2026/2500

13.11.2026

Pouze původní texty EHK OSN mají podle mezinárodního veřejného práva právní účinek. Status a datum vstupu tohoto předpisu v platnost je třeba ověřit v nejnovější verzi dokumentu EHK OSN o statusu TRANS/WP.29/343, který je k dispozici na internetové adrese: https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 174 – Jednotná ustanovení týkající se signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu [2026/2500]

Zahrnuje veškerá platná znění až po:
doplněk 1 k sérii změn 01 – datum vstupu v platnost: leden 2027 (bude potvrzeno)

Tento dokument slouží výhradně jako dokumentační nástroj. Rozhodná a právně závazná znění jsou:

ECE/TRANS/WP.29/2024/153
ECE/TRANS/WP.29/2025/48
ECE/TRANS/WP.29/2025/135
ECE/TRANS/WP.29/2026/72
WP.29-199-10

Obsah

Předpis

0. Úvod
1. Oblast působnosti
2. Definice
3. Žádost o schválení
4. Schválení
5. Obecné specifikace
6. Shodnost výroby
7. Sankce za neshodnost výroby
8. Změny a rozšíření schválení
9. Definitivní ukončení výroby
10. Názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek a názvy a adresy schvalovacích orgánů
11. Přechodná ustanovení

Přílohy

1. Sdělení
2. Uspořádání značky schválení
3. Zkoušky signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu

0. Úvod

0.1 Pokud jde o původní znění předpisu OSN č. 174:

0.1.1 Na sedmdesátém třetím zasedání Pracovní skupiny pro pasivní bezpečnost (GRSP), jež se konalo v květnu 2023, bylo rozhodnuto rozdělit předpis OSN č. 16 do tří předpisů OSN:

a) bezpečnostní pásy a zádržné systémy (konstrukční části);

b) montáž bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů (vozidlo);

c) signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu (vozidlo).

0.1.2 Předpis OSN č. 174 se týká zvláštních požadavků a postupu schvalování typu vozidla z hlediska signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu. Požadavky jsou odvozeny z předpisu OSN č. 16 ve znění série změn 09.

0.2 Pokud jde o sérii změn 01:

0.2.1 Cílem změny bodu 5.1.3 je vyjasnit, která sklopná sedadla jsou vyňata z požadavků na signalizaci nezapnutí bezpečnostního pásu. Slovní spojení „namontovaná v přístupovém průchodu vozidla kategorie M_2 nebo M_3“ se má vztahovat na sklopná sedadla umístěná ve vstupních a výstupních prostorech autobusů a autokarů, jakož i sklopná nebo skládací sedadla pro příležitostné použití v uličkách těchto vozidel. Slovní spojení „namontovaná ve vozidle kategorie N_1 nebo N_2 za účelem bezpečného vstupu a výstupu řidiče předními dveřmi pro cestující“ se má vztahovat na sklopná sedadla, která se obvykle nacházejí v dodávkových vozidlech, a na případy, kdy řidič tyto přední dveře pro cestující často používá k bezpečnému opuštění vozidla (na straně vozidla odvrácené od dopravního provozu).

0.2.2 Výstraha první úrovně se aktivuje bez ohledu na to, zda je v převodovce zařazen neutrál. Proto se ustanovení bodu 1 písm. c) v příloze 3 vypouští.

0.2.3 V případě vozidel, která nejsou vybavena konvenčními zařízeními k aktivaci pohonných systémů, je definice výrazu „hlavní spínač ovládání vozidla“ harmonizována s dalšími předpisy, jako je předpis OSN č. 159, a výraz „hlavní spínač ovládání“ se v textu nahrazuje výrazem „hlavní spínač ovládání vozidla“.

0.2.4 V případě dálkově aktivovaného hlavního spínače ovládání vozidla může první cyklus prvotní výstrahy skončit již před nástupem řidiče do vozidla. Doplněním bodu 5.2.3.1 se zajistí, že řidič bude prvotní výstrahu dostávat ještě i při nastupování do vozidla.

0.2.5 Během tísňového volání by měla být uvnitř vozidla možná jasná hlasová komunikace bez dalších zvukových výstrah.

0.3 Pokud jde o doplněk 1 k sérii změn 01:

0.3.1 Tento předpis se mění, aby se vztahoval rovněž na vozidla kategorie X ([1]). Na vozidla kategorie Y[1] se působnost tohoto předpisu nevztahuje.

0.3.2 Tento předpis byl původně vypracován pro vozidla s řidičem a ručními ovládacími prvky řízení a záměrem tohoto pozměňovacího návrhu je zachovat ducha předpisu a rozšířit jeho uplatňování na vozidla bez řidiče a ručních ovládacích prvků řízení. Chybí-li řidič nebo ruční ovládací prvky řízení, potom se ustanovení, která se jich týkají, neberou v úvahu, pokud se na ně již nevztahuje tento pozměňovací návrh.

0.3.3 V případě vozidel vybavených automatizovaným systémem řízení (ADS) [1] jiných než vozidel kategorií X se v režimu ručního řízení nepoužijí žádná zvláštní ustanovení ani výjimky. V režimu, kdy je funkce ADS aktivní, platí příslušné požadavky na ADS.

0.3.4 Bod 2.1 se mění, neboť ustanovení jsou součástí bodu 5.

([1]) Podle definice v Úplném usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.8 – https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

1. Oblast působnosti

1.1 Tento předpis se vztahuje na všechna místa k sezení ve vozidlech kategorií M a N [1] vybavená bezpečnostními pásy z hlediska signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu.

