

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

L 324



Ediția în limba română

Legislație

Anul 62

13 decembrie 2019

Cuprins

II Acte fără caracter legislativ

DECIZII

- ★ Decizia (UE) 2019/2135 a Consiliului din 21 noiembrie 2019 privind poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii Europene, la cea de a treia reuniune a Conferinței părților la Convenția de la Minamata privind mercurul, în legătură cu adoptarea unei decizii privind eliminarea treptată a amalgamului dentar și de modificare a anexei A la convenția respectivă 1
- ★ Decizia (UE) 2019/2136 a Consiliului din 5 decembrie 2019 de autorizare a începerii negocierilor în vederea modificării Acordului internațional din 1992 privind zahărul 3
- ★ Decizia (UE) 2019/2137 a Consiliului din 5 decembrie 2019 de stabilire a faptului că România nu a luat măsuri eficace în urma Recomandării Consiliului din 14 iunie 2019 5
- ★ Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/2138 a Consiliului din 5 decembrie 2019 de modificare a Deciziei 2007/441/CE de autorizare a Republicii Italiene de a aplica măsuri de derogare de la articolul 26 alineatul (1) litera (a) și de la articolul 168 din Directiva 2006/112/CE privind sistemul comun al taxei pe valoarea adăugată 7
- ★ Decizia (UE, Euratom) 2019/2139 a Consiliului din 10 decembrie 2019 de numire a doi membri în comitetul de personalități independente în temeiul articolului 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1141/2014 al Parlamentului European și al Consiliului privind statutul și finanțarea partidelor politice europene și a fundațiilor politice europene 9
- ★ Decizia (UE) 2019/2140 a Comisiei din 21 octombrie 2019 privind ajutorul de stat SA.52194 – 2019/C (ex 2018/FC) – Republica Slovacă – Impozitul pe cifra de afaceri a comercianților cu amănuntul din Slovacia [notificată cu numărul C(2019) 7474] ⁽¹⁾ 11

ACTE ADOPTATE DE ORGANISME CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

- ★ Regulamentul ONU nr. 14 - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește ancorajele centurilor de siguranță [2019/2141] 14

⁽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.

★ Regulamentul ONU-CEE nr. 145 — Dispoziții uniforme privind omologarea unui tip de vehicul în ceea ce privește sistemele de ancoraje ISOFIX, ancorajele superioare ISOFIX și pozițiile de ședere i-Size [2019/2142]	47
--	----

Rectificări

★ Rectificare la Regulamentul (UE) 2019/1966 al Comisiei din 27 noiembrie 2019 de modificare și rectificare a anexelor II, III și V la Regulamentul (CE) nr. 1223/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind produsele cosmetice (JO L 307, 28.11.2019)	80
---	----

II

(Acte fără caracter legislativ)

DECIZII

DECIZIA (UE) 2019/2135 A CONSILIULUI

din 21 noiembrie 2019

privind poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii Europene, la cea de a treia reuniune a Conferinței părților la Convenția de la Minamata privind mercurul, în legătură cu adoptarea unei decizii privind eliminarea treptată a amalgamului dentar și de modificare a anexei A la convenția respectivă

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 192 alineatul (1), coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Prin Decizia (UE) 2017/939 a Consiliului ⁽¹⁾, Uniunea a încheiat Convenția de la Minamata privind mercurul ⁽²⁾ (denumită în continuare „convenția”), care a intrat în vigoare la 16 august 2017.
- (2) În temeiul Deciziei MC-1/1 privind regulamentul de procedură, adoptată de Conferința părților la convenție în cadrul primei sale reuniuni, părțile urmează să depună toate eforturile pentru a ajunge, prin consens, la un acord cu privire la toate aspectele de fond.
- (3) Se preconizează că, în cadrul celei de a treia sale reuniuni din 25-29 noiembrie 2019 (COP3), Conferința părților la convenție va adopta o decizie („decizia propusă”) referitoare la eliminarea treptată a amalgamului dentar și de modificare a anexei A la convenție.
- (4) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii, în cadrul COP3, deoarece decizia propusă, dacă este adoptată, va produce efecte juridice întrucât va trebui ca părțile la convenție să ia măsuri pentru a o pune în aplicare la nivel național și/sau regional.
- (5) Decizia propusă prevede interzicerea, începând cu 2022, a fabricării, importului și exportului de amalgam dentar utilizat pentru tratamentul dinților de lapte, pentru tratamentul dinților copiilor cu vârsta mai mică de 15 ani, precum și al femeilor însărcinate sau care alăptează. Decizia propusă prevede extinderea acestei interdicții, începând cu 2025, la fabricarea, importul și exportul de amalgam dentar pentru toate celelalte utilizări, cu excepția cazului în care nu sunt disponibile alternative fără mercur. Decizia propusă prevede modificarea anexei A la convenție ca modalitate de punere în aplicare a acestor interdicții în cadrul convenției.
- (6) Articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2017/852 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽³⁾ privind mercurul interzice, începând cu 1 iulie 2018, utilizarea amalgamului dentar în Uniune pentru tratamentul dinților de lapte, tratamentul dinților copiilor cu vârsta mai mică de 15 ani, precum și al femeilor însărcinate sau care alăptează, iar articolul 19 din regulament prevede că, până la 30 iunie 2020, Comisia va evalua și va prezenta un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la fezabilitatea eliminării treptate în Uniune a utilizării amalgamului dentar pe termen lung și, de preferință, până în 2030.
- (7) În plus, articolul 10 alineatele (1), (4) și (6) din Regulamentul (UE) 2017/852 prevede că amalgamul dentar se utilizează în Uniune numai sub formă încapsulată predozată, că cabinetele dentare în care se utilizează amalgam dentar, sau se îndepărtează plombe dentare pe bază de amalgam, sau se extrag dinți care conțin astfel de plombe, sunt dotate cu separatoare de amalgam și că medicii dentiști se asigură că deșeurile de amalgam, inclusiv reziduurile de amalgam, particulele și plombele și dinții, sau părți ale acestora, contaminate cu amalgam dentar, sunt manipulate și colectate de o unitate sau o întreprindere autorizată de gestionare a deșeurilor.

⁽¹⁾ Decizia (UE) 2017/939 a Consiliului din 11 mai 2017 privind încheierea, în numele Uniunii Europene, a Convenției de la Minamata privind mercurul (JO L 142, 2.6.2017, p. 4).

⁽²⁾ JO L 142, 2.6.2017, p. 6.

⁽³⁾ Regulamentul (UE) 2017/852 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 mai 2017 privind mercurul și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1102/2008 (JO L 137, 24.5.2017, p. 1).

- (8) Uniunea ar trebui să sprijine adoptarea în cadrul COP3 doar a unei decizii care este în concordanță cu acquis-ul Uniunii. În consecință, decizia propusă ar trebui să fie sprijinită numai în măsura în care conține prevederi referitoare la eliminarea utilizării treptate a amalgamului dentar pentru tratamentul dinților de lapte, tratamentul dinților copiilor cu vârsta mai mică de 15 ani, precum și al femeilor însărcinate sau care alăptează,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a treia reuniuni (COP3) a Conferinței părților la Convenția de la Minamata privind mercurul este de a sprijini adoptarea unei decizii privind eliminarea treptată a utilizării amalgamului dentar care să fie în concordanță cu acquis-ul Uniunii.

Articolul 2

Reprezentanții Uniunii pot conveni, având în vedere evoluțiile din cadrul COP3 și în urma consultărilor cu statele membre care se desfășoară pe parcursul reuniunilor de coordonare la fața locului, asupra unei ajustări a poziției menționate la articolul 1, în măsura în care este în concordanță cu acquis-ul Uniunii, fără a mai fi necesară o nouă decizie a Consiliului.

Articolul 3

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles, 21 noiembrie 2019.

Pentru Consiliu
Președintele
H. KOSONEN

DECIZIA (UE) 2019/2136 A CONSILIULUI**din 5 decembrie 2019****de autorizare a începerii negocierilor în vederea modificării Acordului internațional din 1992 privind zahărul**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 207 alineatul (4) primul paragraf, coroborat cu articolul 218 alineatele (3) și (4),

având în vedere recomandarea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Prin Decizia 92/580/CEE a Consiliului ⁽¹⁾, Uniunea a devenit parte la Acordul internațional din 1992 privind zahărul ⁽²⁾ (ISA) și membru al Organizației Internaționale a Zahărului (OIZ).
- (2) Din 1995, Uniunea a aprobat prelungirea ISA pe perioade de doi ani. La 19 iulie 2019, în cadrul celei de a 55-a sesiuni a Consiliului internațional al zahărului (ISC), Comisia, în urma autorizării acordate de Consiliu, și-a exprimat poziția în favoarea unei prelungiri suplimentare a ISA pentru o perioadă de până la doi ani, care se încheie la 31 decembrie 2021.
- (3) La 19 iulie 2019, ISC a luat decizia de a prelungi ISA cu doi ani, până la 31 decembrie 2021.
- (4) În temeiul articolului 8 din ISA, ISC îndeplinește sau coordonează îndeplinirea tuturor funcțiilor necesare pentru aplicarea dispozițiilor ISA. În conformitate cu articolul 13 din ISA, toate deciziile ISC se iau, în principiu, prin consens. În absența unui consens, deciziile se iau prin vot cu majoritate simplă, cu excepția cazului în care ISA prevede un vot special.
- (5) În conformitate cu articolul 25 din ISA, membrii OIZ dețin în total 2 000 de voturi. Fiecare membru al OIZ are un anumit număr de voturi care este ajustat anual în funcție de criteriile stabilite în ISA.
- (6) Este în interesul Uniunii să participe la un acord internațional privind zahărul, având în vedere importanța acestui sector pentru o serie de state membre și pentru economia sectorului european al zahărului.
- (7) Cu toate acestea, cadrul instituțional al ISA și, în special, alocarea voturilor între membrii OIZ, care stabilește de asemenea contribuția financiară a membrilor la OIZ, nu mai reflectă realitățile de pe piața mondială a zahărului.
- (8) În temeiul normelor ISA privind contribuțiile financiare la OIZ, partea Uniunii în contribuția financiară a rămas aceeași din 1992, deși piața mondială a zahărului și, în special, poziția relativă a Uniunii pe această piață s-a modificat în mod substanțial de atunci. Prin urmare, Uniunea și-a asumat în ultimii ani o parte disproporționat de mare din costurile bugetare și responsabilitățile în cadrul OIZ.
- (9) Prin Decizia (UE) 2017/2242 a Consiliului ⁽³⁾, Comisia a fost autorizată de Consiliu să înceapă negocieri cu celelalte părți la ISA, în cadrul ISC, în vederea modernizării ISA, în special în ceea ce privește discrepanțele dintre numărul voturilor și contribuția financiară a membrilor OIZ, pe de o parte, și poziția lor relativă pe piața mondială a zahărului, pe de altă parte. Autorizarea respectivă rămâne valabilă până la 31 decembrie 2019.

⁽¹⁾ Decizia 92/580/CEE a Consiliului din 13 noiembrie 1992 privind semnarea și încheierea Acordului internațional din 1992 privind zahărul (JO L 379, 23.12.1992, p. 15).

⁽²⁾ Acordul internațional din 1992 privind zahărul (JO L 379, 23.12.1992, p. 16).

⁽³⁾ Decizia (UE) 2017/2242 a Consiliului din 30 noiembrie 2017 de autorizare a începerii negocierilor în vederea modificării Acordului internațional din 1992 privind zahărul (JO L 322, 7.12.2017, p. 29).

- (10) Pe baza autorizării date prin Decizia (UE) 2017/2242, Comisia a început negocieri cu țările membre ale OIZ și a prezentat propuneri de modificare a articolului 25 din ISA. La 19 iulie 2019, ISC a luat decizia să înceapă negocieri pentru o revizuire parțială a ISA înainte de reuniunea sa din noiembrie 2019, sub coordonarea Conferinței Organizației Națiunilor Unite pentru Comerț și Dezvoltare (UNCTAD). În urma solicitărilor mai multor țări membre ale OIZ, ISC a decis, pe lângă modificarea articolului 25 din ISA, să revizuiască alte părți din ISA, și anume cele privind obiectivele și programul de lucru ale OIZ. În conformitate cu decizia ISC, negocieri urmează să fie încheiate cel târziu la 31 decembrie 2021.
- (11) Prin urmare, este necesară o nouă autorizare din partea Consiliului pentru a acoperi domeniul de aplicare și calendarul extinse ale negocierilor.
- (12) Orice modificare convenită în cadrul negocierilor ar trebui adoptată în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 44 din ISA. În temeiul articolului menționat, ISC poate, prin vot special, să recomande membrilor OIZ o modificare a ISA. În calitate sa de membru al ISC, în conformitate cu articolul 7 din ISA, Uniunea ar trebui să fie în măsură să participe la negocieri în vederea modificării cadrului instituțional al ISA.
- (13) Prin urmare, este oportun ca Comisia să fie autorizată să înceapă negocieri în cadrul ISC pentru a modifica ISA, ca să fie stabilite directive de negociere și ca comitetul special desemnat prin Decizia (UE) 2017/2242 să fie în continuare consultat de către Comisie atunci când desfășoară negocieri,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

- (1) Comisia este autorizată să înceapă negocieri în vederea modificării Acordului internațional din 1992 privind zahărul.
- (2) Negocierile se desfășoară pe baza directivelor de negociere ale Consiliului prevăzute în addendumul la prezenta decizie.

Articolul 2

Negocierile se desfășoară în consultare cu Grupul de lucru pentru produse de bază.

Articolul 3

Prezenta decizie se aplică până la 31 decembrie 2021.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează Comisiei.

Adoptată la Bruxelles, 5 decembrie 2019.

Pentru Consiliu
Președintele
M. LINTILÄ

DECIZIA (UE) 2019/2137 A CONSILIULUI**din 5 decembrie 2019****de stabilire a faptului că România nu a luat măsuri eficace în urma Recomandării Consiliului din 14 iunie 2019**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1466/97 al Consiliului din 7 iulie 1997 privind consolidarea supravegherii pozițiilor bugetare și supravegherea și coordonarea politicilor economice ⁽¹⁾, în special articolul 10 alineatul (2) al patrulea paragraf,

având în vedere recomandarea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) În iunie 2017 și în iunie 2018, Consiliul a constatat, în conformitate cu articolul 121 alineatul (4) din tratat, că în 2016 și, respectiv, în 2017, a existat o abatere semnificativă constatată de la obiectivul bugetar pe termen mediu al României sau de la traiectoria de ajustare în vederea atingerii acestuia. Având în vedere respectivele abateri semnificative stabilite, Consiliul a emis recomandările din 16 iunie 2017 ⁽²⁾ și din 22 iunie 2018 ⁽³⁾, invitând România să ia măsurile necesare pentru a remedia respectivele abateri. Ulterior, Consiliul a constatat că România nu a luat măsuri eficace în urma recomandărilor respective și a emis recomandări revizuite la 5 decembrie 2017 ⁽⁴⁾ și, respectiv, la 4 decembrie 2018 ⁽⁵⁾. Ulterior, Consiliul a constatat că România nu a luat măsuri eficace în urma acestor recomandări revizuite.
- (2) La 14 iunie 2019, Consiliul a constatat că, în 2018, în România a avut din nou loc o abatere semnificativă constatată de la traiectoria de ajustare în vederea atingerii obiectivului bugetar pe termen mediu. Pe această bază, Consiliul a emis o recomandare ⁽⁶⁾ ca România să ia măsurile necesare pentru a se asigura că rata de creștere nominală a cheltuielilor publice primare nete ⁽⁷⁾ nu depășește 4,5 % în 2019 și 5,1 % în 2020, ceea ce corespunde unei ajustări structurale anuale de 1,0 % din produsul intern brut (PIB) în 2019 și de 0,75 % din PIB în 2020. Consiliul a recomandat totodată ca România să utilizeze toate veniturile excepționale pentru a reduce deficitul, iar măsurile de consolidare bugetară să asigure o îmbunătățire durabilă a soldului structural al bugetului general într-o manieră favorabilă creșterii. Consiliul a stabilit data de 15 octombrie 2019 ca termen până la care România să prezinte un raport privind măsurile luate în urma recomandării din 14 iunie 2019.
- (3) La 25 septembrie 2019, Comisia a întreprins o misiune de supraveghere consolidată în România, în vederea monitorizării la fața locului în temeiul articolului -11 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1466/97. După ce a transmis constatările sale provizorii autorităților române pentru formularea de observații, Comisia a prezentat constatările sale Consiliului la 20 noiembrie 2019. Aceste constatări au fost făcute publice. În raportul Comisiei se constată că autoritățile române au planificat să efectueze ajustări structurale numai începând din 2022 și că, prin urmare, nu intenționează să dea curs Recomandării Consiliului din 14 iunie 2019.

⁽¹⁾ JO L 209, 2.8.1997, p. 1.

⁽²⁾ Recomandarea Consiliului din 16 iunie 2017 în vederea corectării abaterii vizibile constatate de la traiectoria de ajustare către atingerea obiectivului bugetar pe termen mediu în România (JO C 216, 6.7.2017, p. 1).

⁽³⁾ Recomandarea Consiliului din 22 iunie 2018 în scopul corectării abaterii semnificative constatate de la traiectoria de ajustare în vederea atingerii obiectivului bugetar pe termen mediu în România (JO C 223, 27.6.2018, p. 3).

⁽⁴⁾ Recomandarea Consiliului din 5 decembrie 2017 cu scopul de a corecta abaterea semnificativă constatată de la traiectoria de ajustare în vederea atingerii obiectivului bugetar pe termen mediu în România (JO C 439, 20.12.2017, p. 1).

⁽⁵⁾ Recomandarea Consiliului din 4 decembrie 2018 în scopul corectării abaterii semnificative constatate de la traiectoria de ajustare în vederea atingerii obiectivului bugetar pe termen mediu în România (JO C 460, 21.12.2018, p. 1).

⁽⁶⁾ Recomandarea Consiliului din 14 iunie 2019 în scopul corectării abaterii semnificative constatate de la traiectoria de ajustare în vederea atingerii obiectivului bugetar pe termen mediu în România (JO C 210, 21.6.2019, p. 1).

⁽⁷⁾ Cheltuielile publice primare nete reprezintă cheltuielile publice totale minus cheltuielile cu dobânzile, cheltuielile cu programele Uniunii acoperite integral din fondurile Uniunii și modificările nediscreționare ale cheltuielilor cu indemnizațiile de șomaj. Formarea brută de capital fix finanțată la nivel național este repartizată uniform de-a lungul unei perioade de patru ani. Se iau în calcul și măsurile discreționare privind veniturile sau creșterile de venituri impuse prin lege. Măsurile cu caracter excepțional, atât pe partea de venituri, cât și pe partea de cheltuieli, sunt compensate.

- (4) La 15 octombrie 2019, autoritățile române au prezentat un raport privind măsurile luate în urma Recomandării Consiliului din 14 iunie 2019. Raportul nu conține o estimare cuprinzătoare a categoriilor bugetare individuale și nu include nici impactul bugetar al fiecărei măsuri menționate. Prin urmare, raportul nu respectă cerințele de raportare recomandate de Consiliu. În raportul lor, autoritățile române au reiterat faptul că ținta lor pentru 2019 rămâne un deficit global de 2,8 % din PIB, aceeași țintă ca în Programul de convergență pentru 2019. Dacă această țintă a deficitului global ar fi atinsă, acest lucru ar reprezenta doar o reducere marginală a deficitului public față de 2018, în ciuda faptului că România a înregistrat o creștere economică ridicată. Pentru 2020, autoritățile române vizează atingerea unui deficit global de 2,9 % din PIB, care este mai mare decât ținta de 2,7 % din PIB astfel cum se prevede în programul de convergență pentru 2019. În ansamblu, impactul bugetar al măsurilor raportate este inferior cerinței prevăzute în Recomandarea Consiliului din 14 iunie 2019.
- (5) În 2019, pe baza previziunilor Comisiei din toamna anului 2019, creșterea cheltuielilor publice primare nete ar urma să fie de 12,8 %, cu mult peste rata recomandată de 4,5 % (o abatere de 2,5 % din PIB). Se estimează că soldul structural se va deteriora cu 0,8 % din PIB, în locul îmbunătățirii recomandate de 1,0 % din PIB (o abatere de 1,8 % din PIB). Prin urmare, ambele criterii indică o abatere de la ajustarea recomandată. Evaluarea globală confirmă o abatere de la ajustarea recomandată în 2019.
- (6) În 2020, pe baza previziunilor Comisiei din toamna anului 2019, creșterea cheltuielilor publice primare nete ar urma să fie de 11,1 %, cu mult peste rata recomandată de 5,1 % (o abatere de 1,8 % din PIB). Se estimează că soldul structural se va deteriora cu 0,8 % din PIB, în locul îmbunătățirii recomandate de 0,75 % din PIB (o abatere de 1,6 % din PIB). Prin urmare, ambele criterii indică un risc de abatere de amploare similară de la ajustarea necesară. Evaluarea globală confirmă o abatere de la ajustarea recomandată în 2020.
- (7) În plus, previziunile Comisiei din toamna anului 2019 estimează un deficit public de 3,6 % în 2019 și de 4,4 % în 2020, cifre care depășesc valoarea de referință de 3 % din PIB prevăzută în tratat.
- (8) Aceste constatări conduc la concluzia că răspunsul României la Recomandarea Consiliului din 14 iunie 2019 este insuficient,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

România nu a luat măsuri eficace în urma Recomandării Consiliului din 14 iunie 2019.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează României.

Adoptată la Bruxelles, 5 decembrie 2019.

