2026/2518

13.11.2026

Jedynie oryginalne teksty EKG ONZ mają skutek prawny w świetle międzynarodowego prawa publicznego. Status i datę wejścia w życie niniejszego regulaminu należy sprawdzać w najnowszej wersji dokumentu EKG ONZ dotyczącego statusu TRANS/WP.29/343, dostępnej pod adresem: https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

Regulamin nr 173 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji montażu pasów bezpieczeństwa, urządzeń przytrzymujących, urządzeń przytrzymujących dla dzieci, urządzeń przytrzymujących ISOFIX dla dzieci oraz urządzeń przytrzymujących i-Size dla dzieci [2026/2518]

Obejmujący wszystkie obowiązujące teksty, w tym:

Suplement 2 do serii poprawek 01 – data wejścia w życie: Styczeń 2027 r. (do potwierdzenia)

Niniejszy dokument służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych. Następujące teksty są autentyczne i prawnie wiążące:

ECE/TRANS/WP.29/2024/152
ECE/TRANS/WP.29/2025/55
ECE/TRANS/WP.29/2025/47
ECE/TRANS/WP.29/2025/134
ECE/TRANS/WP.29/2026/71
WP.29-199-06
WP.29-199-10

SPIS TREŚCI

Regulamin

0. Wprowadzenie
1. Zakres
2. Definicje
3. Wystąpienie o homologację
4. Homologacja
5. Wymogi dotyczące montażu w pojeździe
6. Zgodność produkcji
7. Sankcje z tytułu niezgodności produkcji
8. Zmiana i rozszerzenie homologacji pojazdu
9. Ostateczne zaniechanie produkcji
10. Nazwy i adresy placówek technicznych odpowiedzialnych za przeprowadzanie badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów udzielających homologacji typu
11. Przepisy przejściowe

Załączniki

1. Zawiadomienie
2. Układ znaku homologacji
3. Instrukcje
4. Procedura określania punktu „H” i rzeczywistego kąta tułowia dla miejsc siedzących w pojazdach silnikowych
   - Dodatek 1: Opis trójwymiarowej maszyny punktu „H”
   - Dodatek 2: Trójwymiarowy układ odniesienia
   - Dodatek 3: Dane odniesienia dotyczące miejsc siedzących
5. Instalacja pasa bezpieczeństwa ze wskazaniem typów pasów oraz typów zwijaczy

6. Wymogi dotyczące montażu pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących chroniących osoby dorosłe zajmujące siedzenia skierowane przodem do kierunku jazdy w pojazdach silnikowych oraz montażu urządzeń przytrzymujących dla dzieci ISOFIX i urządzeń przytrzymujących dla dzieci i-Size

   Dodatek 1: Przepisy dotyczące montażu urządzeń przytrzymujących dla dzieci kategorii „uniwersalnej", montowanych w pojeździe z pasami bezpieczeństwa

   Dodatek 2: Przepisy dotyczące montażu skierowanych przodem lub tyłem do kierunku jazdy urządzeń przytrzymujących dla dzieci ISOFIX kategorii „uniwersalnej" i „półuniwersalnej", montowanych w pozycjach ISOFIX i i-Size

   Dodatek 3: Przykładowe informacje szczegółowe np. dla producentów urządzeń przytrzymujących dla dzieci

   Dodatek 4: Ustawienie manekina odpowiadającego 10-letniemu dziecku

   Dodatek 5: Przepisy dotyczące montażu skierowanych przodem do kierunku jazdy urządzeń przytrzymujących dla dzieci typu „siedzenie podwyższające" kategorii i-Size i kategorii szczególnych, montowanych na miejscach siedzących pojazdu lub na miejscach siedzących i-Size

7. Metoda próby rozciągania zespołu taśmy z zamkiem

0. Wprowadzenie

0.1. W przypadku pierwotnej wersji regulaminu ONZ nr 173:

0.1.1. Podczas siedemdziesiątej trzeciej sesji Grupy Roboczej ds. Bezpieczeństwa Biernego (GRSP), która odbyła się w maju 2023 r., postanowiono podzielić regulamin ONZ nr 16 na trzy regulaminy ONZ:

a) pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące (komponenty);

b) montaż pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci (pojazd);

c) urządzenia przypominającego o zapięciu pasów (pojazd).

0.1.2. Niniejszy regulamin ONZ obejmuje szczegółowe wymogi i proces homologacji typu pojazdu w odniesieniu do montażu pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci. Wymogi wynikają z regulaminu ONZ nr 16 zmienionego serią poprawek 09.

0.2. W przypadku serii poprawek 01:

0.2.1. Ścieżki taśmy między miejscem skutecznego kotwiczenia pasa bezpieczeństwa a zamkiem są zwykle proste jak na stanowisku badawczym określonym w regulaminie ONZ nr 129. Ścieżki taśmy między miejscem skutecznego kotwiczenia pasa a zamkiem w niektórych pojazdach na rynku nie są jednak proste i są zakrzywione wzdłuż poduszki siedzenia.

0.2.2. Jeżeli ścieżki taśmy między miejscem skutecznego kotwiczenia pasa a zamkiem nie są proste, osoby znajdujące się w pojeździe mogą zostać wyrzucone do przodu ze znaczną siłą w przypadku zderzenia czołowego. Jeżeli osoba znajdująca się w pojeździe zajmuje siedzenie podwyższające zamocowane przez ISOFIX, istnieją przypadki, w których pas bezpieczeństwa zsunie się na szyję i osoba może wysunąć się spod zapiętego pasa. Zwiększyłoby to ryzyko urazu szyi i brzucha dziecka znajdującego się w pojeździe. Ponadto manekin odnosi poważniejszy uraz klatki piersiowej.

0.2.3. Niniejsze poprawki łagodzą negatywny wpływ na bezpieczeństwo osób przebywających w pojeździe przez ograniczenie luzu pasa z zamkiem.

0.3. W przypadku suplementu 1 do serii poprawek 01:

0.3.1. Usunięcie sformułowania „określony typ pojazdu", ponieważ typ urządzenia przytrzymującego dla dzieci jest określony w odpowiednim regulaminie. W obecnym brzmieniu istnieje konflikt.

0.3.2. Dodanie odniesienia do regulaminu ONZ nr 129, ponieważ szczegóły dotyczące kotwiczeń ISOFIX zawarto również w regulaminie ONZ nr 129.

0.3.3. Usunięcie nieprawidłowego brzmienia w pkt 4.7.

0.4. W przypadku suplementu 2 do serii poprawek 01:

0.4.1. Regulamin zostaje zmieniony w celu uwzględnienia pojazdów kategorii X ([1]). Pojazdy kategorii Y^1 nie są objęte zakresem niniejszego regulaminu.

0.4.2. Regulamin został pierwotnie opracowany dla pojazdów wyposażonych w układy automatycznego i ręcznego kierowania pojazdem, a celem niniejszej poprawki jest zachowanie ducha regulaminu i rozszerzenie jego stosowania na pojazdy bez tych układów. W przypadku braku układów automatycznego i ręcznego kierowania pojazdem przepisy ich dotyczące nie są uwzględniane, jeżeli nie zostały one już objęte niniejszą poprawką.

0.4.3. W przypadku pojazdów wyposażonych w system zautomatyzowanej jazdy (ADS)[1] innych niż pojazdy kategorii X w trybie kierowania ręcznego nie mają zastosowania żadne przepisy szczególne ani zwolnienia. W trybie, w którym funkcja ADS jest aktywna, zastosowanie mają odpowiednie wymogi dotyczące ADS.

1. Zakres

1.1. Niniejszy regulamin stosuje się do:

a) pojazdów kategorii M, N, O, L_2, L_4, L_5, L_6, L_7 i T^1, w odniesieniu do montażu pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących przeznaczonych do osobnego użycia, tzn. w charakterze wyposażenia indywidualnego, przez osoby o budowie dorosłego człowieka zajmujące siedzenia skierowane przodem, tyłem lub bokiem do kierunku jazdy;

b) pojazdów kategorii M_1 i N_1[1] w odniesieniu do montażu urządzeń przytrzymujących dla dzieci, i urządzeń przytrzymujących dla dzieci ISOFIX;

c) na wniosek producenta regulamin stosuje się także do montażu urządzeń przytrzymujących dla dzieci oraz urządzeń przytrzymujących dla dzieci ISOFIX, przeznaczonych do montażu w pojazdach kategorii M_2 i M_3[1];

d) na wniosek producenta regulamin stosuje się także do montażu urządzeń przytrzymujących dla dzieci i-Size, jeżeli miejsca siedzące i-Size zostały określone przez producenta pojazdu.