1.2 Tento předpis se nevztahuje na vozidla kategorií Y.

2. Definice

2.1 „*Signalizací nezapnutí bezpečnostního pásu*“ se rozumí systém určený k upozornění řidiče, že kterýkoli z cestujících nemá zapnutý bezpečnostní pás. Systém je založen na zjištění nezapnutého bezpečnostního pásu a na dvou úrovních upozornění řidiče: výstraze první úrovně a výstraze druhé úrovně.

Je-li je ADSF-2 aktivní, rozumí se „*signalizací nezapnutí bezpečnostního pásu*“ systém, který slouží k upozornění cestujícího s nezapnutým bezpečnostním pásem a k vyslání logického signálu do systému ADS, pokud některý z cestujících nemá zapnutý bezpečnostní pás.

2.2 „*Optickou výstrahou*“ se rozumí varování optickým signálem (světlem, blikáním nebo vizuálním zobrazením symbolu nebo zprávy).

2.3 „*Zvukovou výstrahou*“ se rozumí varování pomocí zvukového signálu.

2.4 „*Výstrahou první úrovně*“ se rozumí optická výstraha, která se aktivuje, je-li aktivován spínač zapalování nebo hlavní spínač ovládání vozidla a bezpečnostní pás některého z cestujících není zapnut. Volitelně může být doplněna zvukovou výstrahou.

2.5 „*Výstrahou druhé úrovně*“ se rozumí optická a zvuková výstraha aktivovaná při provozu vozidla v souladu s body 5.2.4.1.1 až 5.2.4.1.3, když je odepnut nebo se odepne bezpečnostní pás, v závislosti na požadavku platném pro dané místo k sezení.

2.6 „*Nezapnutým bezpečnostním pásem*“ se rozumí stav, kdy, podle volby výrobce, buď spona bezpečnostního pásu kteréhokoli cestujícího není zapnuta, nebo délka popruhu vytaženého z navíječe je menší než délka potřebná k zapnutí pásu, je-li sedadlo neobsazené a nachází-li se ve své nejzadnější pozici.

2.7 „*Normálním provozem vozidla*“ se rozumí stav, kdy se vozidlo pohybuje dopředu rychlostí vyšší než 10 km/h.

2.8 „*Typem vozidla z hlediska signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu*“ se rozumí vozidla, která se neliší z hlediska umístění optické výstrahy, typu zvukové výstrahy, strategie výstrahy první úrovně a výstrahy druhé úrovně a maximálního počtu míst k sezení.

2.9 „*Bezpečnostním pásem (pásem)*“ se rozumí uspořádání popruhů s uzavírací sponou, seřizovacími zařízeními a připevňovacím kováním způsobilé k ukotvení v motorovém vozidle a konstruované tak, aby se v případě srážky nebo náhlého zpomalení vozidla zmenšilo nebezpečí poranění uživatele tím, že omezuje pohyblivost jeho těla. Takové uspořádání se obecně označuje názvem „souprava pásu“ a tento termín rovněž zahrnuje jakékoliv zařízení pro pohlcování energie nebo pro navíjení pásu.

2.9.1 „*Břišním pásem*“ se rozumí dvoubodový pás vedený přes přední část pánevní oblasti uživatele.

2.9.2 „*Diagonálním pásem*“ se rozumí pás vedený úhlopříčně přes přední část hrudníku od kyčle k protilehlému ramenu.

2.9.3 „*Tříbodovým pásem*“ se rozumí pás, který je v podstatě kombinací břišního popruhu a diagonálního popruhu.

2.9.4 „*Pásem typu S*“ se rozumí souprava pásu jiná než tříbodový nebo břišní pás.

2.9.5 „*Postrojovým pásem*“ se rozumí souprava pásu typu S skládající se z břišního pásu a ramenních popruhů; postrojový pás lze vybavit pomocným rozkrokovým popruhem.

2.10 „*Popruhem*“ se rozumí ohebná část určená k přidržování těla a přenášení namáhání na kotevní úchyty pásu.

2.11 „*Sponou*“ se rozumí rychle se uvolňující zařízení umožňující, aby uživatel byl zadržován pásem. Součástí spony může být seřizovací zařízení, s výjimkou případu, kdy se jedná o sponu postrojového pásu.

2.12 „*Seřizovacím zařízením pásu*“ se rozumí zařízení, jímž lze seřídit pás podle potřeby konkrétního uživatele a polohy sedadla. Seřizovací zařízení může být součástí spony, navíječe nebo jiné části bezpečnostního pásu.

2.13 „*Navíječem*“ se rozumí zařízení k částečnému nebo úplnému uložení popruhu bezpečnostního pásu.

2.14 „*Sedadlem*“ se rozumí konstrukce včetně čalounění, která může, ale nemusí být pevnou součástí konstrukce vozidla a která je určena k sezení jedné dospělé osoby. Tento výraz zahrnuje jak jednotlivé sedadlo, tak část lavicového sedadla určenou k sezení jedné osoby.

2.14.1 „*Předním sedadlem cestujícího*“ se rozumí každé sedadlo, jehož „nejvíce vpředu ležící bod H“ je ve svislé příčné rovině procházející bodem R řidiče nebo před ní. U vozidel kategorie X se místo bodu R sedadla řidiče použije bod R nejpřednějšího sedadla cestujícího.

2.14.2 „*Sedadlem směřujícím dopředu*“ se rozumí sedadlo, které lze používat, když se vozidlo pohybuje, a které směřuje k přední části vozidla tak, že svislá rovina souměrnosti sedadla svírá se svislou rovinou souměrnosti vozidla úhel menší než +10° nebo –10°.

2.14.3 „*Sedadlem směřujícím dozadu*“ se rozumí sedadlo, které lze používat, když se vozidlo pohybuje, a které směřuje k zadní části vozidla tak, že svislá rovina souměrnosti sedadla svírá se svislou rovinou souměrnosti vozidla úhel menší než +10° nebo –10°.