Pentru Consiliu
Președintele
M. LINTILÄ

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/2138 A CONSILIULUI

din 5 decembrie 2019

de modificare a Deciziei 2007/441/CE de autorizare a Republicii Italiene de a aplica măsuri de derogare de la articolul 26 alineatul (1) litera (a) și de la articolul 168 din Directiva 2006/112/CE privind sistemul comun al taxei pe valoarea adăugată

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2006/112/CE a Consiliului din 28 noiembrie 2006 privind sistemul comun al taxei pe valoarea adăugată ⁽¹⁾, în special articolul 395 alineatul (1) primul paragraf,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Articolul 168 din Directiva 2006/112/CE stabilește dreptul persoanelor impozabile de a deduce taxa pe valoarea adăugată (TVA) percepută pentru furnizările de bunuri sau prestările de servicii pe care le primesc în scopul operațiunilor lor impozabile. Articolul 26 alineatul (1) litera (a) din directiva menționată tratează utilizarea activelor comerciale de către persoanele impozabile sau personalul acestora în scopuri private sau, mai general, în alte scopuri decât cele ale activității lor profesionale, ca prestare de servicii cu titlu oneros.
- (2) Decizia 2007/441/CE a Consiliului ⁽²⁾ autorizează Italia să limiteze la 40 % dreptul de deducere a TVA-ului de la articolul 168 din Directiva 2006/112/CE, în cazul TVA-ului perceput pentru anumite cheltuieli legate de unele vehicule rutiere motorizate care nu sunt utilizate exclusiv în scopuri profesionale. Pentru vehiculele care fac obiectul limitei respective de 40 %, Italia trebuie să scutească persoanele impozabile de obligația de a considera utilizarea în scopuri personale ca o prestare de servicii cu titlu oneros în conformitate cu articolul 26 alineatul (1) litera (a) din Directiva 2006/112/CE. Decizia 2007/441/CE, care a fost prelungită de mai multe ori, urmează să expire la 31 decembrie 2019.
- (3) Printr-o scrisoare înregistrată la Comisie la 12 aprilie 2019, Italia a solicitat autorizarea de a continua aplicarea măsurilor de derogare autorizate prin Decizia 2007/441/CE (denumite în continuare „măsurile de derogare”) pentru o perioadă suplimentară până la 31 decembrie 2022.
- (4) Prin scrisoarea din 13 mai 2019, Comisia a transmis celorlalte state membre, în temeiul articolului 395 alineatul (2) al doilea paragraf din Directiva 2006/112/CE, cererea depusă de Italia. Prin scrisoarea din 14 mai 2019, Comisia a notificat Italiei faptul că deține toate informațiile pe care le consideră necesare pentru evaluarea cererii.
- (5) Împreună cu cererea, Italia a prezentat Comisiei, în conformitate cu articolul 6 al doilea paragraf din Decizia 2007/441/CE, un raport care includea o reexaminare a limitării procentajului care se aplică dreptului de deducere a TVA-ului. Pe baza informațiilor disponibile în prezent, Italia susține că o rată de 40 % este în continuare justificată. Italia susține, de asemenea, că suspendarea obligației de a declara TVA-ul pentru utilizarea în scopuri private a unui autovehicul supus limitei respective de 40 % este încă necesară pentru a se asigura că măsura este completă și coerentă. Italia consideră că acest lucru ar împiedica dubla impozitare. Italia susține, de asemenea, că respectivele măsuri de derogare sunt justificate de necesitatea simplificării procedurii de colectare a TVA-ului și a împiedicării evaziunii fiscale cauzate de o evidență incorectă și de declarații fiscale false.
- (6) O prelungire a aplicării măsurilor de derogare ar trebui să se limiteze la durata necesară pentru evaluarea eficacității măsurilor de derogare și a adecvării procentajului. Prin urmare, Italia ar trebui să fie autorizată să aplice în continuare măsurile de derogare până la 31 decembrie 2022.

⁽¹⁾ JO L 347, 11.12.2006, p. 1.

⁽²⁾ Decizia 2007/441/CE a Consiliului din 18 iunie 2007 de autorizare a Republicii Italiene de a aplica măsuri de derogare de la articolul 26 alineatul (1) litera (a) și de la articolul 168 din Directiva 2006/112/CE privind sistemul comun al taxei pe valoarea adăugată (JO L 165, 27.6.2007, p. 33).

- (7) Ar trebui stabilit un termen pentru solicitarea autorizării oricărei prelungiri suplimentare a aplicării măsurilor de derogare după 2022 pe care Italia le-ar putea considera necesare. Mai mult, în temeiul articolului 6 al doilea paragraf din Decizia 2007/441/CE, Italia ar trebui să fie obligată să prezinte, împreună cu orice astfel de cerere de prelungire, un raport care să includă o reexaminare a limitării procentajului aplicat dreptului de deducere a TVA-ului.
- (8) Măsurile de derogare vor avea doar un efect neglijabil asupra cuantumului total al taxei colectate în etapa de consum final și nu vor afecta negativ resursele proprii ale Uniunii provenite din TVA.
- (9) Prin urmare, Decizia 2007/441/CE ar trebui să fie modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Decizia 2007/441/CE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

Orice cerere de autorizare a prelungirii aplicării măsurilor de derogare prevăzute în prezenta decizie se transmite Comisiei până la 1 aprilie 2022. Cererea trebuie însoțită de un raport care să includă o reexaminare a limitării procentajului aplicat dreptului de deducere a TVA în baza prezentei decizii.”

2. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7

Prezenta decizie expiră la 31 decembrie 2022.”

Articolul 2

Prezenta decizie intră în vigoare la data notificării.

Decizia se aplică de la 1 ianuarie 2020.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Republicii Italiene.

Adoptată la Bruxelles, 5 decembrie 2019.

Pentru Consiliu
Președintele
M. LINTILÄ

DECIZIA (UE, Euratom) 2019/2139 A CONSILIULUI**din 10 decembrie 2019**

de numire a doi membri în comitetul de personalități independente în temeiul articolului 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1141/2014 al Parlamentului European și al Consiliului privind statutul și finanțarea partidelor politice europene și a fundațiilor politice europene

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene a Energiei Atomice,

având în vedere Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1141/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 octombrie 2014 privind statutul și finanțarea partidelor politice europene și a fundațiilor politice europene ⁽¹⁾, în special articolul 11 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1141/2014 al Consiliului instituie un comitet de personalități independente (denumit în continuare „comitetul”).
- (2) Conform articolului 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1141/2014, comitetul este alcătuit din șase membri, Parlamentul European, Consiliul și Comisia numind fiecare câte doi membri. Comitetele trebuie reînnoite în termen de șase luni de la sfârșitul primei sesiuni a Parlamentului European care urmează după alegerile pentru Parlamentul European. Mandatul membrilor nu poate fi reînnoit,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Sunt numiți în calitate de membru în cadrul comitetului de personalități independente, pentru întreaga durată a mandatului comitetului menționat:

- domnul Algis KRUPAVIČIUS;
- domnul Christian WALDHOFF.

(2) Numirea se face sub rezerva semnării de către fiecare membru desemnat a declarației privind independența și absența conflictelor de interese, anexată la prezenta decizie.

*Articolul 2*Prezenta decizie intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles, 10 decembrie 2019.

Pentru Consiliu
Președintele

T. TUPPURAINEN

⁽¹⁾ JO L 317, 4.11.2014, p. 1.

ANEXĂ

DECLARAȚIE PRIVIND INDEPENDENȚA ȘI ABSENȚA CONFLICTELOR DE INTERESE

Subsemnatul,, declar că am luat act de dispozițiile articolului 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1141/2014 al Parlamentului European și al Consiliului privind statutul și finanțarea partidelor politice europene și a fundațiilor politice europene și că îmi voi exercita atribuțiile în calitate de membru al comitetului de personalități independente în deplină independență și în deplină conformitate cu dispozițiile regulamentului menționat.

Nu voi solicita și nu voi primi instrucțiuni de la nicio instituție sau guvern sau de la vreun alt organ, birou sau agenție. Nu voi săvârși niciun act incompatibil cu natura atribuțiilor mele.

Declar că, după cunoștința mea, nu mă aflu în nicio situație de conflict de interese. Un conflict de interese există atunci când exercitarea imparțială și obiectivă a atribuțiilor mele de membru al comitetului de personalități independente este compromisă din motive care țin de familie, de viața personală, de afinitatea politică, națională, filosofică sau religioasă, de interese economice sau de orice alt interes comun cu cel al vreunui beneficiar.

În special, declar că nu sunt deputat în Parlamentul European și nici membru al Consiliului sau al Comisiei. Nu am niciun mandat electoral. Nu sunt funcționar sau alt agent al Uniunii Europene. Nu am calitatea de actual sau fost angajat al unui partid politic european sau al unei fundații politice europene.

Data la ...,

[DATA + SEMNĂTURA
membrului desemnat
în cadrul comitetului
de personalități independente]

DECIZIA (UE) 2019/2140 A COMISIEI**din 21 octombrie 2019****privind ajutorul de stat SA.52194 – 2019/C (ex 2018/FC) – Republica Slovacă – Impozitul pe cifra de afaceri a comercianților cu amănuntul din Slovacia***[notificată cu numărul C(2019) 7474]***(Numai textul în limba slovacă este autentic)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

- (1) La 13 decembrie 2018, Parlamentul slovac a adoptat Legea privind impozitul special aplicabil lanțurilor de magazine cu amănuntul („Legea privind impozitul pe vânzările cu amănuntul”) ⁽¹⁾, care a introdus un impozit asupra cifrei de afaceri a comercianților cu amănuntul care vând produse alimentare consumatorilor finali („impozitul pe vânzările cu amănuntul”). Legea privind impozitul pe vânzările cu amănuntul a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2019. Prima perioadă pentru care s-a perceput acest impozit a fost ianuarie-martie 2019, plata impozitului fiind datorată până la sfârșitul lunii aprilie 2019.
- (2) Comisia a luat cunoștință de impozitul pe vânzările cu amănuntul pe baza informațiilor privind piața primite începând cu luna octombrie 2018. La 21 decembrie 2018, Comisia a primit o plângere potrivit căreia scutirile de la plata impozitului în temeiul Legii privind impozitul pe vânzările cu amănuntul constituie ajutor de stat acordat anumitor comercianți cu amănuntul.
- (3) La 11 ianuarie 2019, serviciile Comisiei au trimis o scrisoare Republicii Slovacă prin care au solicitat informații cu privire la impozitul pe vânzările cu amănuntul. La 22 ianuarie 2019, serviciile Comisiei au transmis plângerea menționată anterior Republicii Slovacă, în vederea formulării unor eventuale observații.
- (4) La 7 februarie 2019, Comisia a primit răspunsul Republicii Slovacă la scrisoarea Comisiei din 11 ianuarie 2019, precum și observațiile sale cu privire la plângere.
- (5) La 13 februarie 2019, serviciile Comisiei au trimis Republicii Slovacă o scrisoare în care au prezentat opiniile lor preliminare cu privire la această chestiune, informând acest stat membru că au luat în considerare emiterea unui ordin de suspendare în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ⁽²⁾ și oferindu-i posibilitatea de a prezenta observații.
- (6) La 5 martie 2019, Republica Slovacă a transmis răspunsul său la scrisoarea Comisiei din 13 februarie 2019.
- (7) Prin scrisoarea din data de 2 aprilie 2019, Comisia a informat Republica Slovacă cu privire la faptul că a decis inițierea procedurii prevăzute la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare „TFUE”) în ceea ce privește măsura introdusă prin Legea privind impozitul pe vânzările cu amănuntul („decizia de inițiere a procedurii”). De asemenea, Comisia a solicitat suspendarea imediată a măsurii respective în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2015/1589.
- (8) Decizia de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽³⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsura de ajutor.
- (9) Republica Slovacă a prezentat observații cu privire la decizia de inițiere a procedurii prin scrisoarea din 13 mai 2019 și a informat Comisia că Legea privind impozitul pe vânzările cu amănuntul fusese abrogată.

⁽¹⁾ Legea nr. 385/2018 Coll. din 13 decembrie 2018 privind impozitul special aplicabil lanțurilor de magazine cu amănuntul, precum și amendamentele la Legea nr. 595/2003 Coll. privind impozitul pe venit, astfel cum a fost modificată ulterior.

⁽²⁾ Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9).

⁽³⁾ JO C 194, 7.6.2019, p. 11.

- (10) La 29 mai 2019, în urma informațiilor transmise de Republica Slovacă la 13 mai 2019, serviciile Comisiei au trimis Republicii Slovacă o scrisoare prin care solicitau informații suplimentare cu privire la statutul juridic al Legii privind impozitul pe vânzările cu amănuntul. Republica Slovacă a transmis Comisiei răspunsul său la 10 iunie 2019.
- (11) Comisia nu a primit observații cu privire la decizia de inițiere de la părțile interesate.

2. DESCRIEREA MĂSURII

- (12) Legea privind impozitul pe vânzările cu amănuntul a introdus un impozit cu următoarele caracteristici principale:
- (a) se aplică un impozit de 2,5 % pe cifra de afaceri totală a comercianților cu amănuntul care vând produse alimentare (inclusiv pe cifra de afaceri obținută din vânzările de produse nealimentare);
 - (b) dacă cel puțin 25 % din cifra lor de afaceri este generată de vânzarea de produse alimentare către consumatorii finali;
 - (c) dacă aceștia își desfășoară activitatea în cel puțin 15 % dintre toate districtele administrative slovace;
 - (d) membrii/membrii afiliați ai francizelor și ai alianțelor comerciale sunt considerați contribuabili distincți pentru îndeplinirea condițiilor de aplicare a impozitului pe vânzările cu amănuntul;
 - (e) următorii comercianți cu amănuntul sunt scutiți de la plata impozitului:
 - (1) întreprinderi mici și mijlocii, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei (*);
 - (2) unitățile de alimentație colectivă;
 - (3) comercianții cu amănuntul care sunt producători de alimente (sau afiliați la producătorii de alimente) și cel puțin 80 % din cifra lor de afaceri netă provine din vânzarea produselor lor alimentare către consumatorii finali;
 - (4) comercianții cu amănuntul în cazul cărora cel puțin 80 % din cifra lor de afaceri provine din vânzarea de produse alimentare aparținând unei singure clase de produse;
 - (5) comercianții cu amănuntul în cazul cărora impozitul datorat nu depășește 5 000 EUR pe trimestru;
 - (f) baza de impozitare nu include cifra de afaceri netă a punctelor de vânzare cu amănuntul care sunt situate în:
 - (1) cele mai puțin dezvoltate regiuni din Slovacia și care au cel mult 10 angajați;
 - (2) municipalități în care nu există mai mult de trei unități comerciale care vând produse alimentare consumatorilor finali.
- (13) În conformitate cu Legea privind impozitul pe vânzările cu amănuntul, Ministerul Agriculturii utilizează încasările nete obținute din impozitul pe vânzările cu amănuntul, în special pentru a sprijini sectorul agricol și sectorul alimentar. Încasările nete reprezintă diferența dintre (a) venitul obținut din impozitul pe vânzările cu amănuntul și (b) valoarea reducerii impozitului pe profit ca urmare a deducerii impozitului pe vânzările cu amănuntul.

3. ABROGAREA MĂSURII

- (14) Prin scrisoarea din 13 mai 2019, Republica Slovacă a informat Comisia că Legea privind impozitul pe vânzările cu amănuntul fusese abrogată prin Legea nr. 88/2019 din 9 aprilie 2019 („legea de abrogare”) [a se vedea considerentul (9) de mai sus]. Prin urmare, Republica Slovacă și-a exprimat poziția potrivit căreia investigația oficială efectuată de Comisie nu mai era relevantă.
- (15) În răspunsul la o solicitare de informații mai detaliate, transmis prin scrisoarea din 10 iunie 2019, Republica Slovacă a informat Comisia că Legea privind impozitul pe vânzările cu amănuntul nu a fost abrogată cu efect retroactiv, întrucât un principiu de bază al statului de drept în Republica Slovacă interzice aplicarea cu efect retroactiv a legislației fiscale. Legea de abrogare a intrat în vigoare la 9 aprilie 2019, iar Legea privind impozitul pe vânzările cu amănuntul a fost abrogată începând cu această dată.

(*) Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat (JO L 187, 26.6.2014, p. 1).

- (16) În plus, la cererea serviciilor Comisiei, Republica Slovacă a indicat că entitățile cărora li s-a aplicat legea abrogată privind impozitul pe vânzările cu amănuntul în perioada în care aceasta era în vigoare nu aveau nicio obligație de a plăti impozitul pe vânzările cu amănuntul și că Republica Slovacă nu avea dreptul legal de a impune plata impozitului pe vânzările cu amănuntul. În ultimul rând, Republica Slovacă a confirmat că nicio entitate nu a plătit impozitul pe vânzările cu amănuntul.
- (17) Prin urmare, potrivit informațiilor furnizate de Republica Slovacă, Legea privind impozitul pe vânzările cu amănuntul a fost abrogată și nu a determinat nicio plată sau obligație fiscală în perioada în care a fost în vigoare.
- (18) Având în vedere abrogarea de către Republica Slovacă a Legii privind impozitul pe vânzările cu amănuntul, procedura oficială de investigare inițiată cu privire la măsura de ajutor în temeiul actului respectiv nu mai are obiect.

4. CONCLUZIE

- (19) Procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE nu mai are obiect ca urmare a abrogării de către Republica Slovacă a Legii privind impozitul pe vânzările cu amănuntul și ar trebui să fie închisă,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ca urmare a abrogării de către Republica Slovacă a Legii privind impozitul pe vânzările cu amănuntul, procedura oficială de investigare prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, inițiată la 2 aprilie 2019, cu privire la măsura de ajutor în temeiul Legii privind impozitul pe vânzările cu amănuntul, nu mai are obiect și se închide.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Slovace.

Adoptată la Bruxelles, 21 octombrie 2019.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Membbru al Comisiei

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 se verifică în cea mai recentă versiune a documentului de situație CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibil la adresa: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

Regulamentul ONU nr. 14 - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește ancorajele centurilor de siguranță [2019/2141]

Include toate textele valabile până la:

Seria 09 de modificări – Data intrării în vigoare: 29 decembrie 2018

CUPRINS

REGULAMENTUL

1. Domeniul 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 centurilor de siguranță
8. Modificarea și extinderea omologării tipului de vehicul
9. Conformitatea producției
10. Sancțiuni în caz de neconformitate a 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

1. Fișă de comunicare
2. Dispunerea mărcii de omologare
3. Amplasamentele ancorajelor efective ale centurii
4. Procedură de determinare a punctului „H” și a unghiului real al trunchiului pentru pozițiile de ședere în autovehicule
5. Dispozitivul de tracțiune
6. Numărul minim de puncte de ancorare și poziția ancorajelor inferioare
7. Încercare dinamică, prezentată ca alternativă la încercarea statică de rezistență a ancorajelor centurilor de siguranță
8. Specificații pentru manechin

1. DOMENIUL DE APLICARE

Prezentul regulament se aplică:

vehiculelor din categoriile M și N ⁽¹⁾ cu privire la ancorajele pentru centurile de siguranță destinate ocupanților adulți ai scaunelor orientate în față sau în spate sau lateral.

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 centurile de siguranță, precum și, dacă rezistența ancorajelor este verificată prin încercarea dinamică, caracteristicile oricărei componente a sistemului de reținere, în special 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 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 de 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 ancorajul 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.

2.6. „Scaun” înseamnă o structură care este sau nu parte integrantă a structurii vehiculului, inclusiv tapițeria, 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 pentru care „punctul H cel mai avansat” 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, în așa fel încât planul vertical de simetrie al scaunului să formeze 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.

(¹) Astfel cum sunt definite în Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3.), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, para.2.

- 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, în așa fel încât planul vertical de simetrie al scaunului să formeze un unghi de $90^\circ (\pm 10^\circ)$ 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 pe 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 permite 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 include 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 rotație de la verticală la orizontală a aparatului în formă de cap, astfel cum este descris în anexa 1 la Regulamentul nr. 21. Aparatul se poziționează astfel cum este descris în anexa la Regulamentul nr. 21 și se fixează 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 reținere exercitate asupra toracelui ocupantului în caz de coliziune.
3. CEREREA DE OMOLOGARE
- 3.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul în ceea ce privește ancorajele centurilor de siguranță se înaintează de către producătorul vehiculului sau de către reprezentantul acreditat în mod corespunzător al acestuia.