1.2. Niniejszego regulaminu nie stosuje się do pojazdów kategorii Y.

2. Definicje

2.1. „Pas bezpieczeństwa (pas)" oznacza zespół taśm z zamkiem, urządzeniami regulacji i elementami mocującymi, który można zamocować we wnętrzu pojazdu silnikowego, skonstruowany w sposób zmniejszający ryzyko zranienia użytkownika w przypadku zderzenia lub gwałtownego zmniejszenia prędkości pojazdu, przez ograniczenie możliwości przemieszczania się ciała użytkownika. Zespół taki jest na ogół określany jako „zespół pasa", przy czym termin ten obejmuje także wszelkie urządzenia do pochłaniania energii lub zwijania pasa.

Zespół ten może być poddany badaniom i homologowany jako zespół pasa bezpieczeństwa lub jako urządzenie przytrzymujące zgodnie z Regulaminem ONZ nr 16.

2.1.1. „Pas biodrowy" oznacza pas dwupunktowy przechodzący przez obszar miednicy użytkownika.

2.1.2. „Pas barkowy" oznacza pas przechodzący diagonalnie przez klatkę piersiową, od biodra do przeciwległego barku.

2.1.3. „Pas trzypunktowy" oznacza pas, który zasadniczo stanowi połączenie taśmy biodrowej i barkowej.

([1]) Zgodnie z definicją zawartą w ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.8 - https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

2.1.4. „Pas typu S” oznacza zespół pasa inny niż pas trzypunktowy lub pas biodrowy.

2.1.5. „Podwójny szelkowy pas piersiowy” oznacza zespół pasa typu S obejmujący pas biodrowy i taśmy barkowe. podwójny szelkowy pas piersiowy może być wyposażony w dodatkowy zespół taśmy krokowej.

2.2. „Taśma” oznacza część giętką przeznaczoną do przytrzymywania ciała i przenoszenia obciążeń na kotwiczenia pasa.

2.3. „Zamek” oznacza urządzenie szybkiego rozpinania umożliwiające przytrzymywanie użytkownika przez pas. Zamek może obejmować urządzenie regulacji, z wyjątkiem zamka podwójnego szelkowego pasa piersiowego.

2.4. „Urządzenie regulacji pasa” oznacza urządzenie pozwalające na regulowanie pasa w zależności od indywidualnych potrzeb użytkownika i położenia siedzenia. Urządzenie regulacji pasa może być częścią zamka, zwijacza lub innej części pasa bezpieczeństwa.

2.5. „Napinacz pasa” oznacza dodatkowe lub wbudowane urządzenie zacieśniające taśmy pasa bezpieczeństwa w celu zmniejszenia luzu pasa podczas zderzenia.

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

2.7. „Zespół poduszki powietrznej” oznacza urządzenie zamontowane w celu uzupełnienia działania pasów bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymującego w pojazdach silnikowych, tzn. układ, który w przypadku działającego na pojazd silnego uderzenia automatycznie rozwija elastyczną strukturę mającą na celu ograniczenie, poprzez sprężenie zawartego w niej gazu, siły kontaktu jednej lub większej liczby części ciała osoby znajdującej się w pojeździe z wnętrzem kabiny pasażerskiej. Tak opisanej rozwijanej struktury nie uważa się za część sztywną.

2.8. „Poduszka powietrzna pasażera” oznacza zespół poduszki powietrznej przeznaczony do ochrony osób zajmujących miejsca inne niż miejsce kierowcy w przypadku zderzenia czołowego.

2.9. „Urządzenie przytrzymujące dla dzieci” oznacza urządzenie zabezpieczające zdefiniowane w regulaminie ONZ nr 44 lub w regulaminie ONZ nr 129.

2.10. „Skierowany tyłem do kierunku jazdy” oznacza skierowany w kierunku przeciwnym do zwykłego kierunku poruszania się pojazdu.

2.11. „Elementy mocujące” oznaczają części zespołu pasa, w tym niezbędne części zabezpieczające, pozwalające na przymocowanie go do kotwiczeń pasów.

2.12. „Zwijacz” oznacza urządzenie mieszczące część lub całość taśmy pasa bezpieczeństwa.

2.12.1. „Zwijacz bez blokady (typ 1)” oznacza zwijacz, z którego taśmę można rozwinąć przy użyciu niewielkiej siły na całej długości, nieumożliwiający regulacji długości rozwiniętej taśmy.

2.12.2. „Zwijacz odblokowywany ręcznie (typ 2)” oznacza zwijacz, którego odblokowanie wymaga ręcznej obsługi urządzenia, aby rozwinąć taśmę na odpowiednią długość, blokujący się automatycznie, gdy użytkownik przestanie oddziaływać na urządzenie.

2.12.3. „Zwijacz z blokadą automatyczną (typ 3)” oznacza zwijacz umożliwiający rozwinięcie taśmy na odpowiednią długość z automatycznym dopasowaniem taśmy do użytkownika, gdy pas jest zapięty. Dalsze rozwinięcie taśmy nie jest możliwe bez zamierzonego działania ze strony użytkownika.

2.12.4. „Zwijacz z blokadą awaryjną (typ 4)" oznacza zwijacz, który w normalnych warunkach jazdy nie ogranicza swobody ruchów użytkownika pasa bezpieczeństwa. Wyposażony jest w części służące do regulacji długości, które automatycznie dopasowują taśmę do użytkownika, oraz w mechanizm blokujący uruchamiany w sytuacji awaryjnej w przypadku:

2.12.4.1. zmniejszenia prędkości pojazdu (pojedyncza czułość).

2.12.4.2. zmniejszenia prędkości pojazdu w połączeniu z ruchem taśm lub innym środkiem automatycznym (czułość wielokrotna).

2.12.5. „Zwijacz z blokadą awaryjną o wyższym progu reakcji (typ 4N)" oznacza zwijacz typu określonego w pkt 2.12.4, posiadający jednak szczególne właściwości w odniesieniu do zastosowania w pojazdach kategorii M_2, M_3, N_1, N_2 i N_3 ([2]).

2.12.6. „Urządzenie regulacji wysokości pasa" oznacza urządzenie pozwalające na regulowanie położenia górnej pętli pasa (bezpośrednio połączone z pojazdem lub ze sztywną konstrukcją siedzenia) w pionie w zależności od indywidualnych potrzeb użytkownika i położenia siedzenia. Takie urządzenie można uznać za część pasa lub część kotwiczenia pasa.

2.12.7. „Elastyczne urządzenie regulacji wysokości barku" oznacza urządzenie regulujące dopasowanie do wysokości barku danego użytkownika, w którym część dopasowująca nie jest bezpośrednio połączona z konstrukcją pojazdu (np. ze słupkiem) ani z konstrukcją siedzenia (np. ze sztywną konstrukcją siedzenia), ale w którym dopasowanie części barkowej:

a) odbywa się poprzez przesuwanie po elastycznej konstrukcji oraz

b) nie zakłóca prowadzenia pasa biodrowego.

2.13. „Kotwiczenia pasa" oznaczają części konstrukcji pojazdu, konstrukcji siedzenia lub innych części pojazdu, do których mocowane są zespoły pasów bezpieczeństwa.

2.14. „Typ pojazdu w odniesieniu do montażu pasów bezpieczeństwa, urządzeń przytrzymujących, urządzeń przytrzymujących dla dzieci, urządzeń przytrzymujących ISOFIX dla dzieci oraz urządzeń przytrzymujących i-Size dla dzieci" oznacza kategorię pojazdów silnikowych nieróżniących się między sobą pod takimi zasadniczymi względami, jak wymiary, kształt i materiały części konstrukcji pojazdu, konstrukcji siedzenia ani innych części pojazdu, do których mocowane są pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące i kotwiczenia ISOFIX.

2.15. „Urządzenie przytrzymujące" oznacza urządzenie przeznaczone do określonego typu pojazdu lub typu określonego przez producenta pojazdów, zatwierdzone przez placówkę techniczną, składające się z siedzenia i pasa przymocowanych odpowiednio do pojazdu i zawierające dodatkowo wszystkie elementy mające na celu zmniejszenie ryzyka odniesienia obrażeń w razie gwałtownego zmniejszenia prędkości pojazdu poprzez ograniczenie możliwości przemieszczania się ciała użytkownika.

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

2.16.1. „Przednie siedzenie pasażera" oznacza dowolne siedzenie, którego „najbardziej wysunięty do przodu punkt »H«" przecinany jest przez pionową płaszczyznę poprzeczną biegnącą przez punkt „R" kierowcy lub znajduje się przed tą płaszczyzną. W przypadku pojazdów kategorii X zamiast punktu „R" siedzenia kierowcy przyjmuje się punkt „R" najbardziej wysuniętego do przodu siedzenia pasażera.

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

([2]) Zgodnie z definicją zawartą w ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.8 - https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

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

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

2.17. „Grupa siedzeń” oznacza siedzenie typu kanapowego lub siedzenia oddzielne, ale montowane obok siebie (tzn. zamocowane w taki sposób, że przednie kotwiczenia siedzeń znajdują się w jednej linii z kotwiczeniami przednimi lub tylnymi drugiego siedzenia lub między jego kotwiczeniami) i zapewniające miejsca siedzące dla co najmniej jednej osoby dorosłej.