2.14.4 „*Bočně směřujícím sedadlem*“ se rozumí sedadlo, které lze používat, když se vozidlo pohybuje, a které směřuje k boční části vozidla tak, že svislá rovina souměrnosti sedadla svírá se svislou rovinou souměrnosti vozidla úhel 90° (± 10°).

2.15 „*Skupinou sedadel*“ se rozumí buď sedadlo lavicového typu, nebo sedadla sice oddělená, ale uspořádaná vedle sebe (tj. upevněná tak, že přední ukotvení jednoho z těchto sedadel jsou v jedné řadě s předními nebo zadními ukotveními jiného sedadla nebo mezi ukotveními jiného sedadla) a poskytující jedno nebo více míst k sezení pro dospělé osoby.

2.16 „*Lavicovým sedadlem*“ se rozumí konstrukce včetně čalounění určená k sezení více než jedné dospělé osoby.

2.17 „*Ukotvením sedadla*“ se rozumí systém, kterým je souprava sedadla připevněna ke konstrukci vozidla, včetně příslušných částí konstrukce vozidla.

2.18 „*Hlavním spínačem ovládání vozidla*“ se rozumí zařízení, jímž se palubní elektronický systém vozidla přepne z vypnutého stavu – jako v případě, kdy je vozidlo zaparkované a řidič není přítomen – do běžného provozního režimu (tzn. status vozidla je „připraveno k jízdě“).

2.19 „*Funkcí ADS typu 1 (ADSF-1)*“ se rozumí funkce ADS, která zahrnuje záložní reakci ADS vyžadující záložního uživatele.

2.20 „*Funkcí ADS typu 2 (ADSF-2)*“ se rozumí funkce ADS, která nezahrnuje záložní reakci ADS vyžadující záložního uživatele.

3. Žádost o schválení

3.1.1 Žádost o schválení typu vozidla z hlediska signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu podává výrobce vozidla nebo jeho řádně pověřený zástupce v souladu s postupem stanoveným v příloze 3 dohody (E/ECE/TRANS/505/Rev.3).

3.1.2 K žádosti se přiloží níže uvedené dokumenty a následující údaje:

3.1.2.1 výkresy celkové konstrukce vozidla ve vhodném měřítku se zakreslenými polohami bezpečnostních pásů;

3.1.2.2 popis typu bezpečnostních pásů;

3.1.2.3 popis systému signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu.

3.1.3 Vozidlo představující typ vozidla, který má být schválen, se předá technické zkušebně.

4. Schválení

4.1 Schválení typu vozidla se udělí, jestliže vozidlo předané ke schválení podle tohoto předpisu splňuje požadavky tohoto předpisu.

4.2 Každému schválenému typu se přidělí číslo schválení v souladu s přílohou 4 dohody (E/ECE/TRANS/505/Rev.3).

4.3 Oznámení o schválení, rozšíření nebo odmítnutí, či odnětí schválení nebo definitivním ukončení výroby typu vozidla podle tohoto předpisu se sdělí smluvním stranám dohody z roku 1958, které tento předpis uplatňují, prostřednictvím formuláře podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.

4.4 Na každém vozidle, které je shodné s typem vozidla schváleným podle tohoto přepisu, se viditelně a na snadno přístupném místě uvedeném ve formuláři schválení umístí mezinárodní značka schválení, která se skládá z:

4.4.1 kružnice, ve které je písmeno „E“, za nímž je uvedeno rozlišovací číslo země, která udělila schválení ([2]);

4.4.2 čísla tohoto předpisu, za kterým následuje písmeno „R“, pomlčka a číslo schválení vpravo od kružnice podle bodu 4.2 výše.

4.5 Vyhovuje-li vozidlo typu vozidla schválenému podle jednoho či více dalších předpisů připojených k dohodě v zemi, která udělila schválení podle tohoto předpisu, není třeba symbol předepsaný v bodě 4.4.1 výše opakovat; v takovém případě se čísla předpisů a čísla schválení a doplňkové symboly podle všech předpisů, podle nichž bylo uděleno schválení v zemi, která schválení podle tohoto předpisu udělila, umístí ve svislých sloupcích napravo od symbolu předepsaného v bodě 4.4.1.

([2]) Rozlišovací čísla smluvních stran dohody z roku 1958 jsou uvedena v příloze 3 Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.8, příloha 3 – https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

4.6 Značka schválení musí být zřetelně čitelná a nesmazatelná.

4.7 Značka schválení se umístí v blízkosti štítku nebo přímo na štítek s údaji o vozidle, kterým vozidlo opatřil výrobce.

4.8 V příloze 2 tohoto předpisu je uveden příklad uspořádání značky schválení.

5. Obecné specifikace

5.1 Požadavky na konkrétní místo k sezení a výjimky

5.1.1 Místo k sezení řidiče vozidel kategorií M a N, jakož i místa k sezení cestujících na sedadlech ve stejné řadě, jako je sedadlo řidiče u vozidel kategorií M a N, musí být vybavena signalizací nezapnutí bezpečnostního pásu splňující požadavky bodu 5.3. U vozidel kategorie X musí být místa k sezení v první řadě vozidel kategorií M a N vybavena signalizací nezapnutí bezpečnostního pásu splňující požadavky bodu 5.3.

5.1.2 Všechna místa k sezení v zadní řadě (řadách) sedadel vozidel kategorií M_1 a N_1 musí být vybavena signalizací nezapnutí bezpečnostního pásu splňující požadavky bodu 5.4.

Pokud výrobce vozidla montuje systém signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu na zadní místo k sezení ve vozidle jiné kategorie, může být tento systém signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu schválen podle tohoto předpisu.