- 3.2. Cererea trebuie să fie însoțită de documentele menționate mai jos, în triplu exemplar, și de următoarele informații:
- 3.2.1. desenele structurii generale a vehiculului la o scară adecvată, cu indicarea pozițiilor ancorajelor centurii de siguranță, ale ancorajelor efective ale centurii (dacă este cazul), precum și desenele detaliate ale ancorajelor centurii de siguranță;
- 3.2.2. specificarea materialelor folosite care pot influența rezistența ancorajelor centurilor;
- 3.2.3. descrierea tehnică a ancorajelor centurilor;
- 3.2.4. în cazul ancorajelor centurilor de siguranță prinse de structura scaunului:
- 3.2.4.1. descrierea detaliată a tipului de vehicul în ceea ce privește proiectarea scaunelor, a ancorajelor scaunelor și a sistemelor de reglare și de blocare a acestora;
- 3.2.4.2. desene la o scară adecvată și suficient de detaliate ale scaunelor, ale sistemelor de ancorare la vehicul și ale sistemelor de reglare și de blocare ale acestora;
- 3.2.5. dovada că centura de siguranță sau sistemul de reținere 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, trebuie prezentat serviciului tehnic însărcinat cu încercările de omologare fie un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul care urmează să fie omologat, fie componente ale vehiculului considerate esențiale pentru încercarea centurilor de siguranță.
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. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre ale acestui număr de omologare (în prezent 08, care corespund seriei de amendamente 08) indică seria de amendamente care conține modificările tehnice majore cele mai recente aduse regulamentului la momentul acordării omologării. Aceeași parte contractantă nu poate atribui același număr unui alt tip de vehicul, astfel cum este definit 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 fiecare vehicul conform cu un tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament se aplică, în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil, menționat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională constând în:
- 4.4.1. un cerc în interiorul căruia se află litera „E” urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea ⁽²⁾;
- 4.4.2. numărul prezentului regulament, plasat în dreapta cercului menționat la punctul 4.4.1;

⁽²⁾ 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.6 – <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>

- 4.4.3. litera „e”, plasată 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 unuiu 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 perfect lizibilă și de neșters.
- 4.7. Marca de omologare se amplasează pe plăcuța cu date a vehiculului fixată de producător sau în apropierea acesteia.
- 4.8. În anexa 2 la prezentul regulament, se prezintă exemple de dispunere a mărcilor 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 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 trebuie determinat pentru toate pozițiile normale de folosire a scaunului.
- 5.1.1.2. Punctul R este punctul de referință al poziției de ședere 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 efective inferioare 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 punctele H corespunzătoare tuturor pozițiilor de conducere normale, astfel cum sunt indicate de producătorul vehiculului.
- 5.1.6. S este distanța, în milimetri, între ancorajele efective superioare 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 este 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 retractor 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 reținere.

5.3. Numărul minim de ancorări prevăzute

- 5.3.1. Orice vehicul din categoriile M și N (cu excepția vehiculelor din categoriile M₂ și M₃, care fac parte din clasa I sau A¹) trebuie să fie echipat cu ancoraje ale centurilor de siguranță conform cerințelor prezentului regulament.

Dacă vehiculele din categoriile M₂ sau M₃ care fac parte din clasele I sau A¹ sunt prevăzute cu ancoraje ale centurilor de siguranță, ancorajele respective trebuie să respecte 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 în față, în spate sau lateral trebuie să fie cel specificat 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 $\frac{1}{1}$ trebuie să fie prevăzute trei ancoraje. Pot fi prevăzute doar două ancoraje dacă este îndeplinită una dintre 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 la 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 la Regulamentul nr. 80.
- 5.3.5.4. Dispozițiile de la punctele 5.3.5.1-5.3.5.3 nu se aplică scaunului conducătorului auto.
- 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. Ancorajele destinate utilizării numai împreună cu centuri de siguranță pentru persoanele cu handicap sau orice alt sistem de reținere în conformitate cu anexa 8 la Regulamentul nr. 107 seria 02 de amendamente pot 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. 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 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. Dispoziții generale
- 5.4.1.1. Ancorajele oricărei centuri pot fi amplasate în totalitate în structura vehiculului sau în structura scaunului, în oricare altă parte a vehiculului sau pot fi 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 efective inferioare ale centurilor
- 5.4.2.1. Scaunele față ale vehiculelor din categoria M₁
- La autovehiculele din categoria M₁, 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 (de 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° ± 10°. 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.

5.4.2.2. Scaunele spate ale vehiculelor din categoria M₁

La autovehiculele din categoria M₁, 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 M₁

La autovehiculele din alte categorii decât M₁, 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 a scaunelor față ale vehiculelor cu o masă maximă de 3,5 t, mărimea unghiului trebuie să fie de 60° ± 10°.

5.4.2.4. Scaune spate și scaune speciale față sau spate ale vehiculelor din alte categorii decât M₁

La vehiculele din alte categorii decât categoria M₁, 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° ± 10°.

În cazul scaunelor, altele decât scaunele față, ale vehiculelor din categoriile M₂ și M₃, 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 ale centurii, L₁, respectiv L₂, 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 efective inferioare ale centurii, L₁, respectiv L₂, ale aceleiași centuri de siguranță, nu poate fi mai mică de 350 mm. Dacă există o singură poziție de ședere centrală în rândul de scaune spate al vehiculelor din categoriile M₁ și N₁, distanța menționată mai sus nu poate fi mai mică de 240 mm pentru poziția de ședere centrală respectivă, 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 L₁ și L₂, la o distanță de cel puțin 120 mm de aceste puncte.

5.4.3. Poziția ancorajelor efective superioare (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 J₁, 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 J₂ este determinat ca fiind simetric față de punctul J₁ 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 efective superioare 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 superior efectiv 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 de înălțime minimă 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 sa 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.
- Cu toate acestea, dacă dispozitivul flexibil de reglare la înălțimea umărului nu este direct fixat de construcția vehiculului sau a scaunului, ci se realizează cu ajutorul unui dispozitiv flexibil de reglare a înălțimii:
- (e) cerințele menționate la literele (a) și (d) de mai sus trebuie totuși să fie îndeplinite ca parte din procesul de omologare în temeiul Regulamentului nr. 14, cu ajutorul sistemului de reținere care trebuie instalat;
 - (f) trebuie să se facă dovada faptului că centura de siguranță, împreună cu reglajele sale flexibile la înălțimea umărului, îndeplinește cerințele privind sistemele de reținere din Regulamentul nr. 16; cerințele de la literele (b) și (c) trebuie să fie îndeplinite în temeiul dispozițiilor privind omologarea de tip de la punctului 8.3 din Regulamentul nr. 16.
- 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 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 centurilor 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; precum și
- (b) dacă aceste ancoraje sunt fixate total sau parțial de scaun sau de 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 punctul 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 M_1 și N_1 , respectiv, de 15° pentru vehiculele din toate celelalte categorii.

- 6.2. Fixarea vehiculului pentru încercările ancorajelor centurilor de siguranță
- 6.2.1. Metoda utilizată pentru a fixa vehiculul în timpul încercării nu trebuie să mărească rezistența ancorajelor centurilor de siguranță 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 ancorajele centurilor de siguranță
- 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 $10^\circ \pm 5^\circ$ 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 trebuie crescută 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 timp de 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, nu trebuie aplicată asupra ancorajelor centurilor de siguranță nicio sarcină preliminară dincolo de minimul necesar pentru corectarea poziției dispozitivului de încercare.
- Dispozitivul de tracțiune, măsurând fie 254 mm, fie 406 mm și folosit la fiecare poziție de ședere, trebuie să aibă 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 de ancorajul lateral inferior prevăzut sau atunci când retractorul este fixat de 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 rolor 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 centurii 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 centurilor de siguranță
- 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 $675 \pm 20\text{ daN}$, cu excepția vehiculelor din categoriile M_3 și N_3 , pentru care aceasta trebuie să fie egală cu $450 \pm 20\text{ daN}$.
- 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 $675 \pm 20\text{ daN}$, cu excepția vehiculelor din categoriile M_3 și N_3 , pentru care aceasta trebuie să fie egală cu $450 \pm 20\text{ daN}$.
- 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 $675 \pm 20\text{ daN}$, cu excepția vehiculelor din categoriile M_3 și N_3 , pentru care aceasta trebuie să fie egală cu $450 \pm 20\text{ daN}$.
- 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 $675 \pm 20\text{ daN}$, cu excepția vehiculelor din categoriile M_3 și N_3 , pentru care aceasta trebuie să fie egală cu $450 \pm 20\text{ daN}$.
- 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 $1\,110 \pm 20\text{ daN}$, cu excepția vehiculelor din categoriile M_3 și N_3 , pentru care aceasta trebuie să fie egală cu $740 \pm 20\text{ daN}$.
- 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, asupra 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 se suplimentează cu o forță egală cu masa scaunului complet, înmulțită cu 20. Se aplică asupra scaunului sau asupra componentelor relevante ale scaunului o sarcină de inerție ce corespunde impactului fizic al masei scaunului respectiv asupra ancorajelor scaunului. Determinarea sarcinii sau a sarcinilor suplimentare aplicate și a distribuției sarcinilor 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 $1\,350 \pm 20\text{ daN}$ 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 $1\,350 \pm 20\text{ daN}$ 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 $675 \pm 20\text{ daN}$, cu excepția vehiculelor din categoriile M_3 și N_3 , pentru care aceasta trebuie să fie egală cu $450 \pm 20\text{ daN}$.
- 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 M₃.
- 6.4.7.2. 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 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 M₃.
- 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.
7. INSPECȚII ÎN TIMPUL ÎNCERCĂRILOR STATICE ȘI DUPĂ FINALIZAREA ACESTORA CU PRIVIRE LA ANCORAJELE CENTURIILOR 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 prescrisă 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 M₁ 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 serviciul 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 M₃ și ale celor din categoria M₂ 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. MODIFICAREA ȘI EXTINDEREA OMOLOGĂRII TIPULUI DE VEHICUL
- 8.1. Orice modificare a tipului omologat trebuie adusă la cunoștința autorității de omologare de tip care a acordat omologarea de tip. Apoi, autoritatea poate fie:
- 8.1.1. să considere că este improbabil ca modificările aduse să aibă un efect negativ semnificativ și că, în orice caz, vehiculul rămâne conform cu cerințele stabilite, fie
- 8.1.2. să solicite un nou raport de încercare serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor.
- 8.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu menționarea modificărilor, se comunică prin metoda stabilită la punctul 4.3 de mai sus părților la acord 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 de conformitate a producției trebuie să fie conforme cu procedurile stabilite în anexa 1 la acord (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), cu respectarea următoarelor 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.
- 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. SANȚIUNI ÎN CAZ DE NECONFORMITATE A PRODUCȚIEI
- 10.1. Omologarea acordată unui tip de vehicul în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă în cazul în care condițiile prevăzute la punctul 9.1 de mai sus nu sunt respectate sau în cazul în care ancorajele centurilor de siguranță nu au satisfăcut cerințele specificate la punctul 9 de mai sus.
- 10.2. Dacă o parte contractantă la acord care aplică prezentul regulament retrage o omologare pe care o acordase anterior, partea respectivă trebuie să notifice de îndată acest lucru celorlalte 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, precum 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 complet fabricarea unui tip de ancoraj al centurilor de siguranță omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta informează autoritatea care a acordat omologarea în legătură cu acest lucru. La primirea notificării în cauză, autoritatea respectivă informează cu privire la aceasta celelalte părți la Acordul 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 pun în aplicare prezentul regulament comunică Secretariatului Organizației Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale autorităților de omologare de tip care acordă omologarea și cărora trebuie să li se trimită fișele de certificare a omologării sau de extindere, de refuz sau de retragere a omologării emise în alte țări.

14. DISPOZIȚII TRANZITORII

14.1. Începând cu data oficială de intrare în vigoare a seriei 06 de amendamente, niciuna dintre părțile contractante care aplică prezentul regulament nu poate 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 șapte 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 să refuze acordarea de omologări 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 poate să refuze 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 de intrare 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 de intrare 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 de intrare 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 pot să refuze extinderea omologărilor acordate, chiar dacă nu sunt îndeplinite dispozițiile suplimentului 2 la seria 07 de amendamente la prezentul regulament.
- 14.20. Începând cu data oficială de intrare în vigoare a seriei 08 de amendamente, nicio parte contractantă care aplică prezentul regulament nu poate să refuze să acorde sau să refuze să accepte omologările de tip în temeiul prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 08 de amendamente.
- 14.21. Părțile contractante care aplică prezentul regulament nu pot să refuze să acorde extinderea omologărilor de tip pentru tipurile existente în temeiul dispozițiilor valabile la data acordării omologării originale.

- 14.22. După data de intrare în vigoare a seriei 08 de amendamente, părțile contractante care aplică prezentul regulament nu mai au obligația de a accepta omologările de tip acordate în conformitate cu oricare dintre seriile de amendamente precedente la prezentul regulament.
- 14.23. Începând cu data oficială de intrare în vigoare a seriei 09 de amendamente, nicio parte contractantă care aplică prezentul regulament nu poate să refuze să acorde sau să refuze să accepte omologările de tip ONU în temeiul prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 09 de amendamente.
- 14.24. Începând cu 1 septembrie 2019, părțile contractante care aplică prezentul regulament nu mai au obligația de a accepta omologările de tip ONU în temeiul seriei precedente de amendamente care au fost emise pentru prima dată după 1 septembrie 2019.
- 14.25. Până la 1 septembrie 2025, părțile contractante care aplică prezentul regulament trebuie să accepte omologările de tip ONU în temeiul seriei precedente de amendamente care au fost emise pentru prima dată înainte de 1 septembrie 2019.
- 14.26. Începând cu 1 septembrie 2025, părțile contractante care aplică prezentul regulament nu mai au obligația de a accepta omologările de tip în temeiul seriei precedente de amendamente la prezentul regulament.
- 14.27. În pofida dispozițiilor tranzitorii de mai sus, părțile contractante care încep să aplice prezentul regulament după data de intrare în vigoare a celei mai recente serii de amendamente nu mai au obligația de a accepta omologări de tip ONU care au fost acordate în conformitate cu oricare dintre seriile precedente de amendamente aduse prezentului regulament/au obligația de a accepta doar omologări de tip ONU acordate în conformitate cu seria 09 de amendamente.
- 14.28. Sub rezerva dispozițiilor de la punctul 14.26, părțile contractante care aplică prezentul regulament ONU acceptă în continuare omologările de tip ONU acordate în temeiul seriei precedente de amendamente la regulamentul ONU, pentru vehiculele/sistemele vehiculelor care nu sunt afectate de modificările introduse prin seria 09 de amendamente.
- 14.29. Părțile contractante care aplică prezentul regulament nu pot să refuze să acorde omologări de tip ONU sau extinderi ale acestora în temeiul niciunei serii precedente de amendamente la prezentul regulament.
-

ANEXA 1

FIȘĂ DE COMUNICARE

[format maxim: A 4 (210 mm × 297 mm)]



Eliberată de: denumirea serviciului administrativ

.....

.....

.....

privind: acordarea omologării
extinderea omologării
refuzul omologării
retragerea omologării
încetarea definitivă a producției

unui tip de vehicul în ceea ce privește ancorajele centurii de siguranță în temeiul Regulamentului nr. 14.

Omologarea nr.: Extinderea nr.:

1. Denumirea sau marca comercială a autovehiculului
2. Tipul de vehicul
3. Denumirea și adresa producătorului
4. Denumirea și adresa reprezentantului producătorului, dacă este cazul
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. Descrierea sistemelor de reglare, deplasare și blocare a scaunului sau a componentelor sale ³.

8. Descrierea ancorajului scaunului ³:
9. 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:
10. Vehicul prezentat pentru omologare la:
11. Serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare:
12. Data raportului întocmit de serviciul respectiv:
13. Numărul raportului emis de serviciul respectiv:
14. Omologarea acordată/extinsă/refuzată/retrasă ²
15. Amplasarea mărcii de omologare pe vehicul:
16. Locul:
17. Data:
18. Semnătura:
19. Următoarele documente, depuse la autoritatea de omologare de tip care a acordat omologarea, pot fi consultate la cerere și sunt anexate la prezenta fișă de comunicare:
 - desenele, diagramele și planurile ancorajelor centurii și ale structurii vehiculului;
 - fotografii ale ancorajelor centurii 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 distinctiv al țării care a acordat/extins/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile regulamentului referitoare la omologare).

(²) A se tăia mențiunile necorespunzătoare.

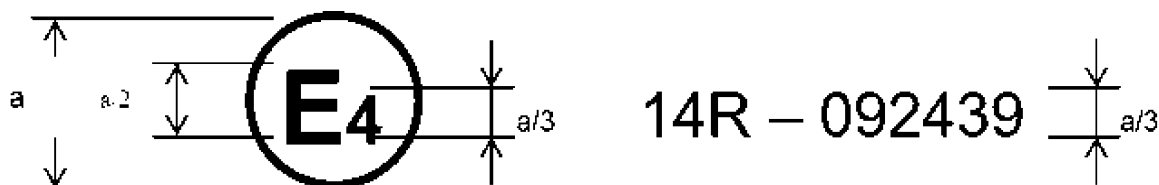
(³) Doar dacă ancorajul este montat pe scaun sau dacă cureaua centurii se sprijină pe scaun.

ANEXA 2

DISPUNEREA MĂRCII DE OMOLOGARE

MODELUL A

(a se vedea punctul 4.4 din prezentul regulament)

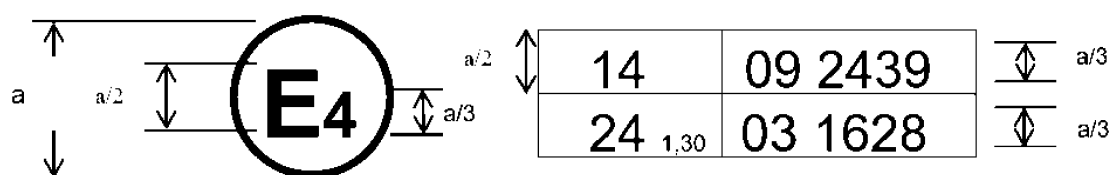


a = min. 8 mm

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 Regulamentului nr. 14, în ceea ce privește ancorajele centurilor de siguranță, cu numărul 092439. Primele două cifre ale numărului de omologare indică faptul că, la momentul omologării, Regulamentul nr. 14 includea deja seria 09 de amendamente.

MODELUL B

(a se vedea punctul 4.5 din prezentul regulament)



a = min. 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 ONU nr. 14 și 24 ⁽¹⁾. (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 ONU nr. 14 includea seria 09 de amendamente, iar Regulamentul ONU nr. 24 includea seria 03 de amendamente.

⁽¹⁾ Cel de al doilea număr este indicat doar cu titlu de exemplu.

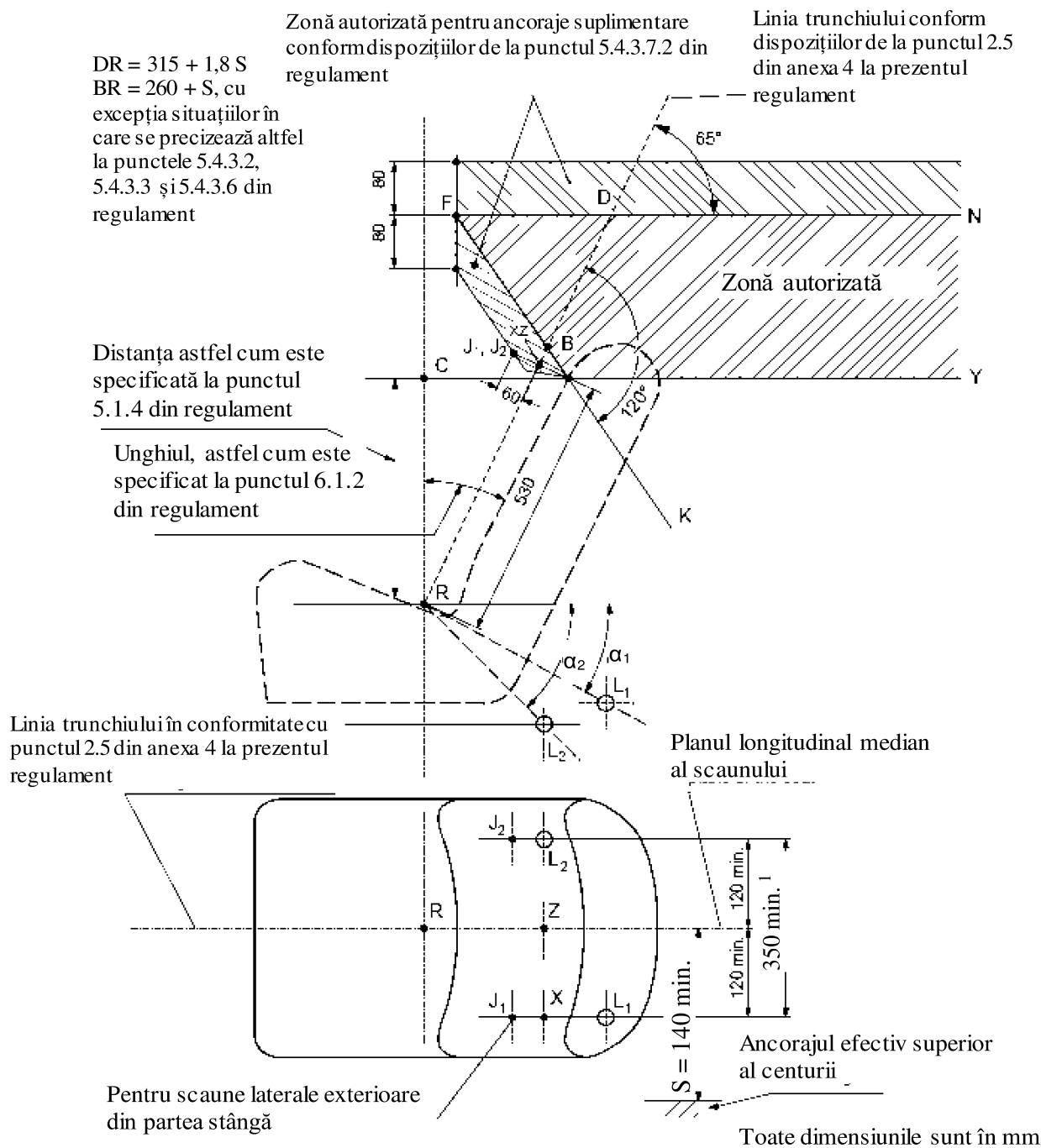
ANEXA 3

AMPLASAMENTELE ANCORAJELOR EFECTIVE ALE CENTURII

Figura 1

Zone de amplasare a ancorajelor efective ale centurii

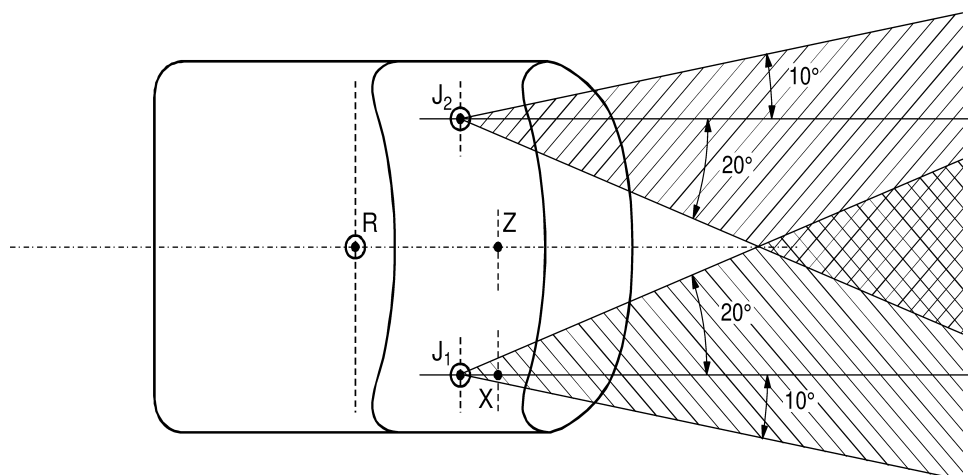
(desenele prezintă un exemplu în care ancorajul superior este fixat pe partea laterală a caroseriei autovehiculului)