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

2.19. „Układ regulacji siedzenia” oznacza całość urządzenia pozwalającego na ustawienie siedzenia lub jego części w położeniu dostosowanym do budowy osoby zajmującej siedzenie. urządzenie takie może w szczególności umożliwiać:

2.19.1. przesuw wzdłużny;

2.19.2. przesuw pionowy;

2.19.3. przemieszczanie kątowe.

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

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

2.21.1. kształt, wymiary oraz materiały konstrukcji siedzenia;

2.21.2. typ i wymiary układów regulacji i blokady;

2.21.3. typ i wymiary kotwiczeń pasów do siedzenia, kotwiczeń siedzenia i odnośnych części konstrukcji pojazdu.

2.22. „Układ przesuwu siedzenia” oznacza urządzenie pozwalające na przesuwanie kątowe lub wzdłużne siedzenia lub jego części, bez stałej pozycji pośredniej (ułatwiające wsiadanie pasażerom).

2.23. „Układ blokady siedzenia” oznacza urządzenie zapewniające utrzymanie w dowolnej pozycji użytkowej siedzenia i jego części.

2.24. „Urządzenie zmniejszające naciąg” oznacza urządzenie wbudowane w zwijacz, automatycznie zmniejszające naciąg taśmy po zapięciu pasa bezpieczeństwa. Po rozpięciu pasa urządzenie takie wyłącza się automatycznie.

2.25. „ISOFIX” to system montażu urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach, obejmujący dwa sztywne kotwiczenia w pojeździe, dwa odpowiadające im sztywne elementy mocujące w urządzeniu przytrzymującym dla dzieci oraz zabezpieczenie ograniczające rotację wzdłużną urządzenia przytrzymującego dla dzieci.

2.26. „Urządzenie przytrzymujące dla dzieci ISOFIX” oznacza urządzenie przytrzymujące dla dzieci spełniające wymogi regulaminu ONZ nr 44 lub regulaminu ONZ nr 129, które musi być przymocowane do układu kotwiczeń ISOFIX, spełniającego wymogi regulaminu ONZ nr 14 lub regulaminu ONZ nr 145.

2.27. „Pozycja ISOFIX” oznacza system, który umożliwia instalację:

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

b) lub półuniwersalnego skierowanego przodem do kierunku jazdy urządzenia przytrzymującego ISOFIX dla dzieci, zdefiniowanego w regulaminie ONZ nr 44;

c) lub półuniwersalnego skierowanego tyłem do kierunku jazdy urządzenia przytrzymującego ISOFIX dla dzieci, zdefiniowanego w regulaminie ONZ nr 44;

d) lub półuniwersalnego skierowanego bokiem do kierunku jazdy urządzenia przytrzymującego ISOFIX dla dzieci, zdefiniowanego w regulaminie ONZ nr 44;

e) lub dostosowanego do pojazdu urządzenia przytrzymującego dla dzieci ISOFIX, zdefiniowanego w regulaminie ONZ nr 44;

f) lub urządzenia przytrzymującego dla dzieci i-Size, zdefiniowanego w regulaminie ONZ nr 129;

g) lub dostosowanego do pojazdu urządzenia przytrzymującego dla dzieci ISOFIX, zdefiniowanego w regulaminie ONZ nr 129.

2.28. „Układ kotwiczeń ISOFIX” oznacza układ złożony z dwóch dolnych kotwiczeń ISOFIX, spełniający wymogi regulaminu ONZ nr 14 lub regulaminu ONZ nr 145 i przeznaczony do mocowania urządzenia przytrzymującego dla dzieci ISOFIX wraz z zabezpieczeniem przeciwobrotowym.

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

2.30. *„Zabezpieczenie przeciwobrotowe”*

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

b) zabezpieczenie przeciwobrotowe półuniwersalnego urządzenia przytrzymującego ISOFIX dla dzieci składa się z górnego paska mocującego, deski rozdzielczej pojazdu lub wspornika mającego za zadanie ograniczać obrót urządzenia podczas zderzenia czołowego;

c) zabezpieczenie przeciwobrotowe ulepszonego urządzenia przytrzymującego dla dzieci i-Size składa się z górnego paska mocującego albo wspornika mającego za zadanie ograniczać obrót urządzenia podczas zderzenia czołowego;

d) zabezpieczenie przeciwobrotowe w przypadku ulepszonego urządzenia przytrzymującego dla dzieci „przeznaczonego tylko dla określonych pojazdów” może składać się z górnego paska mocującego, wspornika, dolnych pasków mocujących lub jakichkolwiek innych elementów umożliwiających zmniejszenie rotacji;

e) w przypadku uniwersalnych i półuniwersalnych (ulepszonych) urządzeń przytrzymujących dla dzieci ISOFIX i-Size samo siedzenie pojazdu nie stanowi zabezpieczenia przeciwobrotowego.

2.31. „Kotwiczenie górnego paska mocującego ISOFIX” oznacza element spełniający wymogi regulaminu ONZ nr 14 lub regulaminu ONZ nr 145, przykładowo pręt, znajdujący się w określonej strefie, mający na celu umożliwienie podłączenia łącznika górnego paska mocującego ISOFIX oraz przeniesienie działających na niego sił na konstrukcję pojazdu.

2.32. „Prowadnica” ma ułatwić montaż urządzenia przytrzymującego dla dzieci ISOFIX poprzez fizyczne ustawienie elementów mocujących ISOFIX na urządzeniu przytrzymującym dla dzieci ISOFIX w pozycjach odpowiadających dolnym kotwiczeniom ISOFIX.

2.33. „Informacja ISOFIX” oznacza informację przeznaczoną dla osób zamierzających zamontować urządzenie przytrzymujące dla dzieci ISOFIX, wskazującą pozycję ISOFIX w pojeździe oraz pozycje każdego odnośnego układu kotwiczeń ISOFIX.

2.34. „Przyrząd imitujący urządzenie przytrzymujące dla dzieci" (przyrząd imitujący, CRF) oznacza przyrząd będący jednym z przyrządów ISOFIX zdefiniowanych w pkt 4 załącznika 6 – dodatek 2 do niniejszego regulaminu, w szczególności przyrząd, którego rozmiary odpowiadają rozmiarom przedstawionym na rys. 1–8 wspomnianego powyżej pkt 4. W niniejszym regulaminie przyrządy imitujące urządzenie przytrzymujące dla dzieci (przyrządy imitujące) używane są w celu sprawdzenia, które klasy obrysów urządzeń przytrzymujących dla dzieci ISOFIX, wspomniane w regulaminie ONZ nr 44 lub w regulaminie ONZ nr 129, mogą być umieszczane w pozycjach ISOFIX pojazdu. Jeden z przyrządów imitujących, tak zwany ISO/F2, przedstawiony na rys. 2 wspomnianego powyżej pkt 4, używany jest w regulaminie ONZ nr 14 lub w regulaminie ONZ nr 145 do sprawdzania położenia oraz dostępu do dowolnego układu kotwiczeń ISOFIX.

lub przyrząd odpowiadający jednemu z dwóch przyrządów imitujących siedzenie podwyższające zdefiniowanych w załączniku 6 dodatek 5 do niniejszego regulaminu, w szczególności przyrząd, którego rozmiary podano na rys. 2 i 3 w załączniku 6 dodatek 5. W niniejszym regulaminie przyrządy te używane są w celu sprawdzenia, które obrysy siedzeń podwyższających, wspomniane w regulaminie ONZ nr 129, mogą być ewentualnie umieszczane na miejscach siedzących w pojeździe.

2.35. „Przestrzeń podlegająca ocenie przy instalacji wspornika i-Size" oznacza przestrzeń, która zapewnia wymiarową i geometryczną zgodność między wspornikiem urządzenia przytrzymującego dla dzieci i-Size a miejscem siedzącym i-Size w pojeździe.

2.36. „Miejsce siedzące i-Size" oznacza miejsce siedzące, jeżeli zostało ono określone przez producenta pojazdu, skonstruowane tak, że może mieścić urządzenia przytrzymujące dla dzieci i-Size, zgodnie z definicją w regulaminie ONZ nr 129, i spełniające wymogi określone w niniejszym regulaminie.

2.37. „Kotwiczenia dolnego paska mocującego" oznacza kotwiczenie na szynie siedzenia pojazdu lub na podłodze pojazdu lub w jej pobliżu, do którego można przymocować wspornik dolnego paska mocującego lub które jest zintegrowane z dolnym paskiem mocującym. Wspornik dolnego paska mocującego może, ale nie musi być objęty homologacją pojazdu.

2.38. „Dolny pasek mocujący" oznacza określony rodzaj urządzenia przeciwdziałającego rotacji, którego celem jest ograniczenie rotacji do tyłu (ulepszonego) urządzenia przytrzymującego dla dzieci skierowanego tyłem do kierunku jazdy.