5.1.3 Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu není povinná u sklopných sedadel (tj. normálně sklopených nebo složených a určených k příležitostnému použití, namontovaných v přístupovém průchodu vozidla kategorie M_2 nebo M_3, nebo namontovaných ve vozidle kategorie N_1 nebo N_2 za účelem bezpečného vstupu a výstupu řidiče předními dveřmi pro cestující), jakož i u míst k sezení vybavených pásem typu S (včetně postrojového pásu).

Bez ohledu na výše uvedené body 5.1.1 a 5.1.2 není signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu vyžadována ani u zadních sedadel sanitních vozidel, pohřebních vozidel a obytných automobilů a ani u všech sedadel vozidel používaných pro přepravu zdravotně postižených osob a vozidel určených pro ozbrojené složky, civilní ochranu, hasiče a síly odpovědné za udržování veřejného pořádku.

5.1.4 Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu může být řízena systémem ADS za předpokladu, že systém ADS poskytuje přinejmenším rovnocennou úroveň bezpečnosti.

5.2 Obecné požadavky

5.2.1 Optická výstraha

5.2.1.1 Optická výstraha musí být umístěna tak, aby byla pro řidiče snadno viditelná a rozeznatelná za denního světla i v noci a aby byla rozlišitelná od ostatních výstražných signálů.

5.2.1.2 Optickou výstrahou je svítící nebo blikající kontrolka.

5.2.2 Zvuková výstraha

5.2.2.1 Zvukovou výstrahu představuje nepřerušovaný nebo přerušovaný (přestávky nepřesahující 1 sekundu) zvukový signál nebo nepřerušovaná hlasová informace. V případě hlasové informace musí výrobce vozidla zajistit, aby výstraha byla schopna používat jazyky trhu, na který má být vozidlo uvedeno.

5.2.2.2 Zvuková výstraha musí být pro řidiče snadno rozpoznatelná.

5.2.3 Výstraha první úrovně

5.2.3.1 Výstrahou první úrovně je přinejmenším optická výstraha, která se aktivuje na nejméně 30 sekund v případě míst k sezení zahrnutých v bodě 5.1.1 a na nejméně 60 sekund v případě míst k sezení zahrnutých v bodě 5.1.2, pokud není zapnut bezpečnostní pás kteréhokoli sedadla a je aktivován spínač zapalování nebo hlavní spínač ovládání vozidla.

Je-li aktivní ADSF-2, použije se bod 5.1.4.

Pokud byl hlavní spínač ovládání vozidla aktivován na dálku, musí být výstraha první úrovně (opětovně) spuštěna, jakmile řidič vstoupí do vozidla nebo je zjištěna přítomnost řidiče.

5.2.3.2 Výstraha první úrovně může být přerušena, když:

a) žádný z bezpečnostních pásů, jež spustily výstrahu, již není nezapnutý, nebo

b) sedadlo nebo sedadla, jež spustila výstrahu, již nejsou obsazena.

5.2.3.3 Aktivování výstrahy první úrovně se zkouší podle postupu stanoveného v příloze 3 bodě 1.

5.2.4 Výstraha druhé úrovně

5.2.4.1 Výstrahou druhé úrovně je optický a zvukový signál aktivovaný na alespoň 30 sekund, přičemž se nezapočítávají doby, v nichž se může výstraha zastavit až na 3 sekundy, když je splněna alespoň jedna z podmínek stanovených v bodech 5.2.4.1.1 až 5.2.4.1.3 nebo jejich jakákoli kombinace, podle volby výrobce. Výstraha druhé úrovně nahradí výstrahu první úrovně, pokud je výstraha první úrovně stále aktivní.

Je-li aktivní ADSF-2, použije se bod 5.1.4.

5.2.4.1.1 Ujetá vzdálenost je větší než prahová hodnota vzdálenosti. Tato prahová hodnota nesmí přesáhnout 500 m. Vzdálenost, kterou ujede vozidlo, když není v normálním provozu, se nezapočítává.

5.2.4.1.2 Rychlost vozidla je vyšší než prahová hodnota rychlosti. Tato prahová hodnota nesmí přesáhnout 25 km/h.

5.2.4.1.3 Doba trvání (běh motoru, pohonný systém aktivován atd.) je delší než prahová hodnota doby trvání. Tato prahová hodnota nesmí přesáhnout 60 sekund. Doba trvání výstrahy první úrovně a doba, po kterou vozidlo není v normálním provozu, se nezapočítávají.

5.2.4.2 Prahové hodnoty pro spuštění signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu, které jsou uvedeny v bodech 5.2.4.1.1 až 5.2.4.1.3, smí být obnoveny, pokud:

a) byly otevřeny kterékoli z dveří, když nebylo vozidlo v normálním provozu, nebo

b) sedadlo nebo sedadla, jež spustila výstrahu, již nejsou obsazena.

5.2.4.3 Výstraha druhé úrovně může být přerušena, když:

a) žádný z bezpečnostních pásů, jež spustily výstrahu, již není nezapnutý,

b) vozidlo přestane být v normálním provozu nebo

c) sedadlo nebo sedadla, jež spustila výstrahu, již nejsou obsazena.

5.2.4.4 Výstraha druhé úrovně se obnoví na zbytek požadované doby trvání, pokud je znovu splněna alespoň jedna z podmínek stanovených v bodech 5.2.4.1.1 až 5.2.4.1.3 nebo jejich jakákoli kombinace, podle volby výrobce.

5.2.4.5 V případě, že se bezpečnostní pás odepne podle bodů 5.3.3 a 5.4.5, se prahové hodnoty stanovené v bodech 5.2.4.1.1 až 5.2.4.1.3 změří od okamžiku, kdy dojde k odepnutí.