1. Minimum 240 mm pentru pozițiile de ședere centrale din spate ale vehiculelor din categoriile M₁ și N₁

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 unghiului 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⁾

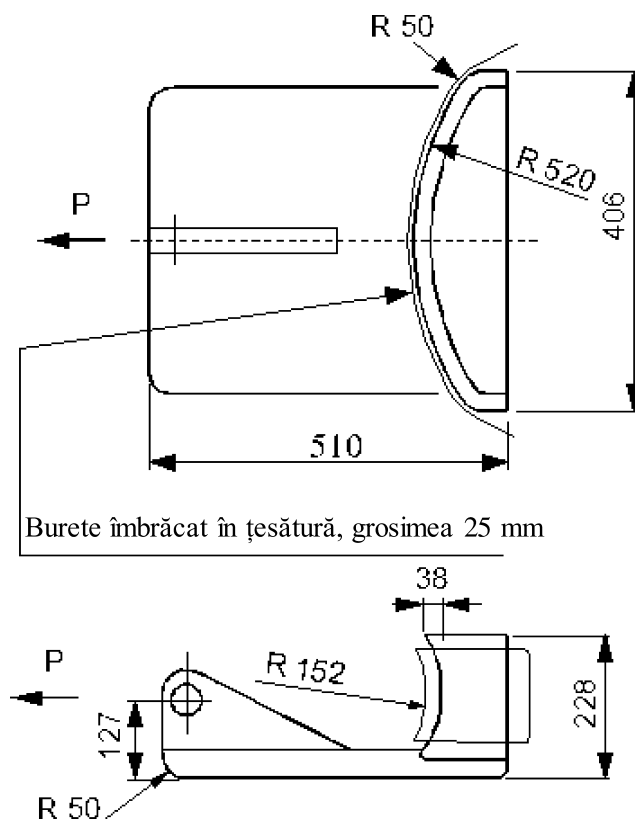
—

⁽¹⁾ Procedura este descrisă în anexa 1 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), (documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6).

ANEXA 5

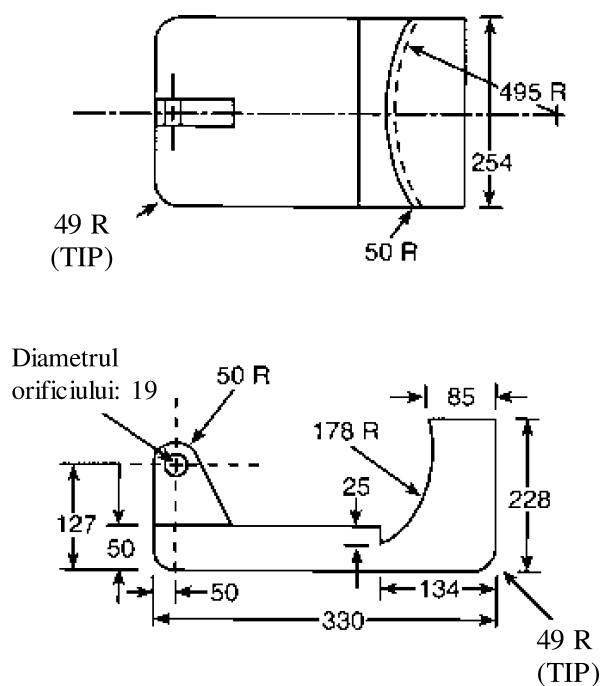
DISPOZITIVUL DE TRACȚIUNE

Figura 1



Toate dimensiunile sunt în milimetri (mm).

Figura 1a



NOTE

1. Bloc acoperit cu cauciuc spongios de densitate medie îmbrăcat în țesătură, grosimea 25

2. Toate dimensiunile sunt în milimetri (mm)



Figura 1b

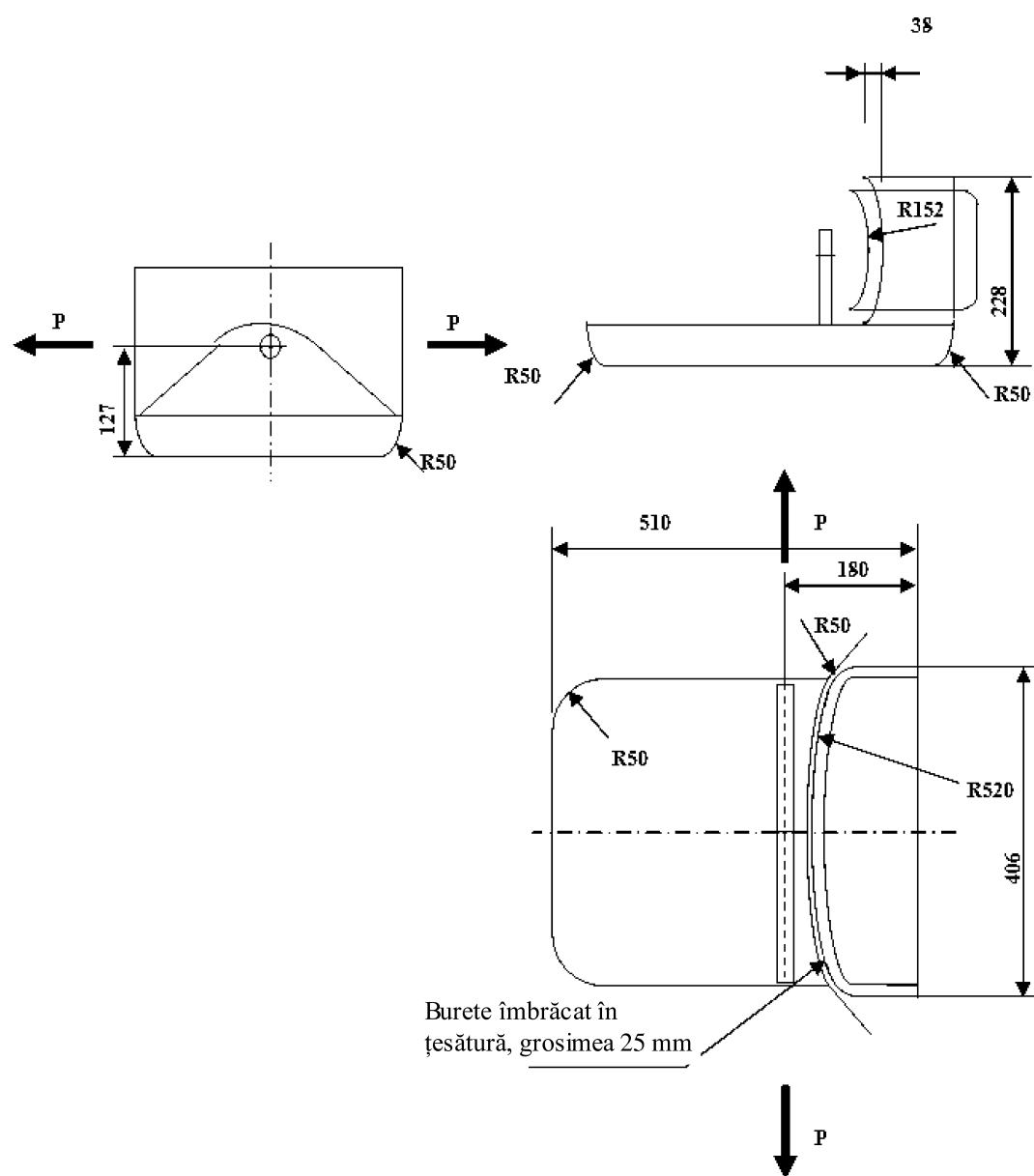
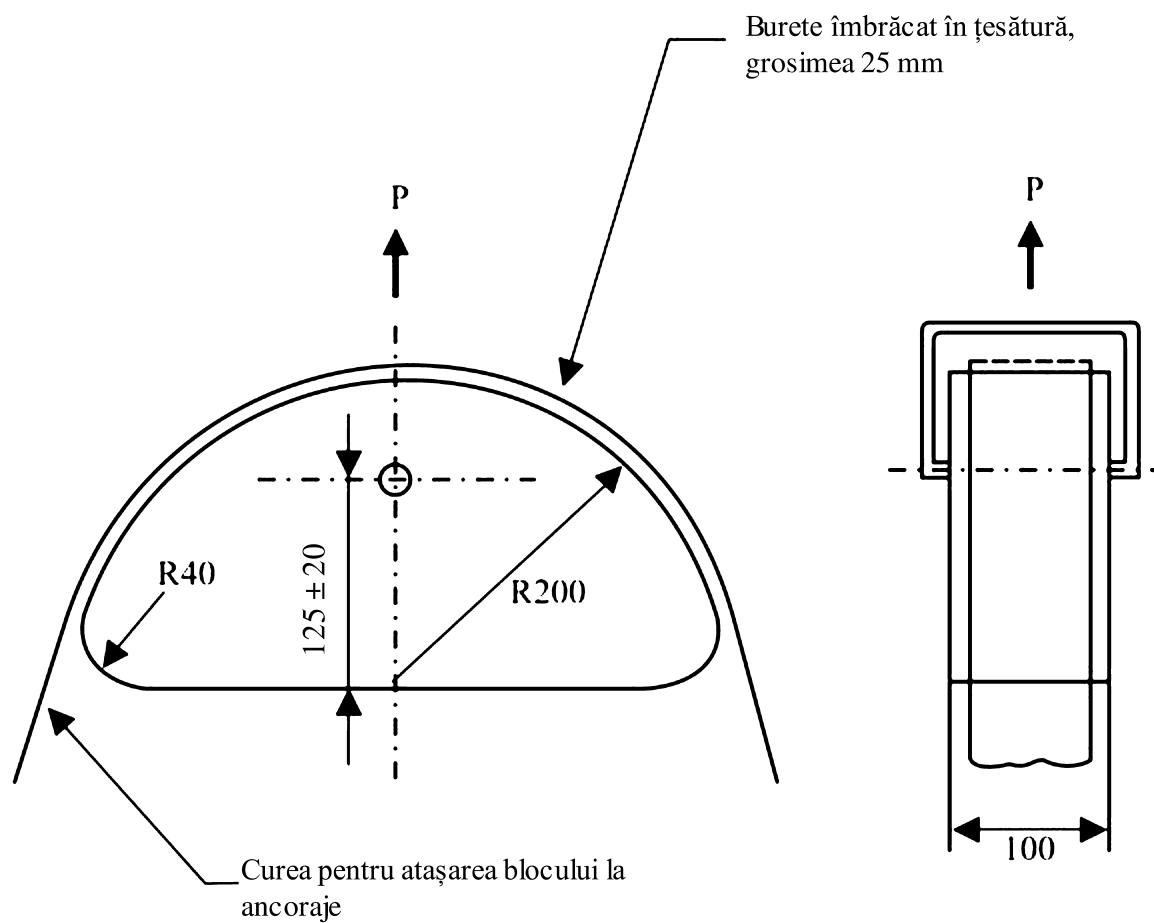


Figura 2

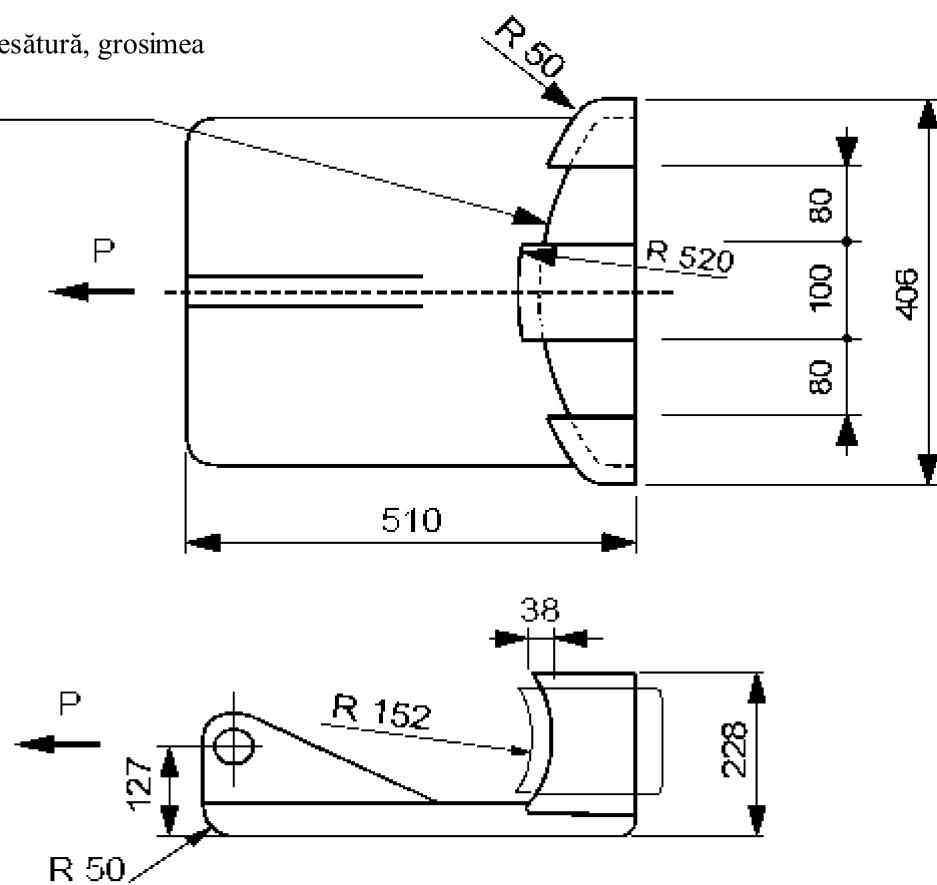


Toate dimensiunile sunt în milimetri

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

Burete îmbrăcat în țesătură, grosimea
25 mm



Toate dimensiunile sunt în milimetri

ANEXA 6

NUMĂRUL MINIM DE PUNCTE DE ANCORARE ȘI POZIȚIA ANCORAJELOR INFERIOARE

Categorie de vehicul	Scaune orientate în față				Orientate în spate	Orientate lateral
	Partea laterală		Partea centrală			
	Față	Altele	Față	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 $\frac{\text{H}}{\text{H}}$	3 sau 2 $\frac{\text{H}}{\text{H}}$	3 sau 2 $\frac{\text{H}}{\text{H}}$	2	—
M ₃	3 $\frac{\text{H}}{\text{H}}$	3 sau 2 $\frac{\text{H}}{\text{H}}$	3 sau 2 $\frac{\text{H}}{\text{H}}$	3 sau 2 $\frac{\text{H}}{\text{H}}$	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 cerut 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);
- $\frac{\text{H}}{\text{H}}$: 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).

APENDICE

AMPLASAMENTUL ANCORAJELOR INFERIOARE – EXCLUSIV CERINȚE UNGHIULARE

Scaun		M ₁	Altele decât M ₁
Față*	partea cu catarama (α_2)	45°-80°	30°-80°
	alta decât partea 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 lateral (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 din vehicule din categoria M₂ și M₃.

ANEXA 7

ÎNCERCARE DINAMICĂ, PREZENTATĂ CA ALTERNATIVĂ LA ÎNCERCAREA STATICĂ DE REZISTENȚĂ A ANCORAJELOR CENTURILOR DE SIGURANȚĂ**1. DOMENIUL 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 centurilor 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 5.4.3.6 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 al centurii de siguranță este fixat de 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 dispunerii indicate la punctul 6.2 din prezentul regulament.

3.2.3. Sisteme de reținere

- 3.2.3.1. Sistemele de reținere 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.

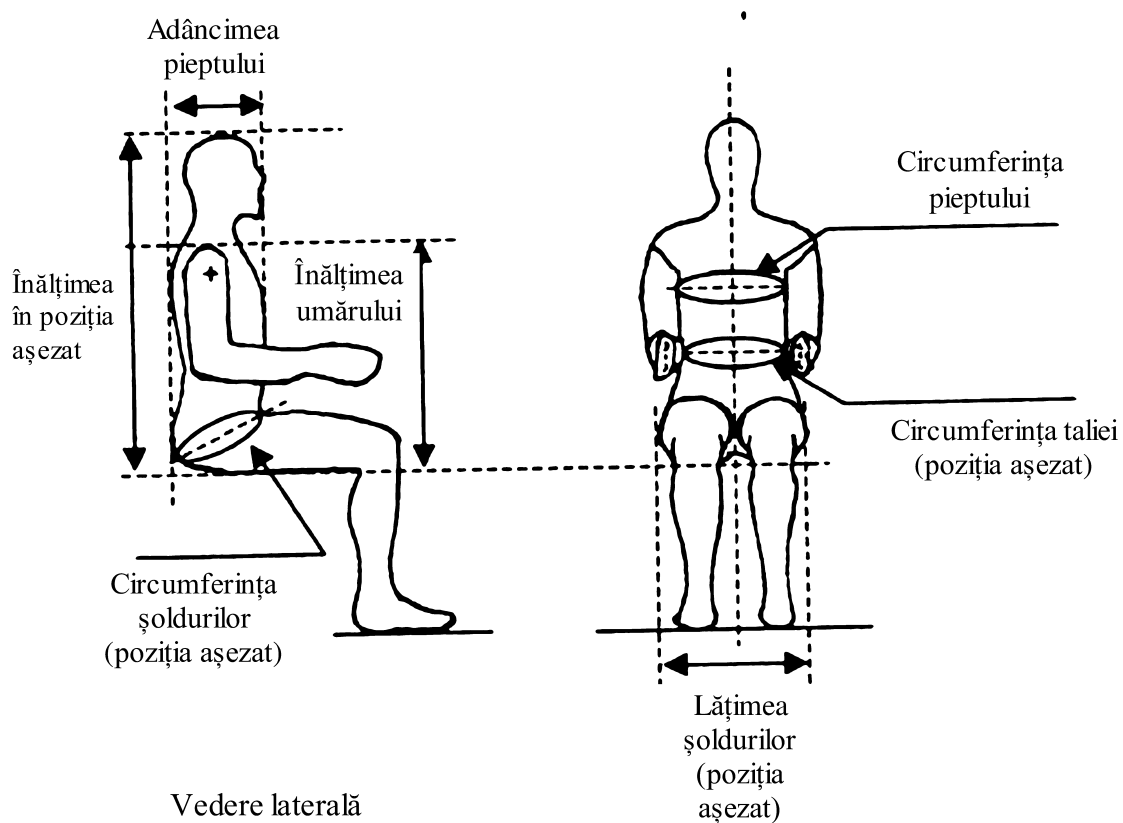
- 3.2.3.2. La cererea producătorului și de comun acord cu serviciul tehnic responsabil cu încercările, anumite elemente ale sistemelor de reținere a scaunelor (altele decât scaunele complete, ansamblurile de centuri de siguranță și dispozitivele de limitare a sarcinii) pot să nu fie montate pe structura 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. Manechinele
- Pe fiecare scaun, se amplasează un manechin ale cărui dimensiuni și masă sunt definite în anexa 8, 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 reținere 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 șoldurilor (așezat)	415 mm
Circumferința șoldurilor (așezat)	1200 mm
Circumferința taliei (așezat)	1080 mm
Adâncimea pieptului	265 mm
Circumferința pieptului	1130 mm
Înălțimea umerilor	680 mm
Abaterea admisă pentru toate dimensiunile de mai sus:	±5 per cent

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.

Numai textele originale CEE-ONU au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Situația și data intrării în vigoare ale prezentului regulament se verifică în cea mai recentă versiune a documentului de situație CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibilă la adresa:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29docstts.html>

Regulamentul ONU-CEE nr. 145 — Dispoziții uniforme privind omologarea unui tip de vehicul în ceea ce privește sistemele de ancoraje ISOFIX, ancorajele superioare ISOFIX și pozițiile de ședere i-Size [2019/2142]

Data intrării în vigoare: 19 iulie 2018

Prezentul document este strict un instrument de documentare. Textul autentic și obligatoriu din punct de vedere legal este: ECE/TRANS/WP.29/2017/133.