2.39. „Taśma dolnego paska mocującego" oznacza taśmę tapicerską (lub podobną), sięgającą od tyłu (ulepszonego) urządzenia przytrzymującego dla dzieci przeznaczonego tylko do określonych pojazdów po kotwiczenie dolnego paska mocującego w pojeździe, wyposażoną w regulację, urządzenie luzujące i podłączenie dolnego paska mocującego.

2.40. „Podłączenie dolnego paska mocującego" oznacza mechanizm, który ma być przyłączony do wspornika dolnego paska mocującego.

2.41. „Hak dolnego paska mocującego" oznacza podłączenie stosowane standardowo do celów przyłączenia taśmy dolnego paska mocującego do wspornika dolnego paska mocującego, które jest tożsame z hakiem górnego paska mocującego ISOFIX oraz ma takie same wymiary, zgodnie z rys. 3 zawartym w załączniku 4 do regulaminu ONZ nr 145.

2.42. „Wspornik dolnego paska mocującego" oznacza wspornik przymocowany do kotwiczenia dolnego paska mocującego lub zintegrowany z tym kotwiczeniem.

2.43. „Ogólny wspornik dolnego paska mocującego" oznacza ogólny wspornik dostarczany przez producenta ulepszonego urządzenia przytrzymującego dla dzieci wraz z ulepszonym urządzeniem przytrzymującym dla dzieci, który należy przymocować do kotwiczenia dolnego paska mocującego zgodnie z instrukcjami producenta pojazdu.

2.44. „Skuteczne kotwiczenie pasa" oznacza punkt wykorzystywany do konwencjonalnego określenia – zgodnie z przepisami pkt 5.4 regulaminu nr 14 – kąta każdej części pasa bezpieczeństwa względem pasażera, czyli punkt, do którego należałoby zamocować taśmę, aby zapewnić takie samo położenie, jak planowane położenie zapiętego pasa, i który może, ale nie musi być rzeczywistym punktem kotwiczenia pasa w zależności od konfiguracji oprzyrządowania pasa bezpieczeństwa w miejscu połączenia z kotwiczeniem pasa.

2.45. „Punkt zamka" oznacza punkt środkowy części łączącej zamek i taśmę z zamkiem.

2.46. „Punkt Bd” oznacza pozycję punktu zamka, w którym osoba znajdująca się w pojeździe (50-centylowy manekin mężczyzny Hybrid III lub 5-centylowy manekin kobiety Hybrid III, według uznania producenta) jest przytrzymywana pasem bezpieczeństwa o zaprojektowanym przebiegu.

2.47. „Długość taśmy” oznacza długość wzdłuż linii środkowej powierzchni taśmy z zamkiem.

3. Wystąpienie o homologację

3.1. O udzielenie homologacji typu pojazdu w odniesieniu do montażu pasów bezpieczeństwa, urządzeń przytrzymujących, urządzeń przytrzymujących dla dzieci, urządzeń przytrzymujących ISOFIX dla dzieci oraz urządzeń przytrzymujących i-Size dla dzieci występuje producent pojazdu lub jego należycie upoważniony przedstawiciel zgodnie z procedurą określoną w dodatku 3 do Porozumienia (E/ECE/TRANS/505/Rev.3).

3.2. Do wniosku należy dołączyć niżej wymienione dokumenty oraz następujące dane:

3.2.1. rysunki, w odpowiedniej skali, przedstawiające ogólną konstrukcję pojazdu i umiejscowienie pasów bezpieczeństwa i kotwiczeń ISOFIX oraz szczegółowe rysunki pasów bezpieczeństwa i kotwiczeń ISOFIX i punktów, do których są zamocowane;

3.2.2. specyfikację zastosowanych materiałów, które mogą mieć wpływ na wytrzymałość pasów bezpieczeństwa;

3.2.3. opis techniczny pasów bezpieczeństwa;

3.2.4. w przypadku pasów bezpieczeństwa zamocowanych do konstrukcji siedzenia:

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

3.2.4.2. rysunki, w odpowiedniej skali i wystarczająco szczegółowe, siedzeń, ich kotwiczeń oraz układów regulacji i blokady.

3.3. Do upoważnionej placówki technicznej należy dostarczyć pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu, który ma być homologowany wraz z jego instrukcją obsługi.

4. Homologacja

4.1. Jeżeli typ pojazdu przedstawiony do homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem ONZ spełnia wymogi niniejszego regulaminu, należy udzielić homologacji tego typu pojazdu.

4.2. Każdemu homologowanemu typowi nadaje się numer homologacji zgodnie z dodatkiem 4 do Porozumienia (E/ECE/TRANS/505/Rev.3).

4.3. Zawiadomienie o udzieleniu, rozszerzeniu lub odmowie udzielenia homologacji bądź ostatecznym zaniechaniu produkcji typu pojazdu na podstawie niniejszego regulaminu należy przesłać Stronom Porozumienia z 1958 r. stosującym niniejszy regulamin na formularzu zgodnym ze wzorem w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.

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

4.4.1. okrąg otaczający literę „E", po której następuje numer wskazujący państwo, które udzieliło homologacji ([3]);

4.4.2. numer niniejszego regulaminu, po którym następuje litera „R", łącznik i numer homologacji, na prawo od okręgu określonego w pkt 4.4.1 powyżej.

4.5. Jeżeli pojazd jest zgodny z typem pojazdu homologowanym zgodnie z jednym lub większą liczbą regulaminów załączonych do Porozumienia w państwie, które udzieliło homologacji na podstawie niniejszego regulaminu, symbol podany w pkt 4.4.1 powyżej nie musi być powtarzany; w takim przypadku numery regulaminu i homologacji oraz dodatkowe symbole wszystkich regulaminów, zgodnie z którymi udzielono homologacji w państwie, w którym udzielono homologacji na podstawie niniejszego regulaminu, należy umieścić w kolumnach z prawej strony symbolu podanego w pkt 4.4.1.

4.6. Znak homologacji musi być czytelny i nieusuwalny.

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

4.8. W załączniku 2 do niniejszego regulaminu podano przykładowy układ znaku homologacji.

5. Wymogi dotyczące montażu w pojeździe

5.1. Wyposażenie w pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące

5.1.1. Z wyjątkiem miejsc siedzących przeznaczonych do użytku wyłącznie gdy pojazd jest nieruchomy, siedzenia pojazdów kategorii M_1, M_2 (klasy III lub B ([4])), M_3 (klasy III lub B[4]) i N muszą być wyposażone w pasy bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymujące spełniające wymogi niniejszego regulaminu.

Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin mogą wymagać montażu pasów bezpieczeństwa w pojazdach kategorii M_2 i M_3 należących do klasy II.

Jeżeli są zamontowane, pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące w pojazdach klasy I, II lub A należących kategorii M_2 i M_3 muszą spełniać wymogi niniejszego regulaminu.

Umawiające się Strony mogą na mocy prawa krajowego zezwolić na montaż pasów bezpieczeństwa lub urządzeń przytrzymujących innych niż te objęte niniejszym regulaminem, pod warunkiem że są one przeznaczone dla osób niepełnosprawnych.

Urządzenia przytrzymujące spełniające wymogi załącznika 8 serii poprawek 02 do regulaminu ONZ nr 107 są zwolnione z wymogów niniejszego regulaminu.

Pojazdy klasy I lub A należące do kategorii M_2 lub M_3 mogą być wyposażone w pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące spełniające wymogi niniejszego regulaminu.

Jedynie pojazdy należące do kategorii M_2 lub M_3 mogą być wyposażone w urządzenia przytrzymujące obejmujące elastyczne urządzenie regulacji wysokości barku (pkt 2.12.7).

([3]) Numery identyfikujące Umawiające się Strony Porozumienia z 1958 r. podano w załączniku 3 do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.8 – załącznik 3 - https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

([4]) Zgodnie z definicją zawartą w ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.8 - https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

5.1.2. Typy pasów bezpieczeństwa lub urządzeń przytrzymujących dla każdego miejsca siedzącego, dla którego wymagane jest ich zamontowanie, są typami określonymi w załączniku 5 (nie mogą być z nimi stosowane zwijacze bez blokady (pkt 2.12.1) ani zwijacze odblokowywane ręcznie (pkt 2.12.2)). W przypadku wszystkich miejsc siedzących, dla których w załączniku 5 określone są pasy biodrowe typu B, zezwala się na zastosowanie pasów biodrowych typu Br3, z wyjątkiem przypadku, gdy podczas użycia zwijają się one w takim stopniu, że zmniejsza to w zauważalny sposób wygodę po normalnym ich zamknięciu.

5.1.2.1. Jednakże w przypadku zewnętrznych miejsc siedzących innych niż przednie w pojazdach kategorii N_1, przedstawionych w załączniku 5 i oznaczonych symbolem Ø dopuszczalny jest montaż pasa biodrowego typu Br4m lub Br4Nm, jeżeli istnieje przejście między siedzeniem a najbliższą ścianą boczną pojazdu, mające na celu umożliwienie pasażerom dostępu do pozostałych części pojazdu. Odstęp między siedzeniem a ścianą boczną uważa się za przejście, jeżeli odległość między tą ścianą boczną, z wszystkimi drzwiami zamkniętymi, a pionową płaszczyzną wzdłużną, przechodzącą przez linię środkową danego siedzenia, mierzona w położeniu punktu R i prostopadle do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu, wynosi więcej niż 500 mm.

