezentat în imaginea în oglindă.
- 3 Culoarea simbolului este aleasă de producător.

Figura 13

Simbol folosit pentru a identifica amplasamentul unui ancoraj superior acoperit

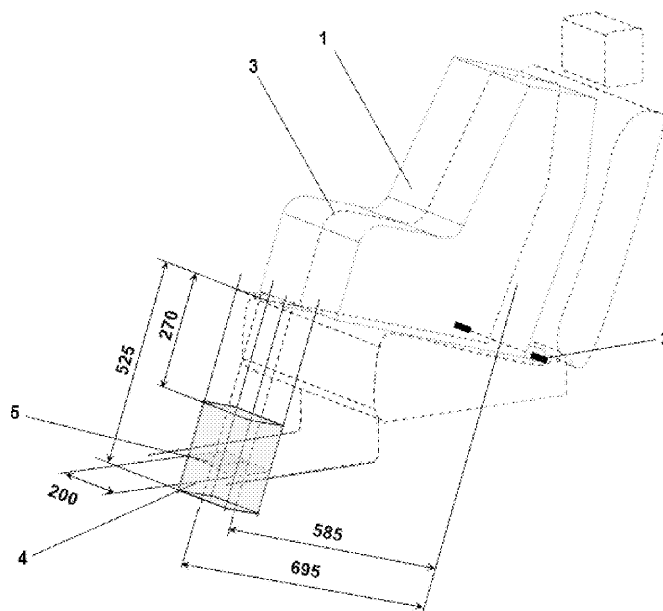
Note:

- 1 Dimensiunile sunt în mm.
- 2 Desenul nu este la scară.
- 3 Simbolul trebuie să fie clar vizibil, evidențiat fie prin culori contrastante, fie printr-o reliefare adecvată, în cazul în care acesta este turnat sau gofrat.

ANEXA 10

POZIȚIE DE ȘEDERE i-Size

Figura 1

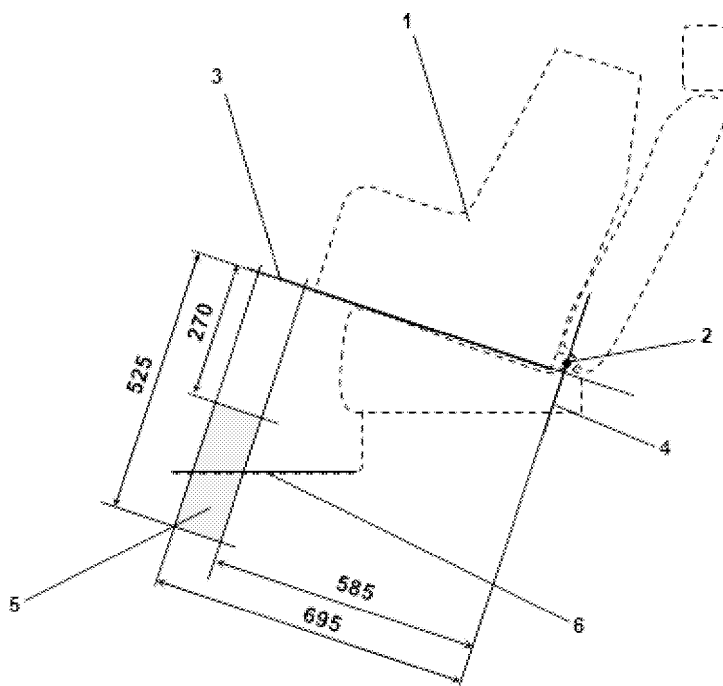
Vedere 3D a spațiului de evaluare a soclului piciorului de sprijin

Legendă:

1. Dispozitiv de fixare a scaunului pentru copii (DFC).
2. Bară pentru ancorajele inferioare ISOFIX.
3. Plan longitudinal median al DFC.
4. Spațiu de evaluare a soclului piciorului de sprijin.
5. Suprafața de contact cu podeaua vehiculului.

Notă: Desenul nu este la scară.