Cuprins

Regulamentul

1. Domeniul de aplicare
2. Definiții
3. Cererea de omologare
4. Omologarea
5. Specificații
6. Încercări
7. Modificarea și extinderea omologării tipului de vehicul
8. Conformitatea producției
9. Sancțiuni în caz de neconformitate a producției
10. Încetarea definitivă a producției
11. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale autorităților de omologare de tip

Anexe

1. Fișă de comunicare
2. Dispunerea mărcii de omologare
3. Procedura de determinare a punctului „H” și a unghiului real al trunchiului pentru pozițiile de ședere în autovehicule
 - Apendicele 1 – Descrierea manechinului tridimensional pentru determinarea punctului „H” (manechinul 3-D H)
 - Apendicele 2 – Sistemul de referință tridimensional
 - Apendicele 3 – Parametrii de referință cu privire la locurile pe scaun
4. Sisteme de ancoraje ISOFIX și ancoraje superioare ISOFIX
5. Poziție de ședere i-Size

1. DOMENIUL DE APLICARE

Prezentul regulament se aplică:

- (a) vehiculelor din categoria M₁ cu privire la sistemele lor de ancorare ISOFIX și la ancorajele lor superioare ISOFIX destinate sistemelor de reținere pentru copii. Alte categorii de vehicule prevăzute cu ancoraje ISOFIX trebuie, de asemenea, să respecte dispozițiile prezentului regulament;
- (b) 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 unui tip de vehicul în ceea ce privește sistemele de ancorare ISOFIX, ancorajele superioare ISOFIX și, dacă este cazul, pozițiile de ședere i-Size;
- 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 sistemele de ancoraje 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 reținere a scaunului, în special funcția de limitare a sarcinii, care influențează forțele transmise ancorajelor;
- 2.3. „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;
- 2.4. „scaun” înseamnă o structură care este sau nu parte integrantă a structurii vehiculului, inclusiv tapițeria, 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;
- 2.5. „scaun față pentru pasageri” înseamnă orice scaun pentru care „punctul H cel mai avansat” este situat în planul vertical transversal care trece prin punctul R al conducătorului auto;
- 2.6. „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;
- 2.7. „banchetă” înseamnă o structură completă cu tapițerie destinată așezării a cel puțin două persoane adulte;
- 2.8. „ISOFIX” înseamnă un sistem cu ajutorul căruia sistemele de reținere a scaunului pentru copii se atașează la autovehicul. Acesta are două ancoraje rigide, două dispozitive de atașare rigide aferente amplasate pe sistemul de reținere a scaunului pentru copii și un dispozitiv care permite limitarea gradului maxim de rotație a sistemului de reținere a scaunului pentru copii;
- 2.9. „poziție ISOFIX” înseamnă o poziție care permite instalarea:
 - (a) unui sistem universal de reținere pentru copii ISOFIX, orientat în față, astfel cum se specifică în Regulamentul ONU nr. 44;
 - (b) unui sistem ISOFIX de reținere pentru copii de tip semi-universal, orientat în față, astfel cum este definit în Regulamentul ONU nr. 44; sau
 - (c) unui sistem ISOFIX de reținere pentru copii de tip semi-universal, orientat în spate, astfel cum este definit în Regulamentul ONU nr. 44; sau
 - (d) unui sistem ISOFIX de reținere pentru copii de tip semi-universal, orientat lateral, astfel cum este definit în Regulamentul ONU nr. 44; sau

- (e) unui sistem ISOFIX de reținere pentru copii destinat vehiculelor specifice, astfel cum este definit în Regulamentul ONU nr. 44; sau
 - (f) unui sistem i-Size de reținere pentru copii de clasă integrală, astfel cum este definit în Regulamentul ONU nr. 129; sau
 - (g) unui sistem ISOFIX de reținere pentru copii destinat vehiculelor specifice, astfel cum este definit în Regulamentul ONU nr. 129;
- 2.10. „ancoraj inferior ISOFIX” înseamnă o bară orizontală rotundă și rigidă cu diametrul de 6 mm, care reprezintă o extensie a structurii vehiculului sau a scaunului destinată montării și fixării unui sistem ISOFIX de reținere pentru copii cu dispozitive de prindere ISOFIX;
- 2.11. „sistem de ancoraje ISOFIX” înseamnă un sistem alcătuit din cel mult două ancoraje inferioare ISOFIX, care au rolul de a permite atașarea unui sistem ISOFIX de reținere pentru copii, împreună cu un dispozitiv antirotație;
- 2.12. „dispozitiv de prindere ISOFIX” înseamnă unul dintre cele două elemente de cuplare care îndeplinește cerințele prevăzute în Regulamentul ONU nr. 44 sau în Regulamentul ONU nr. 129, care se află în prelungirea structurii sistemului ISOFIX de reținere pentru copii și care este compatibil cu un ancoraj inferior ISOFIX;
- 2.13. „sistem ISOFIX de reținere pentru copii ” înseamnă un sistem de reținere pentru copii care îndeplinește cerințele Regulamentului ONU nr. 44 sau ale Regulamentului ONU nr. 129 și care trebuie atașat la un sistem de ancoraje ISOFIX;
- 2.14. „dispozitiv de aplicare a forței statice (DAFS)” înseamnă un ansamblu de încercare care utilizează sistemele de ancoraje 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 4 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 5, este prezentat un exemplu de un astfel de DAFS_{PS};
- 2.15. „dispozitiv antirotație”:
- (a) un dispozitiv antirotație pentru un sistem ISOFIX universal de reținere pentru copii constă într-un ancoraj superior ISOFIX;
 - (b) un dispozitiv antirotație pentru un sistem ISOFIX semiuniversal de reținere pentru copii constă fie într-un ancoraj superior, fie în tabloul de bord al vehiculului, fie într-un picior de sprijin vizând limitarea rotirii reținerii în cazul unei coliziuni frontale;
 - (c) un dispozitiv antirotație pentru un sistem i-Size de reținere pentru copii constă fie într-un ancoraj superior, fie într-un picior de sprijin vizând limitarea rotirii reținerii în cazul unei coliziuni frontale;
 - (d) pentru sistemele ISOFIX, i-Size, universale și semiuniversale de reținere pentru copii, scaunul vehiculului ca atare nu reprezintă un dispozitiv antirotație;
- 2.16. „ancoraj superior ISOFIX” înseamnă un dispozitiv (de exemplu, o bară) amplasat într-o zonă definită, proiectat să permită conectarea unui dispozitiv de cuplare la curea superioară ISOFIX pentru curea și să transfere forța de fixare a acestuia către structura vehiculului;
- 2.17. „dispozitiv de cuplare la ancorajul superior ISOFIX” înseamnă un dispozitiv destinat atașării la un ancoraj superior ISOFIX;
- 2.18. „cârlig de ancorare superior ISOFIX” înseamnă un dispozitiv de cuplare la ancorajul superior ISOFIX folosit de obicei pentru a atașa o curea superioară ISOFIX la un ancoraj superior ISOFIX, astfel cum este descris în figura 3 din anexa 4 la prezentul regulament;
- 2.19. „curea superioară ISOFIX” înseamnă o curea (sau un dispozitiv echivalent) care se extinde de la capătul superior al unui sistem ISOFIX de reținere pentru copii 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;
- 2.20. „dispozitiv de ghidare” înseamnă acea componentă prevăzută pentru a ajuta la instalarea sistemului ISOFIX de reținere pentru copii, ghidând fizic dispozitivele de prindere ISOFIX în poziția corectă față de ancorajele inferioare ISOFIX pentru a facilita cuplarea;

- 2.21. „dispozitiv de reținere pentru copii” înseamnă un dispozitiv, în conformitate cu una dintre cele șapte clase de mărimi ISOFIX definite la punctul 4 din appendicele 2 la anexa 17 la Regulamentul ONU nr. 16, în special unul ale cărui dimensiuni sunt date în figurile 1-7 de la punctul 4 menționat mai sus. Aceste dispozitive de reținere pentru copii (DRC) sunt utilizate în Regulamentul ONU nr. 16 pentru a stabili care dintre clasele de mărimi ale sistemelor ISOFIX de reținere pentru copii pot fi folosite în pozițiile ISOFIX din interiorul vehiculului. De asemenea, unul dintre dispozitivele DRC, așa-numitul ISO/F2 (B) sau ISO/F2X (B1), care este descris în appendicele 2 la anexa 17 la Regulamentul ONU nr. 16, este folosit în cadrul prezentului regulament pentru a verifica amplasamentul, precum și posibilitatea de acces la oricare dintre sistemele de ancoraje ISOFIX;
- 2.22. „spațiu de evaluare a soclului piciorului de sprijin” înseamnă, astfel cum este descris în figurile 1 și 2 din anexa 5 la prezentul regulament, spațiul în care se va fixa soclul piciorului de sprijin al unui sistem de reținere pentru copii i-Size definit în Regulamentul ONU nr. 129 și pe care, prin urmare, trebuie să îl intersecteze podeaua vehiculului;
- 2.23. „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 a soclului piciorului de sprijin și este proiectată să reziste la forțele piciorului de sprijin al unui sistem de reținere pentru copii i-Size definit în Regulamentul ONU nr. 129;
- 2.24. „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 reținere i-Size pentru copii și care îndeplinește cerințele definite în prezentul regulament.
3. CEREREA DE OMOLOGARE
- 3.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul în ceea ce privește sistemele de ancoraje ISOFIX, ancorajele superioare ISOFIX și pozițiile de ședere i-Size, dacă este cazul, se depune de către producătorul vehiculului sau de către reprezentantul său acreditat corespunzător.
- 3.2. Cererea trebuie să fie însoțită de documentele menționate mai jos, în triplu exemplar, și de următoarele informații:
- 3.2.1. desenele structurii generale a vehiculului la o scară adecvată, cu indicarea pozițiilor sistemelor de ancoraje 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 desene detaliate ale sistemelor de ancoraje ISOFIX și ale ancorajelor superioare ISOFIX, dacă acestea există, precum și ale punctelor în care acestea se cuplează;
- 3.2.2. specificarea materialelor utilizate care pot influența rezistența sistemelor de ancoraje 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 sistemelor de ancoraje ISOFIX și a ancorajelor superioare ISOFIX, dacă acestea există;
- 3.2.4. în cazul sistemelor de ancoraje ISOFIX și al ancorajelor superioare ISOFIX, dacă acestea sunt fixate pe structura scaunului:
- 3.2.4.1. descrierea detaliată a tipului de vehicul în ceea ce privește proiectarea scaunelor, a ancorajelor scaunelor și a sistemelor de reglare și de blocare a acestora;
- 3.2.4.2. desene la o scară adecvată și suficient de detaliate ale scaunelor, ale sistemelor de ancorare la vehicul și ale sistemelor de reglare și de blocare ale acestora.
- 3.3. La alegerea producătorului, serviciului tehnic 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 efectuarea încercărilor de omologare a sistemelor de ancoraje 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. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre ale acestui număr de omologare indică seria de amendamente care conține modificările tehnice majore cele mai recente aduse regulamentului la momentul acordării omologării. 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 fiecare vehicul conform cu un tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament se aplică, în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil, menționat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională constând în:
- 4.4.1. un cerc în interiorul căruia se află litera „E” urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea ⁽¹⁾;
- 4.4.2. numărul prezentului regulament, plasat în dreapta cercului menționat la punctul 4.4.1.
- 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 nu este necesar să se repete simbolul prevăzut la punctul 4.4.1; 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 perfect lizibilă și de neșters.
- 4.7. Marca de omologare se amplasează pe plăcuța cu date a vehiculului fixată de producător sau în apropierea acesteia.
- 4.8. În anexa 2 la prezentul regulament, se prezintă exemple de dispunere a mărcilor de omologare.

5. SPECIFICAȚII

5.1. Definiții

- 5.1.1. Punctul H este un punct de referință, astfel cum este definit în anexa 3 la prezentul regulament, care trebuie determinat în conformitate cu procedura stabilită în anexa menționată.
- 5.1.1.1. Punctul H' este punctul de referință care corespunde punctului H definit la punctul 5.1.1 și care trebuie determinat pentru toate pozițiile normale de folosire a scaunului.
- 5.1.1.2. Punctul R este punctul de referință al poziției de ședere definit în apendicele 3 la anexa 3 la prezentul regulament.
- 5.1.2. Sistemul de referință tridimensional este definit în apendicele 2 la anexa 3 la prezentul regulament.

⁽¹⁾ Numerele distinctive ale părților contractante la Acordul din 1958 sunt reproduse în anexa 3 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.
www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

5.2. Specificații generale

5.2.1. Orice sistem de ancoraje ISOFIX și orice ancoraj superior ISOFIX instalat sau care urmează să fie instalat, destinat sistemelor ISOFIX de reținere pentru copii, precum și suprafața de contact cu podeaua vehiculului a oricărei poziții de ședere i-Size se proiectează, se produc și se poziționează astfel încât:

5.2.1.1. orice sistem de ancoraje 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 ancoraje ISOFIX și orice ancoraj superior ISOFIX care pot fi amplasate pe orice vehicul trebuie să îndeplinească de asemenea, dispozițiile prezentului regulament. În consecință, astfel de ancoraje trebuie descrise în cererea pentru omologarea de tip;

5.2.1.2. Rezistențele sistemelor de ancoraje ISOFIX și a ancorajelor superioare ISOFIX sunt proiectate pentru a corespunde oricărui sistem ISOFIX de reținere pentru copii din grupa de masă 0; 0+; 1, astfel cum sunt definite în Regulamentul ONU nr. 44.

5.2.1.3. Un sistem de ancoraje 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 reținere pentru copii, astfel cum este definit în Regulamentul ONU nr. 129.

5.2.2. Sisteme de ancoraje ISOFIX – proiectare și poziționare:

5.2.2.1. Orice sistem de ancoraje ISOFIX trebuie să fie prevăzut cu o bară (bare) rigidă (rigide) transversal-orizontală (transversal-oriizontale) cu secțiunea de 6 mm $\pm$ 0,1 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 4.

5.2.2.2. Orice sistem de ancoraje 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.

5.2.2.3. Pentru orice sistem de ancoraje ISOFIX instalat pe vehicul, trebuie să fie posibilă atașarea unui dispozitiv ISOFIX de reținere pentru copii „ISO/F2” (B) sau „ISO/F2X” (B1), conform specificației producătorului vehiculului, descris în apendicele 2 la anexa 17 la Regulamentul ONU nr. 16.

Pozițiile de ședere i-Size trebuie să permită amplasarea dispozitivelor ISOFIX de reținere pentru copii 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 apendicele 2 la anexa 17 la Regulamentul ONU nr. 16. În plus, pozițiile de ședere i-Size trebuie să permită amplasarea dispozitivului de reținere pentru copii din clasa ISO/B2, astfel cum este definit în apendicele 5 la anexa 17 la Regulamentul ONU nr. 16

5.2.2.4. Suprafața inferioară a dispozitivului ISOFIX de reținere pentru copii, astfel cum este definit de producător la punctul 5.2.2.3, 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 apendicele 2 la anexa 3 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 5.2.2.4 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 ISOFIX de reținere pentru copii în condițiile existenței unghiului de înclinare mărit. Dispozițiile de la prezentul punct nu se aplică dispozitivelor de reținere pentru copii din clasa ISO/B2.

5.2.2.5. Sistemele de ancoraje 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 ancoraje ISOFIX trebuie îndeplinite atunci când ancorajele sunt montate.

5.2.2.6. Fiecare bară de 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 de grade 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:

5.2.2.6.1. cel puțin simbolul prezentat în figura 12 din anexa 4, 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 poziționată în apropierea fiecărei bare a sistemului;

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

5.2.2.7. Cerințele de la punctul 5.2.2.6 nu se aplică poziției de ședere i-Size. Pozițiile de ședere i-Size se marchează în conformitate cu punctul 5.2.4.1.

5.2.3. Ancorajele superioare ISOFIX – proiectare și poziționare:

La solicitarea producătorului, pot fi utilizate în mod alternativ metodele descrise la punctele 5.2.3.1 și 5.2.3.2.

Metoda descrisă la punctul 5.2.3.1 poate fi folosită numai dacă poziția ISOFIX este amplasată pe un scaun al vehiculului.

5.2.3.1. Sub rezerva aplicării dispozițiilor de la punctele 5.2.3.3 și 5.2.3.4, 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 4, 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 4, conform următoarelor condiții:

5.2.3.1.1. 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;

5.2.3.1.2. 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

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

5.2.3.2. 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 la anexa 17 la Regulamentul ONU nr. 16, într-o poziție ISOFIX prevăzută cu ancoraje inferioare ISOFIX, astfel cum este indicat în figura 11 din anexa 4.

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”.

Punctul de intersecție dintre partea posterioară a dispozitivului „ISO/F2” și dreapta orizontală (referința 3 din figura 11 din anexa 4) 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 4) poziționat pe linia mediană a dispozitivului „ISO/F2”. 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 4), 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” cu un plan aflat la 550 mm deasupra feței orizontale (1) a dispozitivului „ISO/F2”, pe linia mediană a dispozitivului „ISO/F2” (6).

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

- 5.2.3.3. 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 5.2.3.1 sau 5.2.3.2, în cazul în care un perimetru din cadrul acestei zone nu este corespunzător, iar vehiculul este echipat cu un dispozitiv de dirijare care:
- 5.2.3.3.1. asigură funcționarea corespunzătoare a curelei superioare ISOFIX, ca și cum partea ancorajului care se conectează la ancorajul superior ISOFIX s-ar afla în zona hașurată și
- 5.2.3.3.2. se află fie la cel puțin 65 mm în spatele liniei trunchiului, în cazul unui dispozitiv de dirijare nerigid cu cureaua 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
- 5.2.3.3.3. 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 6.2 din prezentul regulament.
- 5.2.3.4. În spătarul scaunului, poate fi montat un ancoraj de fixare, cu condiția ca acesta să nu se afle în zona de înfășurare a curelei din partea superioară a spătarului scaunului.
- 5.2.3.5. Ancorajul superior ISOFIX trebuie să aibă dimensiunile necesare pentru a putea permite atașarea unui cârlig de ancorare 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 ancoraje ISOFIX și care ar putea fi utilizate pentru a atașa un cârlig de ancorare superior ISOFIX sau un dispozitiv de cuplare la ancorajul superior ISOFIX trebuie să fie concepute astfel încât să prevină utilizarea greșită, 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 unuiia dintre simboluri sau a imaginii în oglindă a acestuia, astfel cum este specificat în figura 13 din anexa 4; 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 ancoraje ISOFIX.

În cazul fiecărui ancoraj superior ISOFIX acoperit cu o husă, aceasta trebuie să fie semnalizată, de exemplu, cu ajutorul unuiia dintre simbolurile descrise în figura 13 din anexa 4 sau a imaginii în oglindă a unuiia dintre aceste simboluri; husa trebuie să poată fi îndepărtată fără ajutorul vreunei scule.

5.2.4. Cerințe privind poziția de ședere i-Size

Fiecare poziție de ședere i-Size, astfel cum este definită de producătorul vehiculului, trebuie să respecte cerințele definite la punctele 5.2.1-5.2.4.3.

5.2.4.1. 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 5, 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.

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

Pe lângă verificarea cerințelor definite la punctele 5.2.2 și 5.2.3, 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 a soclului piciorului de sprijin, astfel cum este indicat în figurile 1 și 2 din anexa 5 la prezentul regulament.

Spațiul de evaluare a soclului piciorului de sprijin este delimitat după cum urmează (a se vedea, de asemenea, figurile 1 și 2 din anexa 5 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 reținere 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 reținere pentru copii și care este perpendicular pe planul longitudinal median al dispozitivului de reținere 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 reținere 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 reținere pentru copii.

Unghiul de înclinare utilizat pentru evaluarea geometrică descrisă mai sus se măsoară astfel cum este precizat la punctul 5.2.2.4.

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

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

Toată suprafața de contact cu podeaua vehiculului (a se vedea figurile 1 și 2 din anexa 5) trebuie să fie suficient de rezistentă pentru a suporta sarcinile impuse în momentul efectuării încercărilor în conformitate cu punctul 6.2.4.5.

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

5.3.1. 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 ancoraje ISOFIX și cu un ancoraj superior ISOFIX.

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

5.3.2. În pofida alineatului (5).3.1, dacă un vehicul este echipat numai cu un rând de scaune, nu este necesară nicio poziție ISOFIX.

5.3.3. În pofida alineatului (5).3.1, cel puțin unul dintre cele două sisteme de poziții ISOFIX trebuie să fie instalat pe cel de al doilea rând de scaune.

5.3.4. În pofida alineatului (5).3.1, 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 5.2.2; și

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

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

unde:

P_n : puterea (nominală) maximă exprimată în kW ^(*)

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

$m_t = m_{ro}$ pentru vehiculele din categoria M₁)

și

- (d) un motor care dezvoltă o putere maximă (nominală) mai mare de 200 kW ².

Un astfel de vehicul poate să aibă un singur sistem de ancoraje 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.