5.1.3. Jeżeli nie są wymagane żadne pasy bezpieczeństwa, wówczas producent może zastosować dowolny typ pasa bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymującego spełniającego wymogi niniejszego regulaminu. W przypadku tych miejsc siedzących, dla których w załączniku 5 określone zostały pasy biodrowe, spośród typów dopuszczonych w załączniku 5 jako alternatywę dla pasów biodrowych zastosować można pasy typu A.

5.1.4. W pasach trzypunktowych wyposażonych w zwijacze jeden zwijacz musi działać co najmniej na taśmie przekątnej.

5.1.5. W przypadku pojazdów innych niż należące do kategorii M_1 dopuszczony może być zwijacz z blokadą awaryjną typu 4N (pkt 2.12.5) zamiast zwijacza typu 4 (pkt 2.12.4), jeżeli wykazano w sposób zadowalający dla placówki odpowiedzialnej za badania, że montaż zwijacza typu 4 byłby niepraktyczny.

5.1.6. W odniesieniu do przednich zewnętrznych oraz przednich środkowych miejsc siedzących, przedstawionych w załączniku 5 i oznaczonych symbolem *, pasy biodrowe typu określonego we wspomnianym załączniku uważane są za odpowiednie, jeżeli szyba przednia znajduje się na zewnątrz strefy odniesienia zdefiniowanej w załączniku 1 do regulaminu ONZ nr 21.

W odniesieniu do pasów bezpieczeństwa szyba przednia jest uważana za część strefy odniesienia, jeżeli może ona wejść w statyczny kontakt z urządzeniem badawczym, zgodnie z metodą opisaną w załączniku 1 do regulaminu ONZ nr 21.

5.1.7. Dla każdego miejsca siedzącego określonego w załączniku 5 oznaczonego symbolem ● należy zapewnić pasy trzypunktowe typu określonego w załączniku 5, o ile nie zostanie spełniony jeden z poniższych warunków, kiedy zapewnić można pasy dwupunktowe typu określonego w załączniku 5.

5.1.7.1. Bezpośrednio z przodu znajduje się siedzenie lub inne części pojazdu zgodne z pkt 3.5 dodatku 1 do regulaminu ONZ nr 80; lub

5.1.7.2. żadna część pojazdu nie znajduje się lub, jeżeli pojazd jest w ruchu, nie ma możliwości znalezienia się w strefie odniesienia; lub

5.1.7.3. części pojazdu znajdujące się we wspomnianej strefie odniesienia spełniają wymogi z zakresu pochłaniania energii określone w dodatku 6 do regulaminu ONZ nr 80.

5.1.7.4. Pkt 5.1.7.1–5.1.7.3 nie dotyczą siedzenia kierowcy.

5.1.8. W przypadku pojazdów kategorii M_2 i M_3 wszystkich klas siedzenia skierowane przodem do kierunku jazdy skierowane w stronę wbudowanych urządzeń przytrzymujących dla dzieci muszą być wyposażone przynajmniej w pasy bezpieczeństwa typu Ar.

5.1.9. Pojazd musi być opatrzony informacją o tym, że jest wyposażony w poduszki powietrzne dla siedzeń mające na celu ochronę w razie zderzenia czołowego.

5.1.9.1 W przypadku pojazdu wyposażonego w zespół poduszki powietrznej mający na celu ochronę kierowcy informacja ta składa się z napisu „AIRBAG” umieszczonego po wewnętrznej stronie obwodu kierownicy; napis ten musi być trwały i łatwo dostrzegalny.

5.1.9.2 Każde miejsce siedzące przeznaczone dla pasażera, które wyposażone jest w poduszkę powietrzną mającą na celu ochronę w razie zderzenia czołowego, musi być opatrzone ostrzeżeniem przed użyciem na tym siedzeniu urządzenia przytrzymującego dla dzieci skierowanego tyłem do kierunku jazdy. Informacja ta musi składać się co najmniej z etykiety z wyraźnymi piktogramami ostrzegawczymi, zgodnymi z poniższym rysunkiem:

Rysunek 1

Etykieta ostrzegawcza



Etykieta musi mieć łączne wymiary co najmniej 120 x 60 mm lub równoważną powierzchnię.

Etykieta może być dostosowana w taki sposób, że format będzie się różnił od przedstawionego przykładu; zawartość musi być jednak zgodna z dokładnymi zaleceniami. Ponadto na etykiecie nie umieszcza się żadnego innego rodzaju informacji, chyba że są one umieszczone poza wyraźnie zaznaczonym prostokątem o łącznych wymiarach określonych powyżej. Na zasadzie odstępstwa na etykiecie można umieścić numer części, kod kreskowy lub podobny znak identyfikacyjny nieprzekraczający wymiarów 8 mm x 35 mm lub równoważnej powierzchni.

Należy również zapewnić, aby nie występowały żadne odchylenia dotyczące kształtu i orientacji określonych piktogramów, a w szczególności zakazane jest wszelkie dostosowywanie wyglądu tych piktogramów, z wyjątkiem dłoni z podniesionym palcem wskazującym i otwartej broszury z literą „i" na prawej stronie, pod warunkiem że są one wyraźnie rozpoznawalne.

Dopuszcza się drobne nieprawidłowości dotyczące grubości linii, nadruku etykiety i innych odpowiednich tolerancji produkcyjnych.

Rysunek 2

Piktogram zgodny z ISO 2575:2004 - Z.01, który należy stosować i którego średnica zewnętrzna wynosi co najmniej 38 mm



Rysunek 3

Piktogram przedstawiający zagrożenie związane z aktywacją poduszki powietrznej, który należy stosować i który mierzy 40 mm szerokości i 28 mm wysokości lub jest proporcjonalnie większy.



5.1.9.3. W przypadku poduszki powietrznej mającej na celu ochronę w razie zderzenia czołowego umieszczonej przed przednimi siedzeniami pasażera ostrzeżenie musi być umieszczone w sposób trwały po obu stronach przedniej osłony przeciwsłonecznej dla pasażera w takim miejscu, że co najmniej jedno ostrzeżenie na osłonie przeciwsłonecznej jest widoczne przez cały czas, bez względu na pozycję osłony przeciwsłonecznej. Ewentualnie jedno ostrzeżenie może być umieszczone po widocznej stronie podniesionej osłony przeciwsłonecznej, a drugie na suficie za osłoną, dzięki czemu przez cały czas widoczne będzie co najmniej jedno ostrzeżenie. Łatwe usunięcie etykiety ostrzegawczej z osłony przeciwsłonecznej i sufitu nie może być możliwe bez pozostawienia oczywistych i wyraźnie widocznych uszkodzeń na osłonie lub suficie wewnątrz pojazdu

Jeżeli pojazd nie ma osłony przeciwsłonecznej ani sufitu, etykieta ostrzegawcza musi być umieszczona w miejscu, w którym jest przez cały czas łatwo zauważalna.

W przypadku poduszki powietrznej mającej na celu ochronę w razie zderzenia czołowego dla innych siedzeń pasażera ostrzeżenie musi znajdować się bezpośrednio przed danym siedzeniem i być łatwo zauważalne przez cały czas dla osoby instalującej na tym siedzeniu urządzenie przytrzymujące dla dzieci skierowane tyłem do kierunku jazdy. Niniejszego punktu i pkt 5.1.9.2 nie stosuje się do miejsc siedzących dla pasażerów wyposażonych w urządzenie automatycznie dezaktywujące zespół poduszki powietrznej mającej na celu ochronę w razie zderzenia czołowego, w przypadku zainstalowania jakiegokolwiek urządzenia przytrzymującego dla dzieci skierowanego tyłem do kierunku jazdy.

5.1.9.4. Szczegółowe informacje, zawierające odesłanie do ostrzeżenia, należy zamieścić w podręczniku użytkownika pojazdu; informacje te muszą zawierać co najmniej następujący tekst:

„NIGDY nie należy używać fotelika dla dziecka skierowanego tyłem do kierunku jazdy, jeżeli PODUSZKA POWIETRZNA przed fotelem pasażera jest WŁĄCZONA. Może to prowadzić do ŚMIERCI lub POWAŻNYCH OBRAŻEŃ DZIECKA” ([5]).

([5]) Bez związku z homologacją typu Umawiające się Strony mogą określić, w jakich językach należy przedstawić tekst w przypadku każdego pojazdu wprowadzonego do obrotu w punkcie sprzedaży na ich terytorium.

Informacji takiej powinna towarzyszyć ilustracja przedstawiająca etykietę ostrzegawczą umieszczoną w samochodzie. Ostrzeżenie to musi być łatwe do znalezienia w instrukcji obsługi (można zastosować np. odniesienie do niego na pierwszej stronie, zakładkę dla konkretnej strony lub oddzielną broszurę).