5.2.4.6 Aktivování výstrahy druhé úrovně se zkouší podle postupu stanoveného v bodě 2 přílohy 3.

5.3 Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu pro cestující na sedadlech ve stejné řadě jako řidič a u vozidel kategorie X signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu pro cestující na sedadle (sedadlech) první řady

5.3.1 Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu pro řidiče a cestující na sedadlech ve stejné řadě jako řidič a u vozidel kategorie X signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu pro cestující na sedadle (sedadlech) první řady musí splňovat požadavky stanovené v bodě 5.2.

5.3.2 Barva a symbol optické výstrahy musí odpovídat položce 21 v tabulce 1 předpisu OSN č. 121.

5.3.3 Výstraha druhé úrovně musí být aktivována, pokud je bezpečnostní pás odepnut nebo se odepne, když je vozidlo v normálním provozu, a pokud je zároveň splněna alespoň jedna z podmínek stanovených v bodech 5.2.4.1.1 až 5.2.4.1.3 nebo jejich jakákoli kombinace, podle volby výrobce.

5.4 Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu cestujících v zadní řadě (zadních řadách) sedadel

5.4.1 Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu cestujících na sedadlech v zadní řadě (zadních řadách) musí splňovat požadavky stanovené v bodě 5.2.

5.4.2 Optická výstraha musí signalizovat přinejmenším všechna zadní místa k sezení, aby mohl řidič sedící na místě řidiče čelem vpřed identifikovat všechna místa k sezení, na nichž není bezpečnostní pás zapnut. Je-li aktivní ADSF-2, použije se bod 5.1.4. U vozidel disponujících informacemi o obsazenosti zadních sedadel nemusí optická výstraha signalizovat nezapnuté bezpečnostní pásy na neobsazených místech k sezení. U sedadel, která mohou být upevněna na různá určená místa k sezení ve vozidle (např. namontována na podlahové kolejnice), musí optická výstraha přinejmenším signalizovat, není-li zapnutý některý zadní bezpečnostní pás.

5.4.3 Barva optické výstrahy může být jiná než červená a symbol optické výstrahy nezapnutých bezpečnostních pásů uvedený v bodě 5.1.2 může obsahovat jiné symboly, než které jsou vymezeny v předpisu č. 121. Kromě toho smí mít řidič možnost záměrným úkonem zrušit výstrahu první úrovně u míst k sezení uvedených v bodě 5.1.2.

5.4.4 Pro bezpečnostní pásy uvedené v bodech 5.1.1 a 5.1.2 může být použita společná kontrolka.

5.4.5 Výstraha druhé úrovně musí být aktivována, pokud se bezpečnostní pás odepne, když je vozidlo v normálním provozu, nebo – podle volby výrobce – pokud je bezpečnostní pás odepnut nebo se odepne, když je vozidlo v normálním provozu, a pokud je zároveň splněna alespoň jedna z podmínek stanovených v bodech 5.2.4.1.1 až 5.2.4.1.3 nebo jejich jakákoli kombinace, podle volby výrobce.

5.5 Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu může být provedena tak, aby bylo možné ji deaktivovat.

5.5.1 V případě, že lze provést krátkodobou deaktivaci, musí být výrazně obtížnější deaktivovat signalizaci nezapnutí bezpečnostního pásu než zapnout a odepnout bezpečnostní pás (tj. musí být přitom nutno použít konkrétní ovládací prvky, které nejsou zabudovány do spony bezpečnostního pásu) a tato činnost musí být možná pouze tehdy, když vozidlo stojí. Pokud se zapalování nebo hlavní spínač ovládání vozidla deaktivuje na více než 30 minut a poté znovu aktivuje, musí dojít k opětovné aktivaci signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu, která byla krátkodobě deaktivována. Nesmí být možná krátkodobá deaktivace příslušné optické výstrahy (výstrah).

5.5.2 V případě, že je dána možnost, aby výstražná signalizace byla deaktivována dlouhodobě, musí být nutné k takové deaktivaci provést sled úkonů, který je popsán pouze v technické příručce výrobce a/nebo který vyžaduje použití nástrojů (mechanických, elektrických, digitálních atd.), které nejsou dodávány s vozidlem. Nesmí být možná dlouhodobá deaktivace příslušné optické výstrahy (výstrah).

5.5.3 V případě aktivace systému tísňového volání při nehodách může být vypnut zvuk výstrahy druhé úrovně.

5.6 Požadavek na připojení systému signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu u odnímatelných sedadel

5.6.1 Odnímatelná sedadla bez manuálního připojení.

5.6.1.1 Připojení musí při montáži sedadla ve vozidle proběhnout automaticky.

5.6.2 Odnímatelná sedadla s manuálním připojením.

5.6.2.1 Konektory odnímatelných sedadel musí být během montáže snadno viditelné.

5.6.2.2 Vozidlo musí být opatřeno štítkem, na němž je vyznačen účel připojení a metody připojení a odpojení systému signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu, a to formou piktogramu, který může obsahovat vysvětlující text.

5.6.2.3 Štítek musí být trvale připevněn k vozidlu a umístěn tak, aby byl během montáže jasně viditelný.

5.6.2.4 V případě chybného připojení nebo odpojení konektoru pro odnímatelná místa k sezení, na která se vztahuje bod 5.1.1, se při aktivaci spínače zapalování nebo hlavního spínače ovládání vozidla musí na dobu 30 sekund aktivovat výstraha viditelná pro řidiče.