Figura 2

Vedere laterală a volumului de evaluare a dimensiunii piciorului tije de sprijin

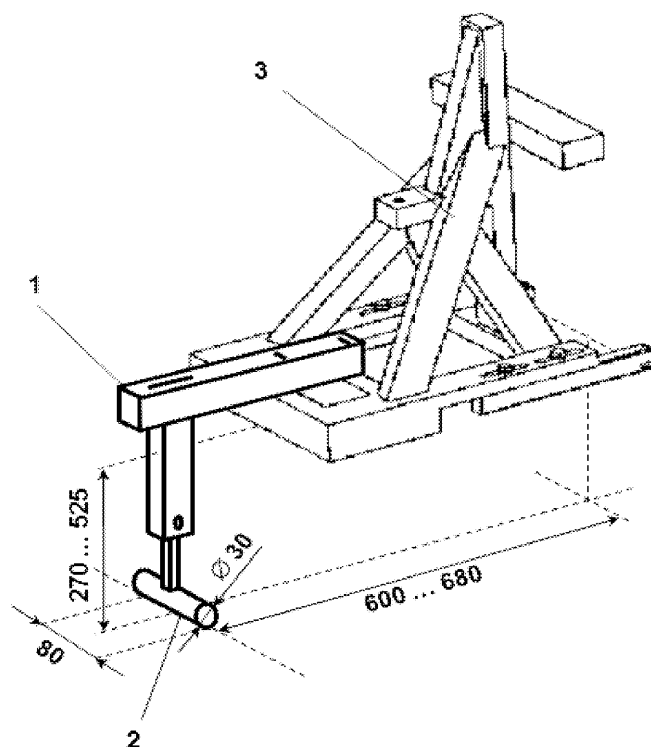
Legendă:

1. Dispozitiv de fixare a scaunului pentru copii (DFC).
2. Bară pentru ancorajele inferioare ISOFIX.
3. Plan format de suprafața inferioară a DFC, atunci când acesta este instalat în poziția de ședere prevăzută.
4. Plan care traversează bara ancorajului inferior și este perpendicular pe planul longitudinal median al DFC și pe planul format de suprafața inferioară a DFC atunci când acesta din urmă este instalat în poziția de ședere prevăzută.
5. Spațiu de evaluare a soclului piciorului de sprijin în care trebuie să se afle podeaua vehiculului. Acest spațiu reprezintă intervalul de ajustare a lungimii și înălțimii piciorului de sprijin al unui sistem i-Size de fixare a scaunului pentru copii.
6. Podeaua vehiculului.

Notă: Desenul nu este la scară.

Figura 3

Exemplu de dispozitiv modificat de aplicare a forței statice cu sondă de verificare pentru piciorul de sprijin (DAFSPS) care indică intervalul de reglare necesar și dimensiunile soclului piciorului de sprijin



Legendă:

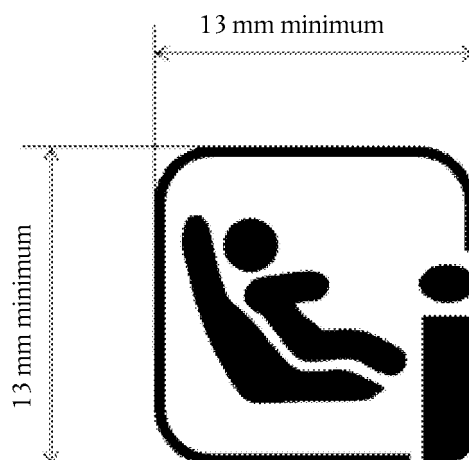
1. Dispozitiv de încercare pentru piciorul de sprijin.
2. Soclul piciorului de sprijin.
3. DAFS (astfel cum este definit în anexa 9 la prezentul regulament).

Note:

1. Desenul nu este la scară.
2. Dispozitivul de încercare pentru piciorul de sprijin trebuie:
 - (a) să asigure efectuarea încercării în limitele întregii suprafețe de contact cu podeaua vehiculului definită pentru pozițiile de ședere i-Size individuale;
 - (b) să fie fixată în mod rigid la DAFS, astfel încât forțele aplicate asupra DAFS să fie transmise direct ca forțe de încercare în podeaua vehiculului, fără ca forțele de încercare de reacțiune să fie reduse ca urmare a amortizării în dispozitivul de încercare pentru piciorul de sprijin sau a deformării acestui dispozitiv.
3. Soclul piciorului de sprijin este format dintr-un cilindru cu lățimea de 80 mm, diametrul de 30 mm și cu margini rotunjite pe ambele fețe, având raza de 2,5 mm.
4. În cazul unei reglări în trepte a înălțimii, intervalul dintre treptele de reglare nu trebuie să depășească 20 mm.

Figura 4

Simbol utilizat pentru identificarea unei poziții de ședere i-Size



Note:

1. Desenul nu este la scară.
 2. Culoarea simbolului este la alegerea producătorului.
-

ISSN 1977-0782 (ediție electronică)
ISSN 1830-3625 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

RO