Wymogów niniejszego punktu nie stosuje się do pojazdów, w których wszystkie miejsca siedzące dla pasażerów są wyposażone w urządzenie automatycznie dezaktywujące zespół poduszki powietrznej mającej na celu ochronę w razie zderzenia czołowego, w przypadku zainstalowania jakiegokolwiek urządzenia przytrzymującego dla dzieci skierowanego tyłem do kierunku jazdy.

5.1.10. W przypadku siedzeń, które można obrócić lub zmienić ich orientację, przeznaczonych do użytku gdy pojazd jest nieruchomy, wymogi pkt 5.1.1 powyżej mają zastosowanie jedynie do orientacji przeznaczonych do normalnego użytku, kiedy pojazd porusza się po drodze, zgodnie z niniejszym regulaminem.

5.2. Wymogi ogólne

5.2.1. Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące i urządzenia przytrzymujące dla dzieci ISOFIX, jak również urządzenia przytrzymujące dla dzieci i-Size zgodne z załącznikiem 6 – dodatek 3, mocuje się do kotwiczeń, a w przypadku urządzeń przytrzymujących dla dzieci i-Size, zapewnia się wsparcie przez powierzchnię kontaktu z podłogą pojazdu, zgodnie ze specyfikacjami zawartymi w regulaminie ONZ nr 14 lub w regulaminie ONZ nr 145, w tym dotyczącymi konstrukcji i charakterystyki wymiarowej, liczby kotwiczeń i wymogów dotyczących wytrzymałości.

5.2.2. Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące i urządzenia przytrzymujące dla dzieci, zalecane przez producenta zgodnie z załącznikiem 6 – dodatek 3, montuje się w sposób zapewniający prawidłowe działanie i ograniczający ryzyko odniesienia obrażeń w razie wypadku. W szczególności są zamontowane w taki sposób, aby spełniać następujące wymagania:

5.2.2.1. taśmy nie mogą przybrać niebezpiecznej konfiguracji;

5.2.2.2. niebezpieczeństwo zsunięcia prawidłowo założonego pasa z ramienia użytkownika w wyniku przesunięcia się użytkownika do przodu zostało zredukowane do minimum;

5.2.2.3. ryzyko uszkodzenia taśmy w wyniku kontaktu z ostrymi częściami sztywnymi pojazdu, konstrukcji siedzenia, urządzenia przytrzymującego dla dzieci, zalecanego przez producenta zgodnie z załącznikiem 6 – dodatek 3, zostało zmniejszone do minimum;

5.2.2.4. konstrukcja i montaż każdego pasa bezpieczeństwa przeznaczonego do każdego miejsca siedzącego są takie, aby były one łatwo dostępne do użycia. Ponadto jeżeli całe siedzenie albo poduszka lub oparcie siedzenia mogą być składane w celu umożliwienia dostępu do tylnej części pojazdu, bagażnika lub przedziału towarowego, po złożeniu i ponownym rozłożeniu siedzeń do pozycji siedzącej, przeznaczone do tych siedzeń pasy bezpieczeństwa są dostępne do użycia lub mogą być łatwo wyjęte spod lub zza siedzenia przez jedną osobę, według wskazówek znajdujących się w instrukcji obsługi pojazdu, bez konieczności szkolenia lub ćwiczenia;

5.2.2.5. placówka techniczna sprawdza, czy przy trzpieniu zamka znajdującym się w zamku:

5.2.2.5.1. możliwy luz pasa nie przeszkadza w prawidłowym montażu urządzenia przytrzymującego dla dzieci zalecanego przez producenta; oraz

5.2.2.5.2. w przypadku pasów trzypunktowych można osiągnąć naciąg wynoszący co najmniej 50 N w części biodrowej pasa poprzez zewnętrzne zastosowanie naciągu w części piersiowej tego pasa umieszczonego na:

a) manekinie odpowiadającym 10-letniemu dziecku, opisanym w załączniku 8 dodatek 1 do regulaminu ONZ nr 44, ustawionym zgodnie z załącznikiem 6 dodatek 4 do niniejszego regulaminu;

b) lub przyrządzie opisanym na rys. 1 w załączniku 6 dodatek 1 do niniejszego regulaminu w przypadku siedzeń umożliwiających montaż urządzenia przytrzymującego dla dzieci kategorii „uniwersalnej”.

5.2.3. Poniższy wymóg dotyczący taśmy między punktem zamka a miejscem skutecznego kotwiczenia pasa ma zastosowanie wyłącznie do tylnych miejsc siedzących w pojazdach kategorii M_1.

5.2.3.1. Różnica między rzeczywistą długością taśmy a odległością w linii prostej między punktem EA i punktem Bd musi wynosić 80 mm lub mniej.

Spełnienie powyższych wymogów można wykazać w rzeczywistym pojeździe, częściach, na podstawie rysunków lub danych 3D według uznania producenta.

Producent musi wykazać korelację między rzeczywistym pojazdem lub jego częściami a rysunkiem lub danymi 3D.

5.2.3.2. Wymóg określony w pkt 5.2.3.1 nie ma zastosowania, jeżeli spełniony jest którykolwiek z poniższych warunków:

a) Zespół pasa bezpieczeństwa jest wyposażony w napinacz pasa.

b) Producent wykazuje w sposób zadowalający dla placówki technicznej i za pomocą danych doświadczalnych, symulacji lub obliczeń wytrzymałości, że zespół taśmy z zamkiem ma taką samą skuteczność jak określono w wymogu w lit. c) poniżej.

c) Jeżeli zespół taśmy z zamkiem jest badany metodą opisaną w załączniku 7 do niniejszego regulaminu, przemieszczenie punktu zamka nie może być większe niż 80 mm przy obciążeniu rozciągającym wynoszącym 1000 N ±50 N.

5.3. Wymogi szczególne dotyczące części sztywnych stanowiących element pasów bezpieczeństwa lub urządzeń przytrzymujących

5.3.1. Części sztywne, takie jak zamki, urządzenia regulacji i elementy mocujące nie mogą zwiększać ryzyka odniesienia obrażeń przez użytkownika lub inne osoby znajdujące się w pojeździe w razie wypadku.

5.3.2. Urządzenie do zwalniania zamka musi być dobrze widoczne i łatwo dostępne dla użytkownika oraz tak skonstruowane, aby nie mogło dać się otworzyć przez nieuwagę lub przypadkowo. Zamek musi być umieszczony w miejscu zapewniającym łatwy dostęp dla ratownika, aby mógł on uwolnić użytkownika w razie niebezpieczeństwa.

Zamek musi być zainstalowany tak, aby użytkownik mógł go zwolnić jednym prostym ruchem jednej ręki w jednym kierunku, zarówno bez obciążenia, jak i wtedy, gdy pas podtrzymuje masę użytkownika.

W przypadku pasów bezpieczeństwa lub urządzeń przytrzymujących dla siedzeń przednich zewnętrznych, z wyjątkiem podwójnych szelkowych pasów piersiowych, zamknięcie zamka musi być możliwe w taki sam sposób.

Jeżeli zamek ma styczność z użytkownikiem, należy sprawdzić, czy szerokość powierzchni styku nie jest mniejsza niż 46 mm.

Jeżeli zamek ma styczność z użytkownikiem, należy sprawdzić, czy powierzchnia styku spełnia wymogi pkt 6.2.2.1 regulaminu ONZ nr 16.

5.3.3. Pas bezpieczeństwa założony przez użytkownika musi automatycznie dostosowywać się do niego lub być zaprojektowany tak, aby urządzenie regulacji ręcznej było łatwo dostępne dla zajmującego siedzenie użytkownika oraz wygodne i proste w obsłudze. Musi również istnieć możliwość skrócenia pasa jedną ręką w sposób dostosowujący go do budowy użytkownika i pozycji siedzenia w pojeździe.

5.3.4. Pasy bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymujące wyposażone w zwijacze są montowane w taki sposób, aby umożliwić zwijaczom prawidłowe działanie i skuteczne zwinięcie taśmy. W przypadku zarówno urządzenia regulacji pasa, jak i elastycznego urządzenia regulacji wysokości barku, przynajmniej w ich najwyższym i najniższym położeniu, należy sprawdzić, czy po zapięciu pasa zwijacz automatycznie dopasowuje taśmę do barku użytkownika oraz czy płytka zapięcia podwija się w przypadku odpinania pasa.

5.3.5. W celu zapewnienia użytkownikowi pojazdu informacji o wprowadzonych zasadach dotyczących przewozu dzieci pojazdy kategorii M_1, M_2, M_3 i N_1 muszą spełniać wymogi informacyjne określone w załączniku 6. Każdy pojazd kategorii M_1 musi posiadać pozycje ISOFIX zgodnie z odnośnymi przepisami regulaminu ONZ nr 14 lub regulaminu ONZ nr 145.