5.6.2.5 Je-li sedadlo odnímatelné pro místa k sezení uvedená v bodě 5.1.2, musí optická výstraha podle bodu 5.4.2 signalizovat přinejmenším všechna zadní místa k sezení, aby mohl řidič sedící na místě řidiče čelem vpřed identifikovat všechna odnímatelná místa k sezení, na nichž je konektor chybně připojen nebo odpojen, a při aktivaci spínače zapalování nebo hlavního spínače ovládání vozidla se tato výstraha musí aktivovat na dobu 60 sekund.

U sedadel, která mohou být upevněna na různá určená místa k sezení ve vozidle (např. namontována na podlahové kolejnice), musí optická výstraha signalizovat přinejmenším případy, kdy je chybně připojen nebo odpojen konektor některého ze zadních odnímatelných míst k sezení.

5.6.3 Přítomnost ani nepřítomnost odnímatelného sedadla nesmí nepříznivě ovlivnit fungování systému signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu na jiných místech k sezení.

5.6.4 Systém signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu odnímatelných sedadel nesmí nepravdivě informovat o použití pásu, a to bez ohledu na to, zda jsou sedadla namontována ve vozidle, či nikoli.

5.7 Má se za to, že typy vozidel kategorií M a N schválené podle série změn 08 předpisu OSN č. 16 před 1. zářím 2026 nebo podle série změn 09 před 1. zářím 2027 splňují požadavky tohoto bodu 5.

6. Shodnost výroby

Postupy pro zajištění shodnosti výroby musí být v souladu s postupy stanovenými v příloze 1 dohody (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), přičemž musí být splněny tyto požadavky:

Každé vozidlo, které má schválení podle tohoto předpisu, musí odpovídat schválenému typu vozidla a splňovat požadavky stanovené v bodě 5 výše.

7. Sankce za neshodnost výroby

7.1 Schválení udělené pro typ vozidla podle tohoto předpisu lze odejmout v případě, že není splněn požadavek stanovený v bodě 6.1 výše.

7.2 Pokud smluvní strana dohody, která uplatňuje tento předpis, odejme schválení typu, které dříve udělila, musí o tom okamžitě uvědomit ostatní smluvní strany, které uplatňují tento předpis, a to prostřednictvím formuláře sdělení podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.

8. Změny a rozšíření schválení

8.1 Každá změna typu vozidla podle tohoto předpisu musí být oznámena schvalovacímu orgánu, který daný typ vozidla schválil. Schvalovací orgán pak může buď:

a) po konzultaci s výrobcem rozhodnout, že je třeba udělit nové schválení typu, nebo

b) postupovat podle bodu 8.1.1 (Revize) a v příslušných případech podle bodu 8.1.2 (Rozšíření).

8.1.1 Revize

Pokud se změnily údaje zaznamenané v informačních dokumentech a schvalovací orgán usoudí, že provedené změny pravděpodobně nemají znatelný nepříznivý vliv a vozidlo v každém případě stále splňuje požadavky, označí se změna jako „revize“.

V tom případě vydá schvalovací orgán podle potřeby revidované stránky informačních dokumentů a na každé revidované stránce zřetelně vyznačí povahu změny a datum nového vydání. Za splnění tohoto požadavku se považuje rovněž vydání konsolidované a aktualizované verze informačních dokumentů spolu s podrobným popisem změn.

8.1.2 Rozšíření

Změna se označí jako „rozšíření“, pokud vedle změny údajů zaznamenaných v dokumentaci výrobce:

a) jsou požadovány další kontroly nebo zkoušky nebo

b) se změní jakékoli informace ve formuláři sdělení (s výjimkou jeho příloh) nebo

c) se požaduje schválení podle pozdější série změn po jejím vstupu v platnost.

8.2 Potvrzení, rozšíření nebo odmítnutí schválení se sdělí stranám dohody, které uplatňují tento předpis, podle postupu v bodě 4.3 výše. Kromě toho musí být odpovídajícím způsobem změněn seznam informačních dokumentů a zkušebních protokolů připojený k formuláři sdělení podle přílohy 1, aby uváděl datum poslední revize nebo rozšíření.

8.3 Schvalovací orgán, který vydává rozšíření schválení, přidělí každému formuláři oznámení vystavenému pro účely takového rozšíření pořadové číslo.

9. Definitivní ukončení výroby

Pokud držitel schválení zcela ukončí výrobu vozidla schváleného podle tohoto předpisu, musí o tom informovat schvalovací orgán, který schválení typu udělil. Po obdržení příslušného sdělení podá uvedený orgán zprávu o ukončení výroby ostatním smluvním stranám dohody z roku 1958, které uplatňují tento předpis, a to prostřednictvím formuláře sdělení podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.

10. Názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek a názvy a adresy schvalovacích orgánů

Smluvní strany dohody z roku 1958, které uplatňují tento předpis, sdělí sekretariátu Organizace spojených národů názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek a názvy a adresy schvalovacích orgánů, které udělují schválení a kterým se zasílají formuláře potvrzující udělení, odmítnutí, rozšíření nebo odnětí schválení vydané v jiných zemích.

11. Přechodná ustanovení

11.1 Obecně

11.1.1 Smluvní strany, které uplatňují tento předpis, mohou udělit schválení typu podle kterékoliv předchozí série změn tohoto předpisu.

11.1.2 Smluvní strany, které uplatňují tento předpis, nadále udělují rozšíření stávajících schválení podle kterékoliv předchozí série změn tohoto předpisu.

11.2 Přechodná ustanovení použitelná pro sérii změn 01

11.2.1 Od úředního data vstupu série změn 01 v platnost žádná ze smluvních stran, které uplatňují tento předpis, neodmítne udělit nebo uznat schválení typu podle tohoto předpisu ve znění série změn 01.

11.2.2 Od 1. září 2027 nejsou smluvní strany, které uplatňují tento předpis, povinny uznat schválení typu podle kterékoliv předchozí série změn, jež byla poprvé vydána po 1. září 2027.