- 5.3.5. Dacă, la o poziție de ședere din față prevăzută cu un airbag frontal, este instalat un sistem de ancoraje ISOFIX, trebuie prevăzut un dispozitiv de dezactivare pentru airbagul respectiv.
- 5.3.6. În pofida punctului 5.3.1, în cazul în care vehiculul este dotat cu sistem(e) de reținere pentru copii „încorporat (e)”, trebuie să fie prevăzute cel puțin două poziții ISOFIX, minus numărul de sisteme de reținere pentru copii „încorporate” din grupele de masă 0 sau 0+ sau 1.
- 5.3.7. În cazul vehiculelor decapotabile, astfel cum sunt definite la punctul 2.9.1.5 din Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), 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 vehicule dispun de un ancoraj superior ISOFIX, acesta trebuie să respecte dispozițiile corespunzătoare ale prezentului regulament.
- 5.3.8. Dacă un vehicul este echipat numai cu o poziție de ședere pe rând, este necesară o singură poziție ISOFIX pentru poziția pasagerului. În cazul în care aceste vehicule dispun de un ancoraj superior ISOFIX, acesta trebuie să respecte dispozițiile corespunzătoare ale prezentului regulament. Cu toate acestea, dacă nu este posibilă instalarea nici măcar a celui mai mic dispozitiv ISOFIX orientat în față (astfel cum este definit în apendicele 2 la anexa 17 la Regulamentul ONU nr. 16) pe poziția de ședere a pasagerului, atunci nu este necesară nicio poziție ISOFIX, cu condiția ca, pentru vehiculul respectiv, să fie specificat un sistem de reținere pentru copii.
- 5.3.9. În pofida dispozițiilor de la punctul 5.3.1, 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.
- 5.3.10. În pofida dispozițiilor de la punctele 5.3.1-5.3.4, una sau mai multe dintre pozițiile ISOFIX obligatorii pot fi înlocuite cu poziții de ședere i-Size.

6. ÎNCERCĂRI

6.1. Fixarea vehiculului pentru încercările ancorajelor ISOFIX

- 6.1.1. Metoda utilizată pentru a fixa vehiculul în timpul încercării nu trebuie să mărească rezistența ancorajelor ISOFIX și a zonei de ancorare a acestora sau să micșoreze deformarea normală a structurii.
- 6.1.2. Un dispozitiv de fixare este considerat satisfăcător dacă 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.

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

- 6.1.3. 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.
- 6.1.4. Dacă este utilizată o altă metodă de fixare decât cea descrisă la punctele 6.1.1-6.1.3 din prezentul regulament, trebuie demonstrat că metoda respectivă este echivalentă.
- 6.2. Cerințele pentru încercările statice
- 6.2.1. Rezistența sistemelor de ancoraje ISOFIX se încercă prin aplicarea forțelor prescrise la punctul 6.2.4.3 asupra dispozitivului de aplicare a forței statice (DAFS) la care sunt cuplate dispozitivele de prindere ISOFIX.
- În cazul ancorajelor superioare ISOFIX, trebuie să se efectueze o încercare suplimentară, astfel cum este specificat la punctul 6.2.4.4.
- În cazul unei poziții de ședere i-Size, se efectuează o încercare suplimentară pentru piciorul de sprijin, astfel cum se descrie la punctul 6.2.4.5.
- Toate pozițiile ISOFIX și/sau pozițiile de ședere i-Size ale aceluiași rând de scaune care pot fi folosite simultan trebuie supuse încercării simultan.
- 6.2.2. 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 sau ale podelei, în cazul pozițiilor de ședere i-Size, trebuie să fie identice cu cele ale celorlalte scaune sau grupuri de scaune.
- 6.2.3. 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 appendicele 3 la anexei 17 la Regulamentul ONU nr. 16.
- 6.2.4. Forțe, direcții și limite de deplasare.
- 6.2.4.1. 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.
- 6.2.4.2. 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 kN $\pm 0,25$ 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 kN $\pm 0,25$ 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 $10 \pm 5^\circ$, deasupra orizontalei. Forțele oblice se aplică orizontal la $0^\circ \pm 5^\circ$. În punctul de sarcină X stabilit, indicat în figura 2 din anexa 4, se aplică o forță de preîncărcare de $500 \text{ N} \pm 25 \text{ N}$. 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 2 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.

6.2.4.3. Încercări destinate numai sistemului de ancoraje ISOFIX:

6.2.4.3.1. Încercare de aplicare a 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.

6.2.4.3.2. Încercare de aplicare a forței în direcție oblică:

Deplasarea în sensul aplicării forței (după aplicarea sarcinii inițiale) a punctului X al DAFS, în timpul aplicării unei forțe de $5 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$, 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.

6.2.4.4. Încercarea sistemelor de ancoraje 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.

6.2.4.5. Încercarea pentru pozițiile de ședere i-Size:

În afară de încercările menționate la punctele 6.2.4.3 și 6.2.4.4, 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 5. 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 5.2.4.2 (a se vedea, de asemenea, figurile 1 și 2 din anexa 5 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 mărește cu $1,5 \pm 0,5$ grade 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 suprafeței de contact cu podeaua vehiculului nu se consideră a fi un rezultat negativ al încercării dacă forța solicitată este menținută pe perioada specificată.

Tabelul 2

Limite ale deplasărilor

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

6.2.5. Forțe suplimentare

6.2.5.1. 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, 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 o forță egală cu de 20 de ori greutatea părților relevante ale ansamblului de scaune. 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. MODIFICAREA ȘI EXTINDEREA OMOLOGĂRII TIPULUI DE VEHICUL

7.1. Orice modificare a tipului de vehicul omologat trebuie adusă la cunoștința autorității de omologare de tip care a acordat omologarea de tip. Apoi, autoritatea poate fie:

7.1.1. să considere că este improbabil ca modificările aduse să aibă un efect negativ semnificativ și că, în orice caz, vehiculul rămâne conform cu cerințele stabilite; fie

7.1.2. să solicite un nou raport de încercare serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor.

7.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu menționarea modificărilor, se comunică prin metoda stabilită la punctul 4.3 de mai sus părților la acord care aplică prezentul regulament.

7.3. 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.

8. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

Procedurile de conformitate a producției trebuie să fie conforme cu procedurile stabilite în anexa 1 la acord (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), cu respectarea următoarelor cerințe:

8.1. 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 sistemelor de ancoraje ISOFIX și la ancorajele superioare ISOFIX.

8.2. Pentru a verifica conformitatea specificată la punctul 8.1 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.

8.3. 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.

9. SANCTIUNI ÎN CAZ DE NECONFORMITATE A PRODUCȚIEI

9.1. Omologarea acordată pentru un tip de vehicul în conformitate cu prezentul regulament poate fi retrasă dacă cerințele stabilite la punctul 8.1 de mai sus nu sunt respectate sau dacă sistemele de ancoraje ISOFIX și ancorajele superioare ISOFIX sunt considerate nesatisfăcătoare în urma efectuării verificărilor menționate la punctul 8 de mai sus.

- 9.2. Dacă o parte contractantă la acord care aplică prezentul regulament retrage o omologare pe care o acordase anterior, partea respectivă trebuie să notifice de îndată acest lucru celorlalte părți contractante care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.
10. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI
În cazul în care titularul omologării încetează definitiv să producă un tip de sisteme de ancoraje ISOFIX și de ancoraje superioare ISOFIX omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta trebuie să informeze în acest sens autoritatea care a acordat omologarea. La primirea notificării în cauză, autoritatea respectivă informează în acest sens celelalte părți la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.
11. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE, PRECUM ȘI ALE AUTORITĂȚILOR DE OMOLOGARE DE TIP
Părțile la Acordul din 1958 care pun în aplicare prezentul regulament comunică Secretariatului Organizației Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale autorităților de omologare de tip care acordă omologarea și căreia trebuie să li se trimită fișele de certificare a omologării sau de extindere, de refuz sau de retragere a omologării emise în alte țări.
-

ANEXA 1

FIȘĂ DE COMUNICARE

FIȘĂ DE COMUNICARE

[format maxim: A 4 (210 mm × 297 mm)]



Eliberată de: 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 sistemele de ancoraje ISOFIX, ancorajele superioare ISOFIX și, dacă este cazul, pozițiile de ședere i-Size, în temeiul Regulamentului ONU nr. 145.

Omologarea nr. Extinderea nr.

1. Denumirea sau marca comercială a autovehiculului
2. Tipul de vehicul
3. Denumirea și adresa producătorului
4. Denumirea și adresa reprezentantului producătorului, dacă este cazul

5. Descrierea scaunelor ³

Utilizează o forță suplimentară în conformitate cu punctul 6.2.5.1 din prezentul regulament ONU: Da/nu ²

Forța suplimentară:

Utilizează derogarea prevăzută la punctul 6.2.5.1 pe baza încercărilor privind ancorajele centurilor de siguranță în temeiul dispozițiilor de la punctul 6.4.4 din Regulamentul ONU nr. 14: Da/nu ²

Omologarea nr. în temeiul Regulamentului ONU nr. 14.

6. Utilizează derogarea ISOFIX permisă conform punctului 5.3.8: Da/nu ²
7. Vehicul prezentat pentru omologare la:
8. Serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare:
9. Data raportului întocmit de serviciul respectiv:
10. Numărul raportului emis de serviciul respectiv:
11. Omologarea acordată/extinsă/refuzată/retrasă ²
12. Amplasarea mărcii de omologare pe vehicul:
13. Locul:
14. Data:
15. Semnătura:
16. Următoarele documente, depuse la autoritatea de omologare de tip care a acordat omologarea, pot fi consultate la cerere și sunt anexate la prezenta fișă de comunicare:

desene, scheme și planuri ale sistemelor de ancoraje ISOFIX, ale ancorajelor superioare, dacă este cazul, ale suprafeței de contact a pozițiilor de ședere i-Size cu podeaua vehiculului, dacă este cazul, precum și ale structurii vehiculului;

¹ Numărul distinctiv al țării care a acordat/extins/refuzat/retras omologarea (a se vedea prevederile regulamentului referitoare la omologare).

² A se tăia mențiunile inutile.

³ Doar dacă ancorajul este montat pe scaun sau dacă cureaua centurii se sprijină pe scaun.

fotografii ale sistemelor de ancoraje ISOFIX, ale ancorajelor superioare, dacă este cazul, ale suprafeței de contact a pozițiilor de ședere i-Size cu podeaua vehiculului, dacă este cazul, precum și ale structurii vehiculului;

desene, scheme și planuri ale scaunelor, ale ancorajelor acestora montate în vehicul;

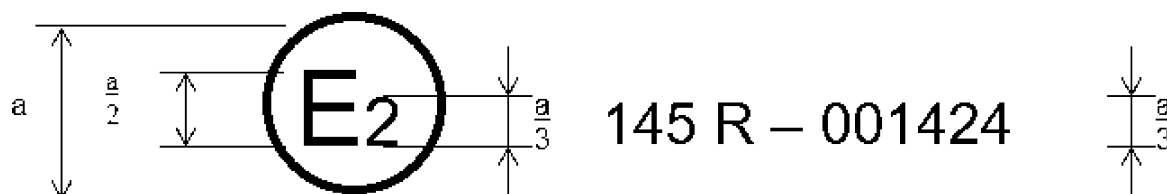
fotografii ale scaunelor și ale ancorajelor acestora.

ANEXA 2

DISPUNEREA MĂRCII DE OMOLOGARE

MODELUL A

(a se vedea punctul 4.4 din prezentul regulament)

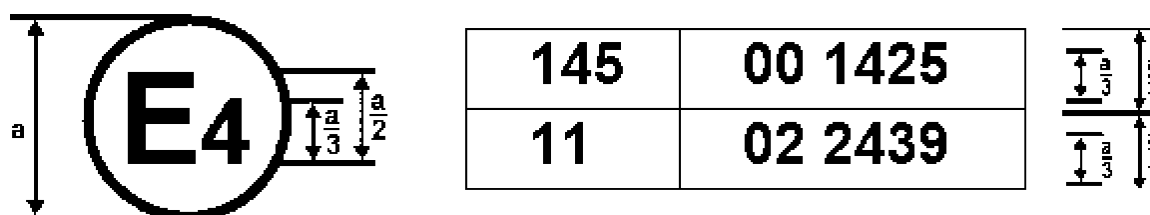


a = min. 8 mm

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, indică faptul că tipul de vehicul în cauză a fost omologat în Franța (E 2) în temeiul Regulamentului ONU nr. 145, în ceea ce privește sistemele de ancoraje ISOFIX, ancorajele superioare ISOFIX și pozițiile de ședere i-Size, cu numărul 001424. Primele două cifre ale acestuia indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințele din Regulamentul ONU nr. 145 în forma sa originală.

MODELUL B

(a se vedea punctul 4.5 al prezentului regulament)



a = min. 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 ONU nr. 145 și 11 ⁽¹⁾. Numerele de omologare indică faptul că, la datele la care au fost acordate respectivele omologări, Regulamentul ONU nr. 145 era în forma sa originală, iar Regulamentul ONU nr. 11 includea seria 02 de amendamente.

⁽¹⁾ Cel de al doilea număr este indicat doar cu titlu de exemplu.

ANEXA 3

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

Apendicele 1—	Descrierea manechinului tridimensional pentru determinarea punctului „H” (manechinul 3-D H) ⁽¹⁾
Apendicele 2—	Sistemul de referință tridimensional ⁽¹⁾
Apendicele 3—	Date de referință privind pozițiile de ședere ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Procedura este descrisă în anexa 1 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), (documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6) și în apendicele 1, 2 și 3 la aceasta.

ANEXA 4

SISTEME DE ANCORAJE ISOFIX ȘI ANCORAJE SUPERIOARE ISOFIX

Figura 1

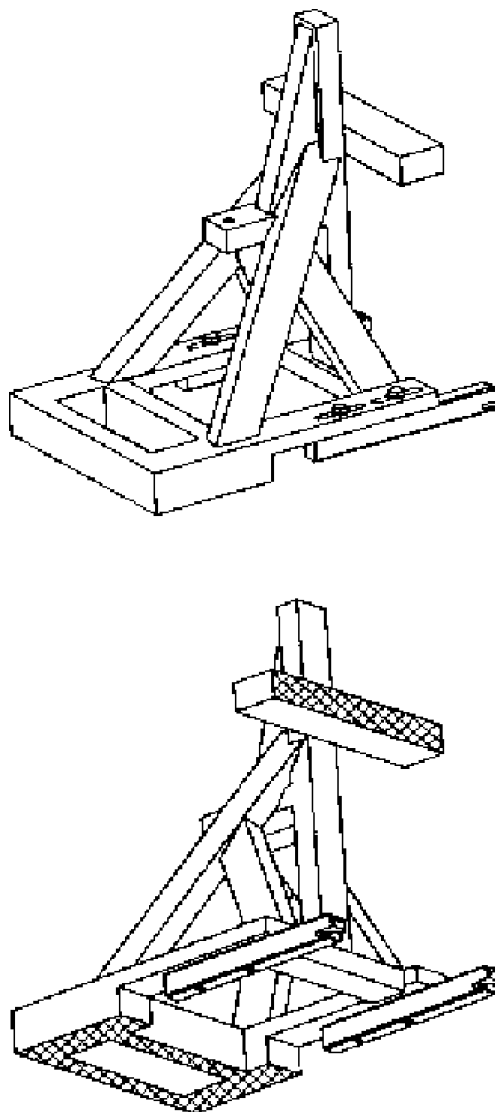
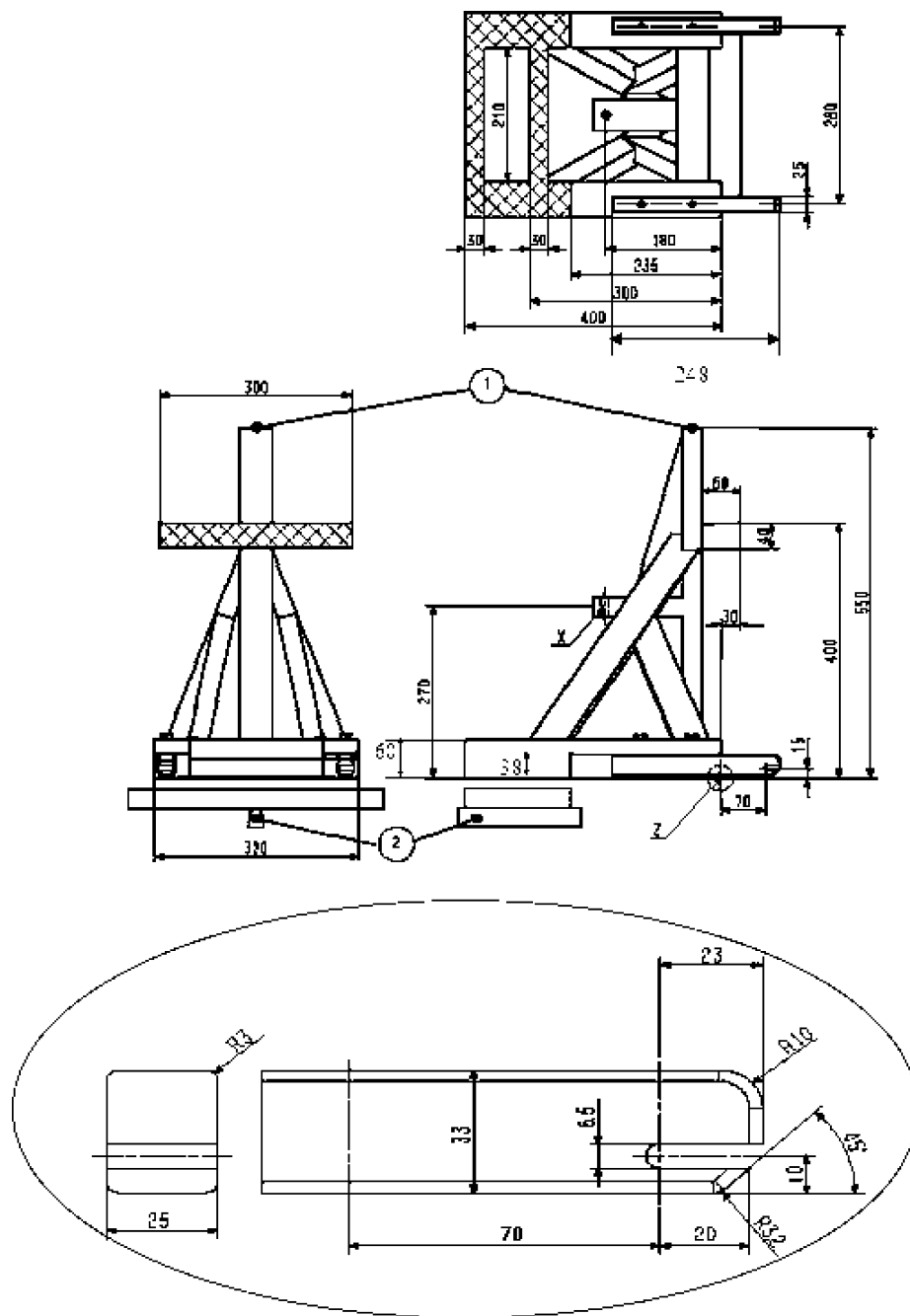
Dispozitivul de aplicare a forței statice (DAFS), vederi izometrice

Figura 2

Dispozitivul de aplicare a forței statice (DAFS), dimensiuni

Dimensiuni în milimetri

**Legendă**

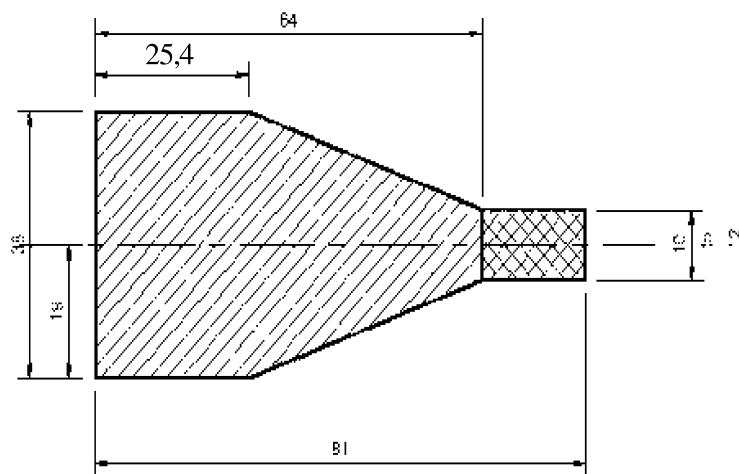
1. Punct de fixare superior.
2. Punct de fixare a pivotului pentru încercarea rigidității, conform descrierii de mai jos.

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 6.2.4.2 din prezentul regulament. Orice deformare a sistemului de ancoraje ISOFIX trebuie exclusă de la măsurători.