Pierwsza pozycja ISOFIX musi umożliwiać co najmniej montaż jednego z trzech skierowanych przodem do kierunku jazdy przyrządów zdefiniowanych w dodatku 2 do załącznika 6; druga pozycja ISOFIX musi umożliwiać co najmniej montaż jednego skierowanego tyłem do kierunku jazdy przyrządu zdefiniowanego w dodatku 2 do załącznika 6. W przypadku drugiej pozycji ISOFIX, jeżeli montaż skierowanego tyłem do kierunku jazdy przyrządu nie jest możliwy w drugim rzędzie siedzeń pojazdu ze względu na jego konstrukcję, dopuszczalny jest montaż jednego przyrządu w dowolnej pozycji w pojeździe.

5.3.6. Każde miejsce siedzące i-Size musi umożliwiać instalację przyrządu imitującego urządzenie przytrzymujące dla dzieci ISOFIX „ISO/F2X", „ISO/R2" oraz przestrzeni podlegającej ocenie przy instalacji wspornika, jak określono w dodatku 2 do załącznika 6, jak również przyrządu imitującego siedzenie podwyższające „ISO/B2", jak zdefiniowano w dodatku 5 do załącznika 6, bez elementów mocujących ISOFIX (zob. szczegół B). Możliwe musi być równoczesne zajęcie wszystkich sąsiadujących miejsc siedzących i-Size. Uznaje się, że wykazano to, jeżeli pionowe płaszczyzny symetrii poszczególnych sąsiadujących miejsc są oddalone od siebie o co najmniej 440 mm.

5.4. Typy pojazdów kategorii M, N, O, L_2, L_4, L_5, L_6, L_7 i T homologowane zgodnie z regulaminem ONZ nr 16 zmienionym serią poprawek 08 przed dniem 1 września 2026 r. lub serią poprawek 09 przed dniem 1 września 2027 r. uznaje się za zgodne z niniejszym pkt 5.

5.5. W przypadku pojazdów kategorii X miejsce siedzące z kierownicą umieszczoną z przodu można wyznaczyć jako odpowiednie do montażu urządzenia przytrzymującego dla dzieci, pod warunkiem że spełnione są wszystkie wymogi dotyczące miejsca siedzącego przeznaczonego dla pasażera określone w pkt 5.1.9.2–5.1.9.4.

6. Zgodność produkcji

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

6.1. każdy pojazd homologowany zgodnie z niniejszym regulaminem musi być produkowany w sposób zapewniający jego zgodność z typem homologowanym poprzez spełnienie wymogów określonych w pkt 5 powyżej.

7. Sankcje z tytułu niezgodności produkcji

7.1. Homologacja udzielona w odniesieniu do typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem może zostać cofnięta w razie niespełnienia wymogu określonego w pkt 6.1 powyżej.

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

8. Zmiana i rozszerzenie homologacji typu pojazdu

8.1. O każdej zmianie typu pojazdu w odniesieniu do niniejszego regulaminu ONZ należy powiadomić organ udzielający homologacji typu, który udzielił homologacji typu pojazdu. Organ udzielający homologacji typu może:

a) postanowić, w porozumieniu z producentem, że należy udzielić nowej homologacji typu; lub

b) stosuje procedurę przedstawioną w pkt 8.1.1 (zmiana) oraz, w stosownych przypadkach, procedurę przedstawioną w pkt 8.1.2 (rozszerzenie).

8.1.1. Zmiany

W przypadku gdy szczegółowe dane zarejestrowane w dokumentach informacyjnych uległy zmianie, a organ udzielający homologacji typu uznaje za mało prawdopodobne, aby wprowadzone modyfikacje miały istotne negatywne skutki, i uznaje, że w każdym razie pojazd nadal spełnia wymagania, modyfikację oznacza się jako „zmianę".

W takim przypadku organ udzielający homologacji typu wydaje w razie potrzeby zmienione strony dokumentów informacyjnych, oznaczając każdą zmienioną stronę w sposób jasno wskazujący charakter modyfikacji i datę ponownego wydania. Uznaje się, że wymóg ten spełnia ujednolicona, zaktualizowana wersja dokumentów informacyjnych, której towarzyszy szczegółowy opis modyfikacji.

8.1.2. Rozszerzenie

Modyfikację oznacza się jako „rozszerzenie", jeżeli, oprócz zmiany szczegółowych danych zarejestrowanych w folderze informacyjnym:

a) wymagane są dalsze kontrole lub badania; lub

b) uległy zmianie jakiekolwiek informacje w dokumencie zawiadomienia (z wyjątkiem jego załączników); lub

c) wystąpiono o homologację zgodnie z późniejszą serią poprawek po jej wejściu w życie.

8.2. Umawiające się Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin zostają powiadomione o potwierdzeniu, rozszerzeniu lub odmowie udzielenia homologacji, zgodnie z procedurą określoną w pkt 4.3 powyżej. Ponadto odpowiednio zmienia się spis treści dokumentów informacyjnych i sprawozdań z badań dołączony do dokumentu zawiadomienia z załącznika 1 w celu wskazania daty ostatniej zmiany lub rozszerzenia.

8.3. Organ udzielający homologacji typu wydający rozszerzenie homologacji nadaje numer seryjny każdemu formularzowi zawiadomienia sporządzonemu w związku z takim rozszerzeniem.

9. Ostateczne zaniechanie produkcji

Jeżeli posiadacz homologacji całkowicie zaprzestanie produkcji urządzenia homologowanego zgodnie z niniejszym regulaminem, musi poinformować o tym organ, który udzielił homologacji typu. Po otrzymaniu stosownego zawiadomienia wyżej wymieniony organ powiadamia o tym pozostałe Strony Porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin, przy użyciu formularza zawiadomienia zgodnego ze wzorem zamieszczonym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.

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

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

11. Przepisy przejściowe

11.1. Zasady ogólne

11.1.1. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin mogą udzielać homologacji typu zgodnie z wszelkimi poprzednimi seriami poprawek do niniejszego regulaminu.

11.1.2. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nadal udzielają rozszerzeń istniejących homologacji zgodnie z dowolną z poprzednich serii poprawek do niniejszego regulaminu.

11.2. Przepisy przejściowe mające zastosowanie do serii poprawek 01.

11.2.1. Od oficjalnej daty wejścia w życie serii poprawek 01 żadna z Umawiających się Stron stosujących niniejszy regulamin nie może odmówić udzielenia ani uznania homologacji typu na podstawie niniejszego regulaminu zmienionego serią poprawek 01.

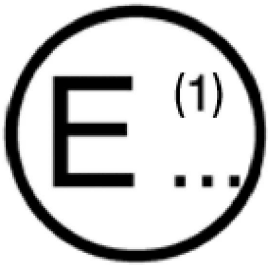
11.2.2. Od dnia 1 września 2027 r. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nie są zobowiązane do uznawania homologacji typu, udzielonych na podstawie którejkolwiek z poprzednich serii poprawek, które wydano po raz pierwszy po dniu 1 września 2027 r.

11.2.3. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nadal uznają homologacje typu wydane zgodnie z pierwotną formą niniejszego regulaminu, które wydano po raz pierwszy przed dniem 1 września 2027 r.

ZAŁĄCZNIK 1

Zawiadomienie

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



wydane przez: nazwa organu administracji:
.....
.....
.....

dotyczące ([2]):
udzielenia homologacji
rozszerzenia homologacji
odmowy udzielenia homologacji
cofnięcia homologacji
ostatecznego zaniechania produkcji

typu pojazdu w odniesieniu do montażu pasów bezpieczeństwa, urządzeń przytrzymujących, urządzeń przytrzymujących dla dzieci, urządzeń przytrzymujących ISOFIX dla dzieci oraz urządzeń przytrzymujących i-Size dla dzieci na podstawie regulaminu ONZ nr 173.

Homologacja nr .....

1. Zasady ogólne .....

1.1. Marka (nazwa handlowa producenta) .....

1.2. Typ i ogólny opis handlowy .....

1.3. Oznakowanie typu, jeżeli jest umieszczone na pojeździe .....

.....

1.3.1. Położenie tego oznakowania .....

1.4. Kategoria pojazdu .....

1.5. Nazwa i adres producenta .....

1.6. Adresy zakładów montujących .....

1.7. Placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzanie badań homologacyjnych .....

1.8. Data sprawozdania z badań .....

1.9. Numer sprawozdania z badań .....

2. Ogólne cechy konstrukcyjne pojazdu

2.1. Fotografie lub rysunki reprezentatywnego pojazdu

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

3. Nadwozie

3.1. Siedzenia

3.1.1. Liczba .....

3.1.2. Położenie i układ .....

3.1.2.1. Miejsca siedzące przeznaczone do użytku tylko kiedy pojazd jest nieruchomy .....

3.1.3. Właściwości: opis i rysunki:

3.1.3.1. siedzeń i ich kotwiczeń .....

3.1.3.2. układu regulacji .....

3.1.3.3. układów przesuwu i blokady .....