11.2.3 Smluvní strany, které uplatňují tento předpis, nadále uznávají schválení typu vydaná podle původního znění tohoto předpisu, jež byla poprvé vydána před 1. zářím 2027.

PŘÍLOHA 1

Sdělení

(maximální formát: A4 (210 x 297 mm))



vydal: Název správního orgánu
.....
.....
.....

ve věci ([2]):
udělení schválení
rozšíření schválení
odmítnutí schválení
odnětí schválení
definitivního ukončení výroby

typu vozidla z hlediska signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu podle předpisu OSN č. 174.

Schválení č .....

1. Obecně .....

1.1 Značka (obchodní název výrobce) .....

1.2 Typ a obecný obchodní popis (popisy) .....

1.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen .....

.....

1.3.1 Umístění tohoto označení .....

1.4 Kategorie vozidla .....

1.5 Název a adresa výrobce .....

1.6 Adresa (adresy) montážního závodu (závodů) .....

1.7 Technická zkušebna odpovědná za provedení zkoušek .....

1.8 Datum zkušebního protokolu .....

1.9 Číslo zkušebního protokolu .....

2. Obecné konstrukční vlastnosti vozidla

2.1 Fotografie a/nebo výkresy reprezentující typ vozidla .....

([1]) Rozlišovací číslo země, která schválení udělila/rozšířila/odmítla/odňala (viz ustanovení o schválení v předpise).
([2]) Nehodící se škrtněte.

3. Karoserie

3.1 Sedadla

3.1.1 Počet .....

3.1.2 Umístění a uspořádání .....

3.1.2.1 Místo (místa) k sezení určená k použití pouze tehdy, když vozidlo stojí .....

3.1.3 Vlastnosti: popis a výkresy: (uveďte, je-li to relevantní)

3.1.3.1 sedadel a jejich ukotvení .....

3.1.3.2 seřizovacího systému .....

3.1.3.3 přestavovacího systému a zajišťovacího systému .....

3.1.3.4 kotevních úchytů bezpečnostních pásů, jsou-li součástí konstrukce sedadla .....

3.2 Bezpečnostní pásy a/nebo jiné zádržné systémy a signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu

Počet a umístění bezpečnostních pásů nebo zádržných systémů a signalizací nezapnutí bezpečnostního pásu a sedadel, na nichž mohou být použity .....

		Úplná značka schválení	Případná varianta	Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu (uveďte ano/ne/volitelné)
První řada sedadel	R			
	C			
	L			
Druhá řada sedadel	R			
	C			
	L			
(R = pravá sedadla, C = prostřední sedadla, L = levá sedadla)				

4. Místo .....

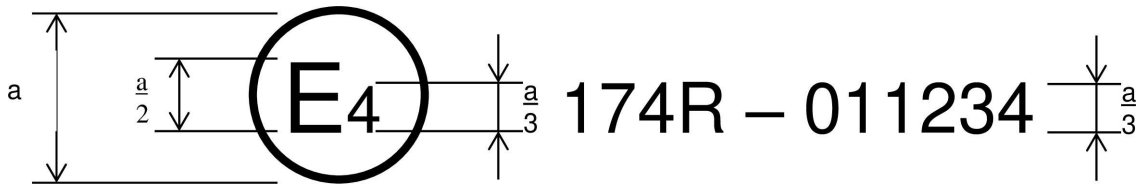
5. Datum .....

6. Podpis .....

PŘÍLOHA 2

Uspořádání značky schválení

(viz body 4.5 až 4.5.2 tohoto předpisu)



a = minimálně 8 mm

Výše uvedená značka schválení, jíž je vozidlo opatřeno, udává, že daný typ vozidla byl schválen v Nizozemsku (E4) podle předpisu OSN č. 174 pod číslem schválení 011234. První dvě číslice (01) čísla schválení udávají, že schválení bylo uděleno v souladu s požadavky série změn 01 předpisu OSN č. 174.

PŘÍLOHA 3

Zkoušky signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu

0. V případě vozidla vybaveného funkcí ADSF-2 musí výrobce ke spokojenosti schvalovacího orgánu prokázat vhodný plán zkoušek signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu.

1. Výstraha první úrovně se zkouší za následujících podmínek:

a) bezpečnostní pás není zapnut;

b) motor nebo pohonný systém se zastaví, nebo se nechá běžet na volnoběh a vozidlo není v pohybu vpřed ani vzad;

c) byl aktivován spínač zapalování nebo hlavní spínač ovládání vozidla;

d) na každý sedák v téže řadě, jako je sedadlo řidiče, se umístí závaží o hmotnosti 40 kg, nebo se stav, kdy jsou cestující ve vozidle, simuluje jinou metodou určenou výrobcem vozidla za předpokladu, že hmotnost cestujícího nepřekročí 40 kg;

e) stav signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu se kontroluje u všech příslušných sedadel za podmínek a) až d).

2. Výstraha druhé úrovně se zkouší za podmínek stanovených v bodech 2.1 až 2.3 této přílohy.

2.1 Zkouška místa k sezení řidiče

2.1.1 Zkouška místa k sezení řidiče, když není bezpečnostní pás před jízdou zapnut:

a) bezpečnostní pás sedadla řidiče není zapnut;

b) bezpečnostní pásy sedadel jiných než sedadla řidiče jsou zapnuty;

c) probíhá jízda zkoušeného vozidla, přičemž platí jedna z podmínek stanovených v bodech 2.1.1.1 až 2.1.1.3 této přílohy nebo kterákoli jejich kombinace, podle volby výrobce;

d) stav signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu se kontroluje u sedadla řidiče za podmínek a) až c).