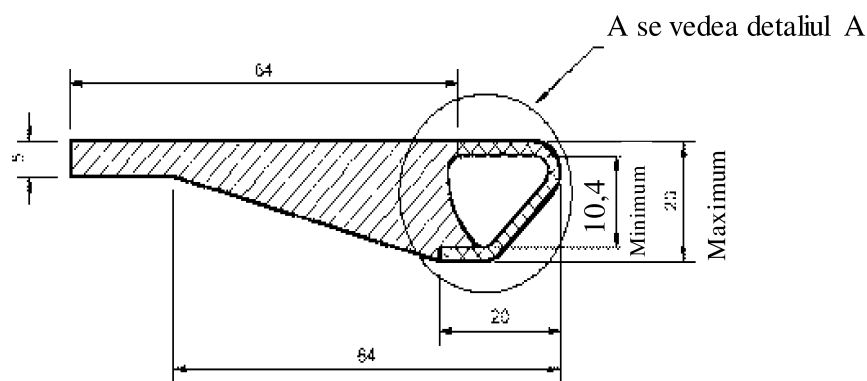
Figura 3

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

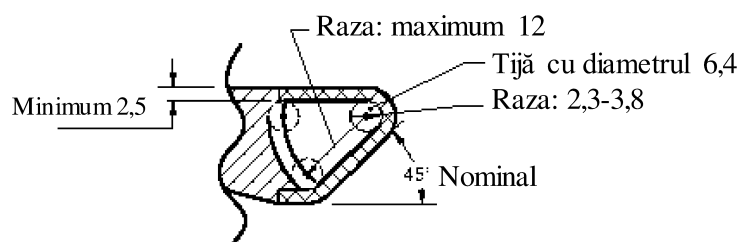
Dimensiuni în milimetri



Vedere de sus



Vedere laterală



Detaliul A

Legendă:

-  Structură exterioră (dacă există)
-  Zonă în care trebuie să se situeze în întregime profilul interfeței cârligului curelei superioare

Figura 4

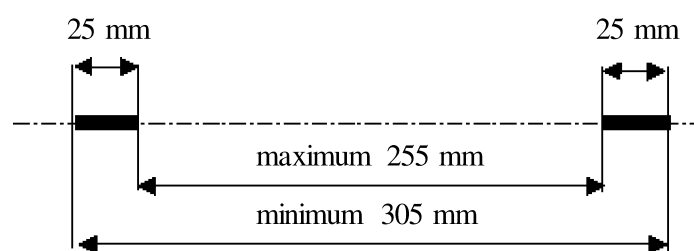
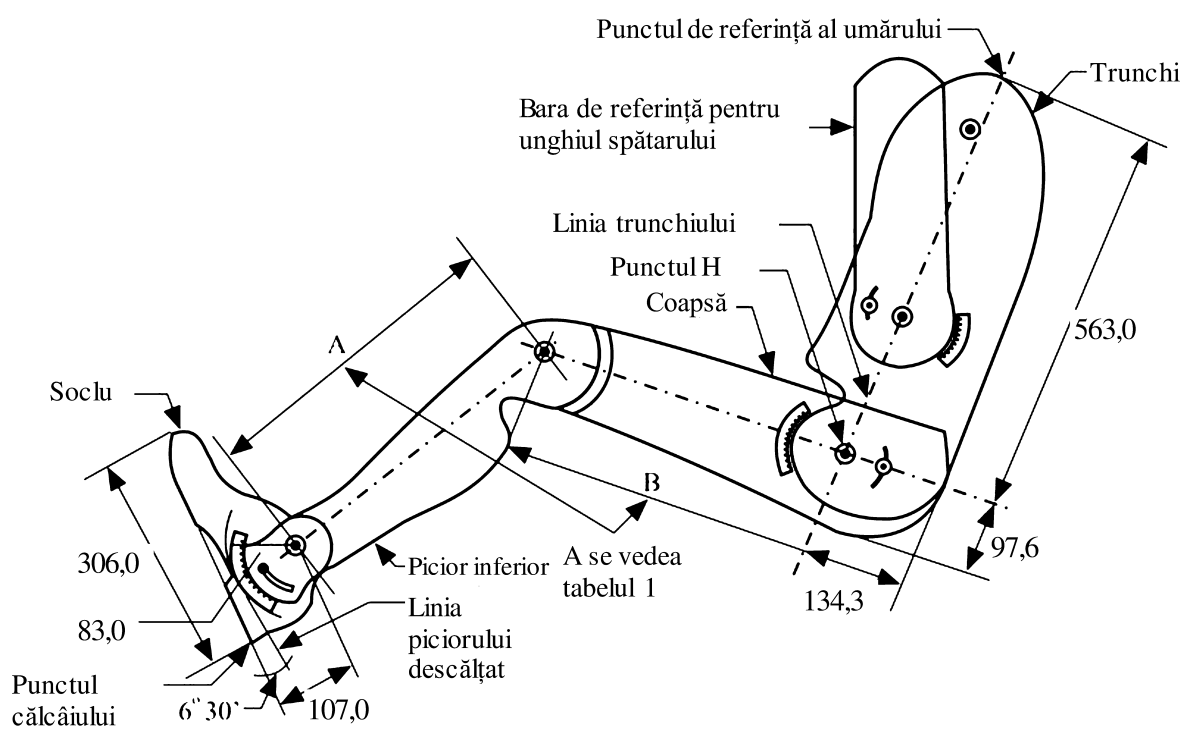
Distanța dintre cele două zone de ancorare inferioară

Figura 5

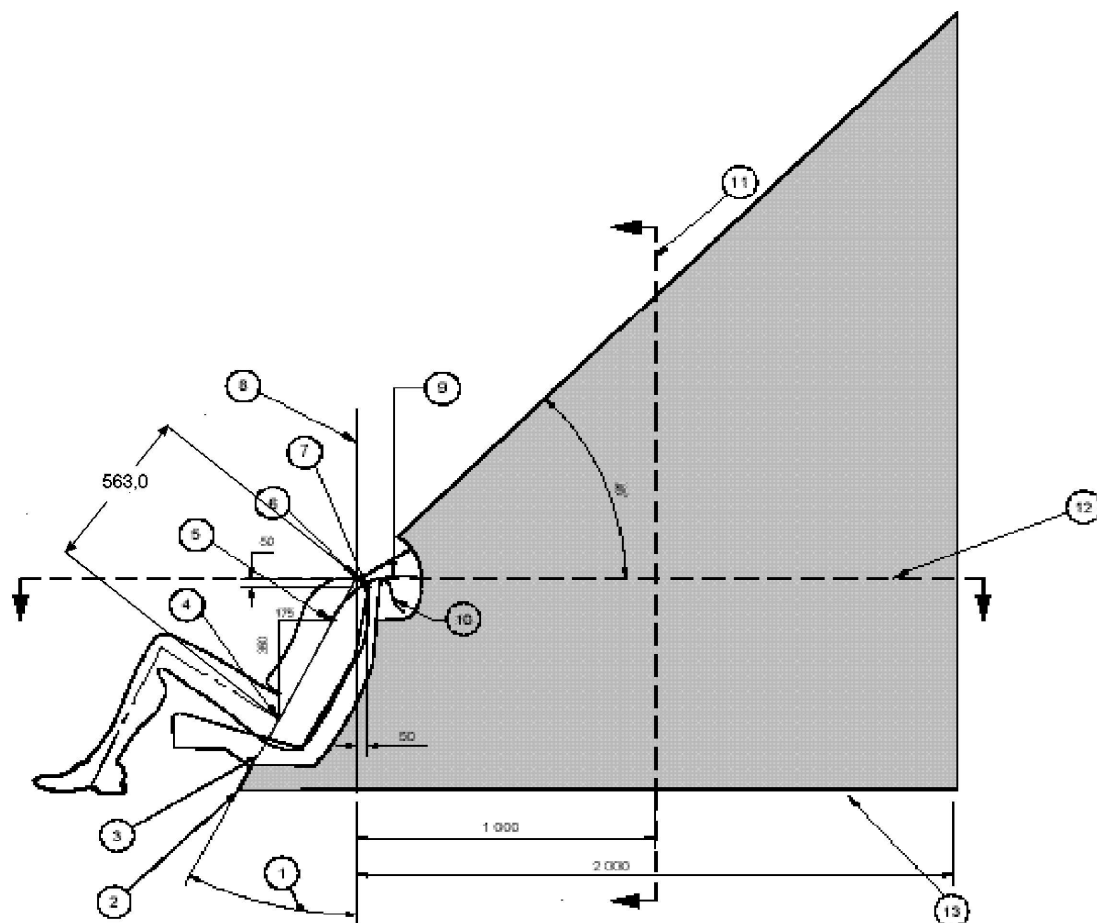
Model standard bidimensional

Notă: Dimensiunile sunt exprimate 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 vehiculului în interiorul zonei prevăzute.

Note:

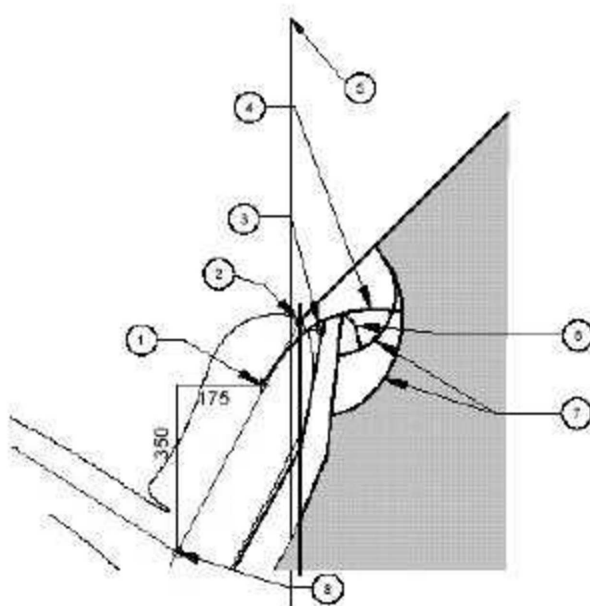
1. Porțiunea din ancorajul superior prevăzută pentru conectarea la cârligul de ancorare superior trebuie să se afle în zona hașurată.
2. Punctul „R”: punct de referință pentru umeri.
3. Punctul „V”: punctul de referință V, aflat la o distanță pe verticală de 350 mm deasupra punctului H și la o distanță 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 dedesubtul 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 reținere pentru copii (punctul „W”), fie de mai jos, din spatele sistemului de reținere 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:

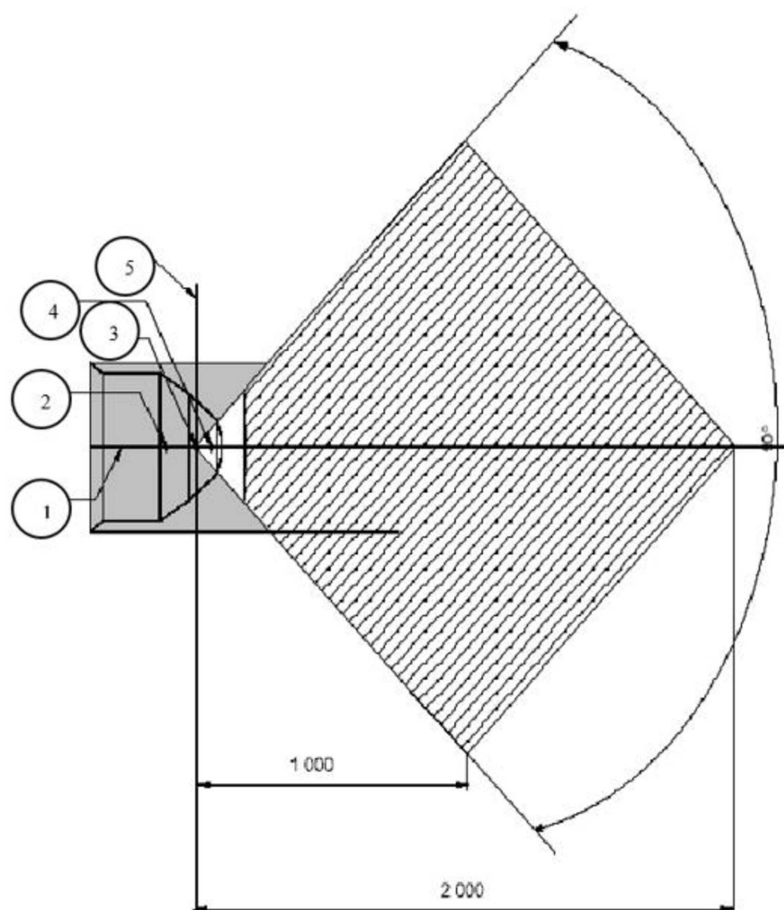
1. Porțiunea din ancorajul superior prevăzută pentru conectarea la cârligul de ancorare superior trebuie să se afle în zona hașurată.
2. Punctul „R”: punct de referință pentru umeri.
3. Punctul „V”: punctul de referință V, aflat la o distanță pe verticală de 350 mm deasupra punctului H și la o distanță 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 reținere pentru copii (punctul „W”), fie de mai jos, din spatele sistemului de reținere pentru copii (punctul V).

Figura 8

Amplasamentul ancorajului superior ISOFIX, zona ISOFIX – Vedere în plan

(secțiune transversală în planul R)

Dimensiuni în milimetri

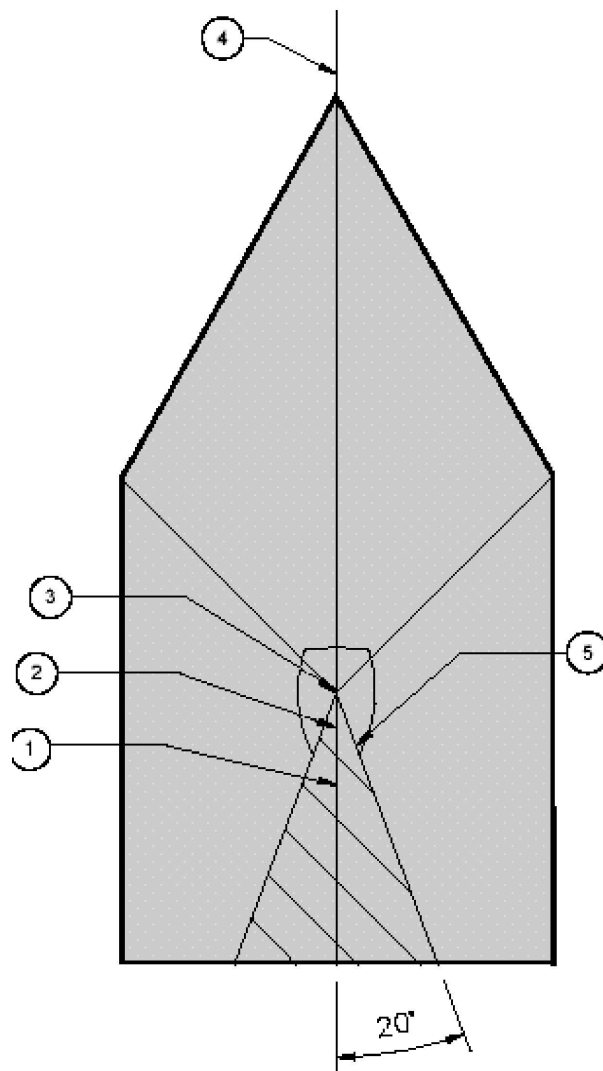
*Legendă*

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

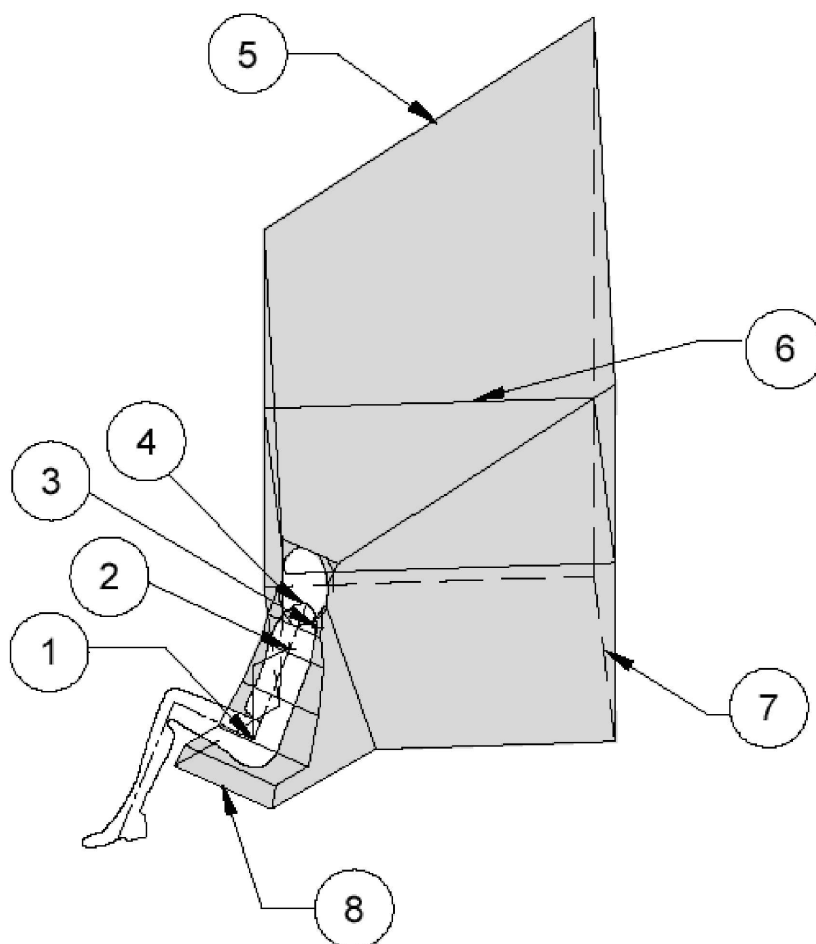
Amplasamentul ancorajului superior ISOFIX, zona ISOFIX – Vedere frontală*Legendă*

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

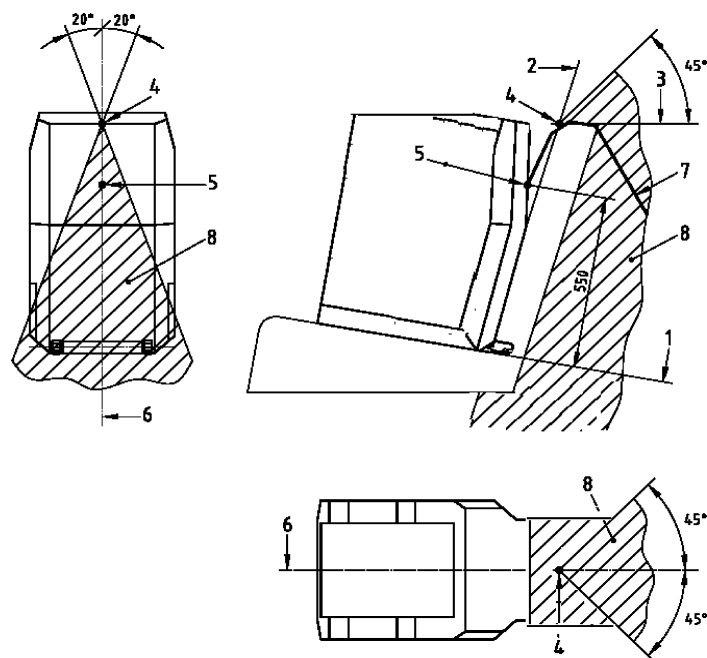
Note:

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



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

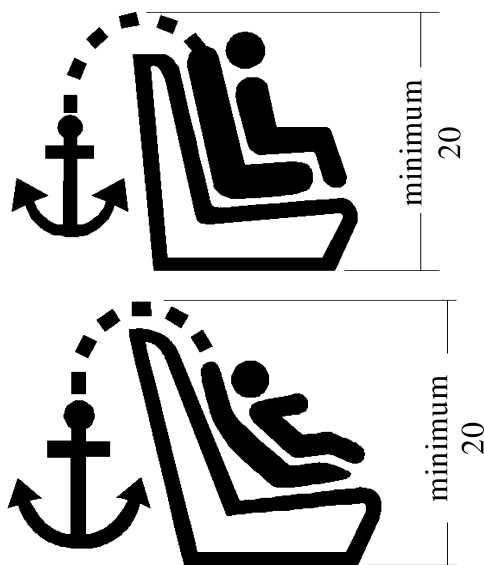


Note:

1. Desenul nu este la scară.
2. Simbolul poate fi indicat 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. Dimensiuni 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.

—

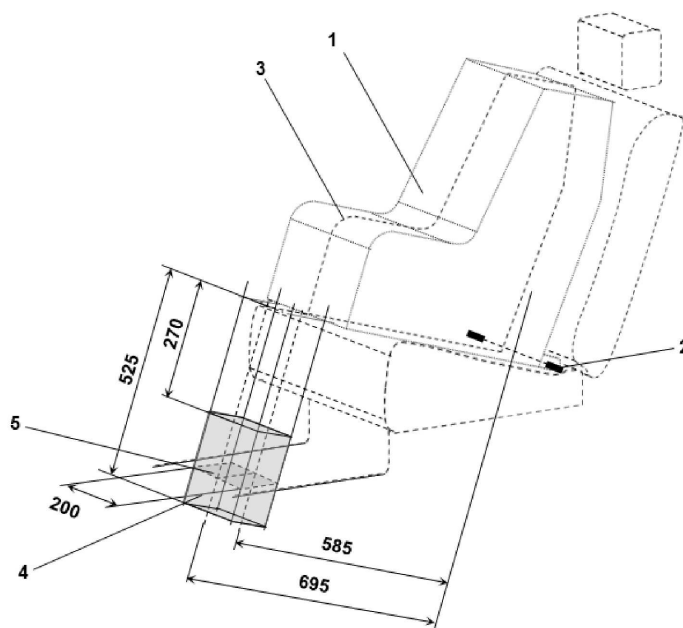
ANEXA 5

POZIȚIE DE ȘEDERE I-SIZE

Figura 1

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

Dimensiuni în mm



Legendă:

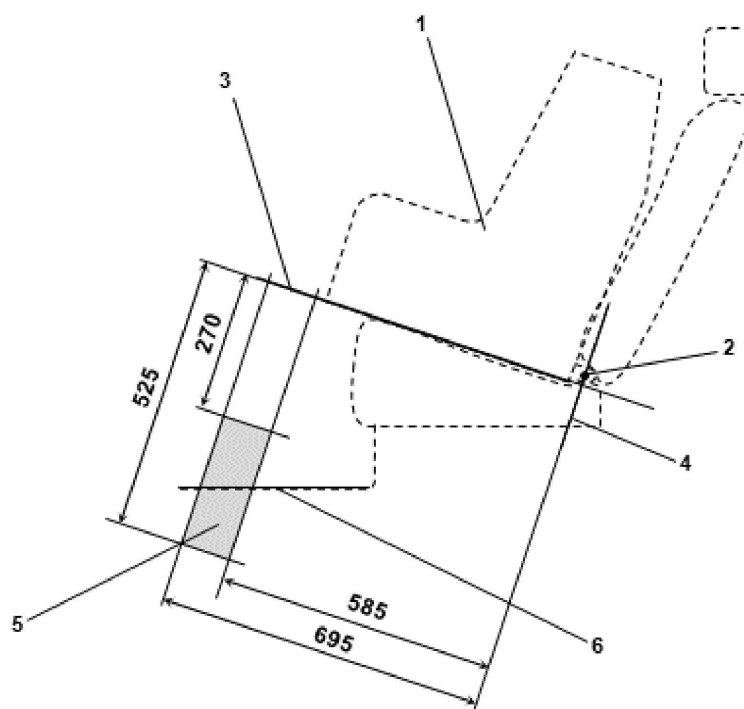
1. Dispozitiv de reținere pentru copii (DRC).
2. Bară pentru ancorajele inferioare ISOFIX.
3. Plan longitudinal median al DRC.
4. Spațiu de evaluare a soclului piciorului de sprijin.
5. Suprafața de contact cu podeaua vehiculului.