2.1.1.1 Zkoušené vozidlo zrychlí ze stojícího stavu na 25 – 0 / + 10 km/h a touto rychlostí pokračuje v jízdě.

2.1.1.2 Zkoušené vozidlo jede směrem dopředu v normálním provozu na vzdálenost nejméně 500 m ze stojícího stavu.

2.1.1.3 Vozidlo se zkouší, když je v normálním provozu po dobu nejméně 60 sekund.

2.1.2 Zkouška místa k sezení řidiče, když se bezpečnostní pás při jízdě odepne:

a) bezpečnostní pásy sedadla řidiče a ostatních sedadel jsou zapnuty;

b) vozidlo je v normálním provozu;

c) bezpečnostní pás sedadla řidiče se odepne;

d) probíhá jízda zkoušeného vozidla, přičemž platí jedna z podmínek stanovených v bodech 2.1.2.1 až 2.1.2.3 této přílohy nebo kombinace těchto podmínek, podle volby výrobce.

2.1.2.1 Zkoušené vozidlo zrychlí na 25 – 0 / + 10 km/h a touto rychlostí pokračuje v jízdě.

2.1.2.2 Zkoušené vozidlo jede z místa, kde byl odepnut bezpečnostní pás, směrem dopředu na vzdálenost nejméně 500 m.

2.1.2.3 Zkoušené vozidlo jede z místa, kde byl odepnut bezpečnostní pás, směrem dopředu po dobu nejméně 60 sekund.

2.2 Zkouška míst(a) k sezení v téže řadě jako sedadlo řidiče

2.2.1 Zkouška sedadla (sedadel) v téže řadě jako sedadlo řidiče, když je bezpečnostní pás odepnut před jízdou:

a) bezpečnostní pás(y) sedadla (sedadel) v téže řadě jako sedadlo řidiče není/nejsou zapnut(y);

b) bezpečnostní pásy sedadel jiných než sedadlo (sedadla) v téže řadě jako sedadlo řidiče jsou zapnuty;

c) na sedadlo (sedadla) v téže řadě, jako je sedadlo řidiče, se umístí závaží o hmotnosti 40 kg, nebo se stav, kdy jsou cestující ve vozidle, simuluje metodou určenou výrobcem za předpokladu, že hmotnost cestujícího nepřekročí 40 kg.

Nebo alternativně (podle volby výrobce):

na každý sedák v téže řadě, jako je sedadlo řidiče, se podle pokynů výrobce umístí předmět nebo osoba představující dospělou ženu pátého percentilu, nebo se stav, kdy jsou cestující ve vozidle, po dohodě s technickou zkušebnou a schvalovacím orgánem simuluje jinou metodou určenou výrobcem vozidla. Na žádost výrobce vozidla to lze provést i u zadních sedadel;

d) probíhá jízda zkoušeného vozidla, přičemž platí jedna z podmínek stanovených v bodech 2.1.1.1 až 2.1.1.3 této přílohy nebo kombinace těchto podmínek, podle volby výrobce;

e) stav signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu se kontroluje u všech sedadel ve stejné řadě jako sedadlo řidiče za podmínek a) až d).

2.2.2 Zkouška místa k sezení ve stejné řadě jako sedadlo řidiče, když se bezpečnostní pás za jízdy odepne:

a) bezpečnostní pásy sedadla řidiče a ostatních sedadel jsou zapnuty;

b) na sedadlo (sedadla) v téže řadě, jako je sedadlo řidiče, se umístí závaží o hmotnosti 40 kg, nebo se stav, kdy jsou cestující ve vozidle, simuluje metodou určenou výrobcem za předpokladu, že hmotnost cestujícího nepřekročí 40 kg.

Nebo alternativně (podle volby výrobce):

na každý sedák v téže řadě, jako je sedadlo řidiče, se podle pokynů výrobce umístí předmět nebo osoba představující dospělou ženu pátého percentilu, nebo se stav, kdy jsou cestující představující dospělou ženu pátého percentilu [1] ve vozidle, po dohodě s technickou zkušebnou a schvalovacím orgánem simuluje jinou metodou určenou výrobcem vozidla. Na žádost výrobce vozidla to lze provést i u zadních sedadel;

c) vozidlo je v normálním provozu;

d) bezpečnostní pás sedadel jiných než sedadlo řidiče je nezapnutý;

e) probíhá jízda zkoušeného vozidla, přičemž platí jedna z podmínek stanovených v bodech 2.1.2.1 až 2.1.2.3 této přílohy nebo kombinace těchto podmínek, podle volby výrobce;

f) stav signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu se kontroluje u všech sedadel ve stejné řadě jako sedadlo řidiče za každé z podmínek a) až e).

2.3 Zkoušky zadních sedadel:

a) když vozidlo stojí, zapnou se bezpečnostní pásy všech sedadel;

b) zkoušené vozidlo se uvede do normálního provozu a udržuje v chodu;

c) bezpečnostní pás jednoho ze zadních sedadel se odepne;

d) fungování signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu se kontroluje u všech míst k sezení ve všech řadách sedadel;

e) alternativně lze místo toho na žádost výrobce vozidla pro kterékoli zadní místo k sezení použít zkušební postupy uvedené v bodech 2.2 až 2.2.2 pro místo/místa k sezení ve stejné řadě jako sedadlo řidiče.

3. Zkouška výstrahy první úrovně trvá nejméně minimální požadovanou dobu stanovenou v bodě 5.2.3 tohoto předpisu pro výstrahu první úrovně. Zkoušku výstrahy druhé úrovně lze zahájit po dokončení zkoušky výstrahy první úrovně. Je však také nutno zajistit, aby výstraha druhé úrovně nahradila výstrahu první úrovně, pokud je výstraha první úrovně stále aktivní.