Notă: Desenul nu este la scară.

Figura 2

Vedere laterală a spațiului de evaluare a soclului piciorului de sprijin

Dimensiuni în mm

*Legendă:*

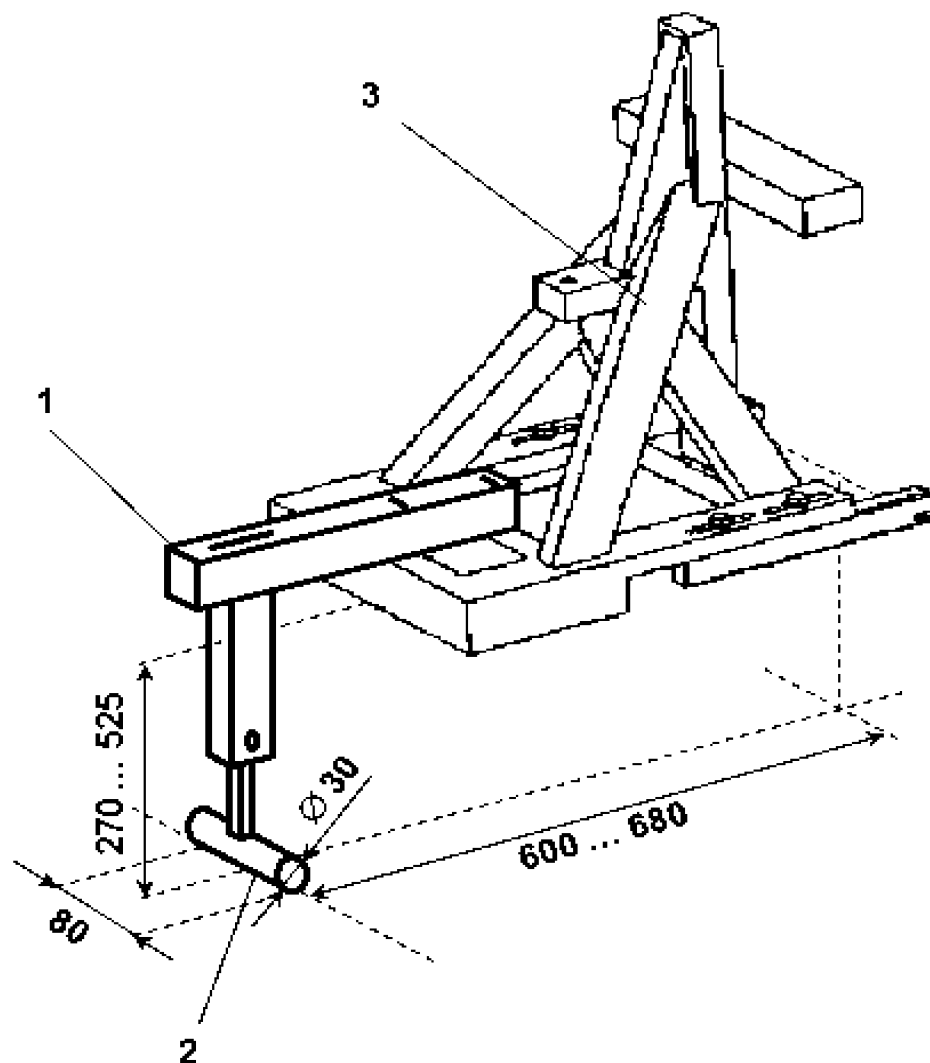
1. Dispositiv de reținere pentru copii (DRC).
2. Bară pentru ancorajele inferioare ISOFIX.
3. Plan format de suprafața inferioară a DRC, atunci când acesta este instalat în poziția de ședere prevăzută.
4. Plan care traversează bara ancorajului inferior și este perpendicular pe planul longitudinal median al DRC și pe planul format de suprafața inferioară a DRC 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 reținere 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 (DAFS_{PS}) care indică intervalul de reglare necesar și dimensiunile soclului piciorului de sprijin

Dimensiuni în mm



Legendă:

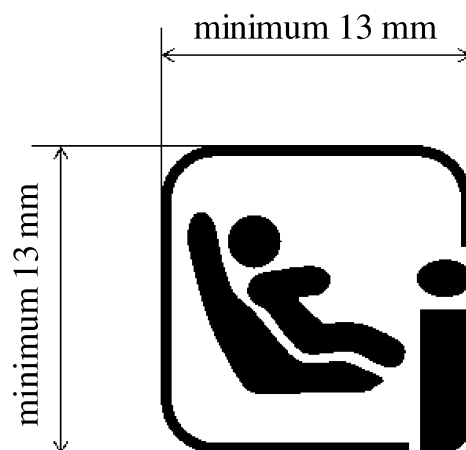
1. Dispozitiv de încercare pentru piciorul de sprijin.
2. Soclul piciorului de sprijin.
3. DAFS (astfel cum este definit în anexa 4 la prezentul regulament).

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.

RECTIFICĂRI

Rectificare la Regulamentul (UE) 2019/1966 al Comisiei din 27 noiembrie 2019 de modificare și rectificare a anexelor II, III și V la Regulamentul (CE) nr. 1223/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind produsele cosmetice

(Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 307 din 28 noiembrie 2019)

La pagina 19, anexele I și II se înlocuiesc după cum urmează:

„ANEXA I

1. Anexa II la Regulamentul (CE) nr. 1223/2009 se modifică după cum urmează:

Se adaugă următoarele rubrici:

Număr de referință	Identificarea substanței		
	Denumirea chimică/INN	Numărul CAS	Numărul CE
a	b	c	d
«1612	Fosmet (ISO); S-[(1,3-dioxo-1,3-dihidro-2H-izoindol-2-il)metil]-O, O-dimetil fosforoditioat; ditiofosfat de O, O-dimetil și de S-ftalimidometil	732-11-6	211-987-4
1613	Permanganat de potasiu	7722-64-7	231-760-3
1614	2-Benzil-2-dimetilamino-4'-morfolinobutirofenonă	119313-12-1	404-360-3
1615	Quizalofop-p-tefuril (ISO); (+/-) tetrahidrofurfuril (R)-2-[4-(6- cloroquinoxalin-2-iloxi)feniloxi]propionat	200509-41-7	414-200-4
1616	Propiconazol (ISO); (2RS,4RS;2RS,4SR)-1-[2-(2,4-diclorofenil)-4-propil-1,3-dioxolan-2-il]metil-1H-1,2,4-triazol	60207-90-1	262-104-4
1617	Pinoxaden (ISO); 8-(2,6-dietil-4-metilfenil)-7-oxo-1,2,4,5-tetrahidro-7H-pirazol[1,2-d][1,4,5]oxadiazepin-9-il 2,2-dimetilpropanoat	243973-20-8	635-361-9
1618	Tetrametrin (ISO); (1,3-dioxo-1,3,4,5,6,7-hexahidro-2H-izoindol-2-il)metil 2,2-dimetil-3-(2-metilprop-1-en-1-il) ciclopropancarboxilat	7696-12-0	231-711-6
1619	(1,3,4,5,6,7-Hexahidro-1,3-dioxo-2H-izoindol-2-il)metil (1R-trans)-2,2-dimetil-3-(2-metilprop-1-enil) ciclopropancarboxilat	1166-46-7	214-619-0

Număr de referință	Identificarea substanței		
	Denumirea chimică/INN	Numărul CAS	Numărul CE
a	b	c	d
1620	Spirodiclofen (ISO); 3-(2,4-diclorofenil)-2-oxo-1-oxaspiro[4.5]dec-3-en-4-il 2,2-dimetilbutirat	148477-71-8	604-636-5
1621	Masă de reacție compusă din 1-[2-(2-aminobutoxi)etoxi]but-2-ilamină și 1-([2-(2-aminobutoxi)etoxi]metil)propoxi]but-2-ilamină	897393-42-9	447-920-2
1622	1-Vinilimidazol	1072-63-5	214-012-0
1623	Amisulbrom (ISO) 3-(3-bromo-6-fluoro-2-metilindol-1-ilsulfonil)-N,N-dimetil-1H-1,2,4-triazol-1-sulfonamidă	348635-87-0	672-776-4»

2. Anexa III la Regulamentul (CE) nr. 1223/2009 se modifică după cum urmează:

Rubrica 98 se înlocuiește cu următorul text:

«98	Acid 2-hidroxi-benzoic- (*)	Acid salicilic	69-72-7	200-712-3	(a) Produse pentru îngrijirea părului care se îndepărtează prin clătire	(a) 3,0 %	A nu se utiliza în preparate pentru copii sub 3 ani.	A nu se utiliza la copii cu vârsta mai mică de 3 ani (**)
					(b) Alte produse, cu excepția loțiunilor de corp, a fardului de pleoape, a rimelului, a creioanelor de machiat, a rujului, a deodorantului cu bilă	(b) 2,0 %	A nu se utiliza în aplicații care pot duce la expunerea plămânilor utilizatorului final prin inhalare.	
							A nu se utiliza în produsele pentru cavitatea orală.	
							În alte scopuri decât pentru a inhiba dezvoltarea microorganismelor în produs. Acest scop trebuie să reiasă clar din prezentarea produsului.	

(*) Pentru utilizări ca agent de conservare, a se vedea anexa V nr. 3.

(**) Doar pentru produse care ar putea fi utilizate la copii sub 3 ani.»

3. Anexa V la Regulamentul (CE) nr. 1223/2009 se modifică după cum urmează:

Rubrica 3 se înlocuiește cu următorul text:

Număr de referință	Identificarea substanței				Condiții			Formularea condițiilor de utilizare și a avertismentelor
	Denumirea chimică/INN	Glosarul denumirilor comune ale ingredientelor	Numărul CAS	Numărul CE	Tipul de produs, părțile corpului	Concentrația maximă în preparatul gata de utilizare	Altele	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
«3	Acid salicilic (*) și sărurile lui	Acid salicilic	69-72-7	200-712-3		0,5 % (acid)	A nu se utiliza în produse pentru copii cu vârsta mai mică de 3 ani.	A nu se utiliza la copii cu vârsta mai mică de 3 ani (**)
							A nu se utiliza în produsele pentru cavitatea orală.	
							A nu se utiliza în aplicații care pot duce la expunerea plămânilor utilizatorului final prin inhalare.	
		Salicilat de calciu, salicilat de magneziu, MEA-salicilat, salicilat de sodiu, salicilat de potasiu, TEA-salicilat	824-35-1, 18917-89-0, 59866-70-5, 54-21-7, 578-36-9, 2174-16-5	212-525-4, 242-669-3, 261-963-2, 200-198-0, 209-421-6, 218-531-3		0,5 % (acid)	A nu se utiliza în preparate pentru copii cu vârsta mai mică de 3 ani, cu excepția șampoanelor.	A nu se utiliza la copii cu vârsta mai mică de 3 ani (***)

(*) Pentru alte utilizări decât cea de conservant, a se vedea rubrica 98 din anexa III.

(**) Doar pentru produse care ar putea fi utilizate la copiii sub 3 ani.

(***) Numai pentru produse care pot fi utilizate de către copii cu vârsta sub 3 ani și care rămân în contact prelungit cu pielea.»

1. Anexa II la Regulamentul (CE) nr. 1223/2009 se modifică după cum urmează:

(a) Rubrica 395 se înlocuiește cu următorul text:

Număr de referință	Identificarea substanței		
	Denumirea chimică/INN	Numărul CAS	Numărul CE
«395	Hidroxi-8-chinolină și sulfatul său sulfat de bis(8-hidroxichinolină), cu excepția utilizărilor sulfatului prevăzute la rubrica 51 din anexa III	148-24-3 134-31-6	205-711-1 205-137-1»

(b) Rubrica 1396 se înlocuiește cu următorul text:

Număr de referință	Identificarea substanței		
	Denumirea chimică/INN	Numărul CAS	Numărul CE
a	b	c	d
«1396	Borați, tetraborați, octaborați și săruri și esteri ai acidului boric, inclusiv:		
	Octaborat disodic anhidru [1]	12008-41-2 [1]	234-541-0 [1]
	Octaborat tetrahidrat disodic [2]	12280-03-4 [2]	234-541-0 [2]
	2-Aminoetanol, monoester cu acidul boric [3]	10377-81-8 [3]	233-829-3 [3]
	Ortoborat de 2-hidroxipropil amoniu dihidrogen [4]	68003-13-4 [4]	268-109-8 [4]
	Borat de potasiu, sare de potasiu a acidului boric [5]	12712-38-8 [5]	603-184-6 [5]
	Borat de trioctildodecil [6]	- [6]	- [6]
	Borat de zinc [7]	1332-07-6 [7]	215-566-6 [7]
	Borat de sodiu, tetraborat disodic anhidru; acid boric, sare de sodiu [8]	1330-43-4 [8]	215-540-4 [8]
	Heptaoxid de tetrabor disodiu, hidrat [9]	12267-73-1 [9]	235-541-3 [9]
	Acid ortoboric, sare de sodiu [10]	13840-56-7 [10]	237-560-2 [10]
	Tetraborat de disodiu decahidrat; borax decahidrat [11]	1303-96-4 [11]	215-540-4 [11]
	Tetraborat de disodiu pentahidrat; borax pentahidrat [12]	12179-04-3 [12]	215-540-4 [12]»

(c) Rubrica 1507 se înlocuiește cu următorul text:

Număr de referință	Identificarea substanței		
	Denumirea chimică/INN	Numărul CAS	Numărul CE
«1507	Diaminotoluen, metil-fenilendiamină, produs tehnic - masă de reacție a [4-metil-m-fenilendiamină și 2-metil-m-fenilendiamină]	—	—»

(d) Se adaugă următoarele rubrici:

Număr de referință	Identificarea substanței		
	Denumirea chimică/INN	Numărul CAS	Numărul CE
a	b	c	d
«1624	Pirimicarb (ISO); 2-(dimetilamino)-5,6-dimetilpirimidin-4-il dimetilcarbamit	23103-98-2	245-430-1
1625	1,2-Dicloropropan; diclorură de propilen	78-87-5	201-152-2
1626	Fenol dodecil, ramificat [1]	121158-58-5 [1]	310-154-3 [1]
	Fenol 2-dodecil, ramificat [2]	1801269-80-6 [2]	- [2]
	Fenol 3-dodecil, ramificat [3]	1801269-77-1 [3]	- [3]
	Fenol 4-dodecil, ramificat [4]	210555-94-5 [4]	640-104-9 [4]
	Derivați fenol (tetrapropenil) [5]	74499-35-7 [5]	616-100-8 [5]
1627	Cumatetralil (ISO); 4-Hidroxi-3-(1,2,3,4-tetrahidro-1-naftil) cumarină	5836-29-3	227-424-0
1628	Difenacum (ISO); 3-(3-Bifenil-4-il-1,2,3,4-tetrahidro-1-naftil)-4-hidroxycumarină	56073-07-5	259-978-4
1629	Brodifacum (ISO); 4-hidroxi-3-(3-(4'-bromo-4-bifenilil)-1,2,3,4-tetrahidro-1-naftil)cumarină	56073-10-0	259-980-5
1630	Flocumafen (ISO); masă de reacție de: cis-4-hidroxi-3-(1,2,3,4-tetrahidro-3-(4-(4-trifluorometil-benziloxi)fenil)-1-naftil)cumarină și trans-4-hidroxi-3-(1,2,3,4-tetrahidro-3-(4-(4-trifluorometil-benziloxi)fenil)-1-naftil)cumarină	90035-08-8	421-960-0

1631	Acetoclor (ISO); 2- cloro- <i>N</i> -(etoxyimetil)- <i>N</i> -(2-etil-6- metilfenil)acetamidă	34256-82-1	251-899-3
1632	microfibre de sticlă E cu compoziție reprezentativă	—	—
1633	microfibre de sticlă E cu compoziție reprezentativă	—	—
1634	Bromadiolonă (ISO); 3- [3-(4'-bromo-4-bifenilil)-3-hidroxi-1-fenilpropil]-4-hidroxi- 2 <i>H</i> -cromen-2-onă	28772-56-7	249-205-9
1635	Difetialonă (ISO); 3-[3-(4'-bromo-4-bifenilil)-1,2,3,4-tetrahidronaftalen-1-il]4-hidroxi-2 <i>H</i> -1-benzotipiran-2-onă	104653-34-1	600-594-7
1636	Acid perfluorononan-1-oic [1]	375-95-1 [1]	206-801-3 [1]
	și sărurile sale de sodiu [2]	21049-39-8 [2]	- [2]
	și de amoniu [3]	4149-60-4 [3]	- [3]
1637	Ftalat de dicitlohexil	84-61-7	201-545-9
1638	3,7-Dimetilocta-2,6-dienenitril	5146-66-7	225-918-0
1639	Bupirimat (ISO); 5-butil-2-etilamino-6-metilpirimidină-4-il-dimetilsulfamat	41483-43-6	255-391-2
1640	Triflumizol (ISO); (1 <i>E</i>)- <i>N</i> -[4-cloro-2-(trifluorometil)fenil]-1-(1 <i>H</i> -imidazol-1-il)-2-propoxietanimină	68694-11-1	604-708-8
1641	Hidroperoxid de <i>terț</i> -butil	75-91-2	200-915-7»

2. Anexa III la Regulamentul (CE) nr. 1223/2009 se modifică după cum urmează:

(a) Rubrica 9 se înlocuiește cu următorul text:

Nr. de referință	Identificarea substanței				Restricții			Formularea condițiilor de utilizare și a avertismentelor
	Denumirea chimică/ DCI	Glosarul denumirilor comune ale ingredientelor	Numărul CAS	Numărul CE	Tipul de produs, părțile corpului	Concentrația maximă în preparatul gata de utilizare	Altele	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
«9	Metilfenilendiamine, derivații lor N-substituiți și sărurile acestora (1), cu excepția substanței care figurează la numerele de ordine 9 a și 9 b din prezenta anexă și a substanțelor care figurează la numerele de ordine 364, 413, 1144, 1310, 1313 și 1507 din anexa II				Substanță colorantă pentru păr în produse oxidante pentru vopsirea părului		(a) Uz general	(a) Pe etichetă se tipărește: Raportul de amestecare. „  Coloranții pentru păr pot cauza reacții alergice severe. Citiți și urmați instrucțiunile. Acest produs nu este destinat utilizării la persoanele cu vârsta sub 16 ani. Tatuajele temporare cu «henna neagră» vă pot crește riscul de alergie. Nu vă colorați părul dacă: — aveți o erupție pe față sau aveți scalp sensibil, iritat sau cu leziuni; — ați avut vreodată orice reacție după colorarea părului; — ați avut în trecut o reacție la un tatuaj temporar cu «henna neagră». Conține fenilendiamine (toluendiamine). A nu se utiliza pentru colorarea genelor sau a sprâncenelor.”
							(b) Uz profesional	(b) Pe etichetă se tipărește:

Nr. de referință	Identificarea substanței				Restricții			Formularea condițiilor de utilizare și a avertismentelor
	Denumirea chimică/ DCI	Glosarul denumirilor comune ale ingredientelor	Numărul CAS	Numărul CE	Tipul de produs, părțile corpului	Concentrația maximă în preparatul gata de utilizare	Altele	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
							Pentru (a) și (b): după amestecare în condiții de oxidare, concentrația maximă aplicată pe păr nu trebuie să depășească 5 % calculat ca bază liberă	Raportul de amestecare. „Numai pentru uz profesional. Coloranții pentru păr pot cauza reacții alergice severe. Citiți și urmați instrucțiunile. Acest produs nu este destinat utilizării la persoanele cu vârsta sub 16 ani. Tatuajele temporare cu «henna neagră» vă pot crește riscul de alergie. Nu vă colorați părul dacă: — aveți o erupție pe față sau aveți scalp sensibil, iritat sau cu leziuni; — ați avut vreodată orice reacție după colorarea părului; — ați avut în trecut o reacție la un tatuaj temporar cu «henna neagră». Conține fenilendiamine (toluendiamine). Purtați mănuși adecvate.»

(b) Se adaugă următoarea rubrică:

Număr de referință	Identificarea substanței				Restricții			Formularea condițiilor de utilizare și a avertismentelor
	Denumirea chimică/INN	Glosarul denumirilor comune ale ingredientelor	Numărul CAS	Numărul CE	Tipul de produs, părțile corpului	Concentrația maximă în preparatul gata de utilizare	Altele	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
«51	Sulfat de bis(8-hidroxicinoli-niu)	Sulfat de oxichinolină	134-31-6	205-137-1	Stabilizator pentru peroxidul de hidrogen din produse pentru păr care se îndepărtează prin clătire	(0,3 % ca bază)		
					Stabilizator pentru peroxidul de hidrogen din produse fără clătire pentru păr	(0,03 % ca bază)”»		

ISSN 1977-0782 (ediție electronică)

ISSN 1830-3625 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

RO