3.1.3.4. kotwiczeń pasów bezpieczeństwa, jeśli są wbudowane w konstrukcję siedzenia .....

3.2. Pasy bezpieczeństwa lub inne urządzenia przytrzymujące

3.2.1. Liczba i umiejscowienie pasów bezpieczeństwa, urządzeń przytrzymujących oraz siedzeń, na których mogą one być używane .....

		Kompletny znak homologacji typu	Wariant (w razie potrzeby)	Urządzenie regulacji wysokości pasa (zaznaczyć tak/nie/opcjonalne)
Pierwszy rząd siedzeń	R			
	C			
	L			
Drugi rząd siedzeń	R			
	C			
	L			

(R = siedzenia z prawej strony, C = siedzenia centralne, L = siedzenia z lewej strony)

3.2.2. Charakter i umiejscowienie dodatkowych urządzeń przytrzymujących (zaznaczyć tak/nie/opcjonalne).

		Przednia poduszka powietrzna	Boczna poduszka powietrzna	Napinacz pasa
Pierwszy rząd siedzeń	R			
	C			
	L			
Drugi rząd siedzeń	R			
	C			
	L			

(R = siedzenia z prawej strony, C = siedzenia centralne, L = siedzenia z lewej strony)

3.2.3. Liczba i umiejscowienie kotwiczeń pasów bezpieczeństwa oraz dowód zgodności z regulaminem ONZ nr 14 (np. numer homologacji typu lub sprawozdanie z badań)

3.3. Kotwiczenia ISOFIX

3.3.1. Liczba i umiejscowienie kotwiczeń ISOFIX oraz dowód zgodności z regulaminem ONZ nr 14 lub 145 (np. numer homologacji typu lub sprawozdanie z badań).

4. Miejscowość .....

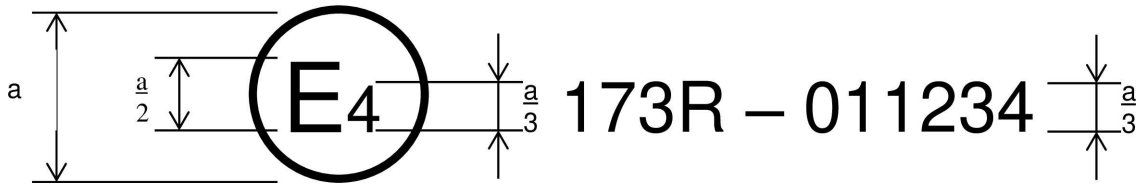
5. Data .....

6. Podpis .....

ZAŁĄCZNIK 2

Układ znaku homologacji

(zob. pkt 4.5–4.5.2 niniejszego regulaminu)



a = min. 8 mm

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe oznacza, że odnośny typ uzyskał homologację w Niderlandach (E4) zgodnie z regulaminem ONZ nr 173 pod numerem homologacji 011234. Pierwsze dwie cyfry (01) numeru homologacji wskazują, że homologacji udzielono zgodnie z wymogami regulaminu ONZ nr 173 zmienionego serią poprawek 01.

ZAŁĄCZNIK 3

Instrukcje

Instrukcje dotyczące eksploatacji (mogą być zawarte w instrukcji użytkownika, jeżeli pasy bezpieczeństwa instalowane są przez producenta), zawierające instrukcje zapewniające użytkownikowi maksymalną korzyść z pasów bezpieczeństwa. Instrukcje takie powinny uwzględniać:

a) opis znaczenia zakładania pasów bezpieczeństwa przy każdej jeździe;

b) właściwy sposób zakładania pasów bezpieczeństwa, w szczególności:

   (i) przewidziane umiejscowienie zamka;

   (ii) korzyści związane z ciasnym zapinaniem pasów;

   (iii) właściwe umiejscowienie taśm oraz konieczność unikania ich skręcenia;

   (iv) znaczenie stosowania każdego pasa przez tylko jedną osobę, zwłaszcza nieumieszczania pasa wokół dziecka siedzącego na kolanach osoby znajdującej się w pojeździe;

c) sposób obsługi zamka;

d) sposób obsługi regulatora;

e) sposób obsługi ewentualnego zwijacza wbudowanego w zespół oraz sprawdzenia, czy zwijacz taki blokuje się;

f) w razie potrzeby, zalecane metody czyszczenia pasów bezpieczeństwa i ich ponownego montowania po czyszczeniu;

g) konieczność wymiany pasów bezpieczeństwa, jeżeli były w użyciu podczas poważnego wypadku lub jeżeli wykazują objawy znacznego strzępienia się lub uległy przecięciu bądź, jeżeli pas bezpieczeństwa wyposażony jest w optyczny wskaźnik przeciążenia, wskaźnik taki wskazuje niezdatność do dalszego użytku bądź też, jeżeli pas bezpieczeństwa wyposażony jest w napinacz pasa, który się uruchomił;

h) fakt, że pas bezpieczeństwa nie może być w żaden sposób zmieniany lub modyfikowany, ponieważ takie zmiany mogą spowodować jego nieskuteczność; w szczególności jeżeli konstrukcja pozwala na rozmontowanie poszczególnych części – instrukcję ich ponownego prawidłowego zmontowania;

i) fakt, że pas jest przeznaczony dla użytkowników o budowie osoby dorosłej;

j) sposób przechowywania pasa, gdy nie jest używany.

ZAŁĄCZNIK 4

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

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

Dodatek 2 – Trójwymiarowy układ odniesienia ([1])

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

([1]) Procedura została opisana w dodatku 6 do wzajemnej rezolucji nr 1 (M.R.1) (dokument ECE/TRANS/WP.29/1101/Amend.5); zob. https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

ZAŁĄCZNIK 5

Instalacja pasa bezpieczeństwa ze wskazaniem typów pasów oraz typów zwijaczy

Minimalne wymogi dotyczące pasów bezpieczeństwa i zwijaczy						
Kategoria pojazdu	Miejsca siedzące skierowane przodem do kierunku jazdy				Skierowane tyłem do kierunku jazdy miejsca siedzące	Miejsce siedzące skierowane bokiem do kierunku jazdy
	Miejsca siedzące zewnętrzne		Miejsce siedzące środkowe			
	Przednie	Inne niż przednie	Przednie	Inne niż przednie		
M_1	Ar4m	Ar4m	Ar4m	Ar4m	B, Br3, Br4m	-
M_2 < 3,5 t	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm	-
M_2 > 3,5 t	Br3, Br4m, Br4Nm albo Ar4m lub Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm albo Ar4m lub Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm albo Ar4m lub Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm albo Ar4m lub Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm	-
M_3	Br3, Br4m, Br4Nm albo Ar4m lub Ar4Nm ● Warunki, w których dopuszczony jest pas biodrowy – zob. pkt 5.1.7	Br3, Br4m, Br4Nm albo Ar4m lub Ar4Nm ● Warunki, w których dopuszczony jest pas biodrowy – zob. pkt 5.1.7	Br3, Br4m, Br4Nm albo Ar4m lub Ar4Nm ● Warunki, w których dopuszczony jest pas biodrowy – zob. pkt 5.1.7	Br3, Br4m, Br4Nm albo Ar4m lub Ar4Nm ● Warunki, w których dopuszczony jest pas biodrowy – zob. pkt 5.1.7	Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm
N_1	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm, Br4m, Br4Nm Ø	B, Br3, Br4m, Br4Nm lub A, Ar4m, Ar4Nm*	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-
		Pkt 5.1.2.1: pas biodrowy dopuszczalny, jeśli siedzenie znajduje się po wewnętrznej stronie przejścia.	Pkt 5.1.6: pas biodrowy dopuszczalny, jeżeli szyba przednia nie znajduje się w strefie odniesienia.			
N_2	Br3, Br4m, Br4Nm lub Ar4m, Ar4Nm* Pkt 5.1.6: pas biodrowy dopuszczalny, jeżeli szyba przednia[Z] znajduje się poza strefą odniesienia lub w przypadku siedzenia z kierownicą umieszczoną z przodu	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm lub A, Ar4m, Ar4Nm* Pkt 5.1.6: pas biodrowy dopuszczalny, jeżeli szyba przednia nie znajduje się w strefie odniesienia.	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-

Minimalne wymogi dotyczące pasów bezpieczeństwa i zwijaczy						
Kategoria pojazdu	Miejsca siedzące skierowane przodem do kierunku jazdy				Skierowane tyłem do kierunku jazdy miejsca siedzące	Miejsce siedzące skierowane bokiem do kierunku jazdy
	Miejsca siedzące zewnętrzne		Miejsce siedzące środkowe			
	Przednie	Inne niż przednie	Przednie	Inne niż przednie		
N_3	Br3, Br4m, Br4Nm lub Ar4m, Ar4Nm* Pkt 5.1.6: pas biodrowy dopuszczalny, jeżeli szyba przednia[Z] znajduje się poza strefą odniesienia lub w przypadku siedzenia z kierownicą umieszczoną z przodu	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm lub A, Ar4m, Ar4Nm* Pkt 5.1.6: pas biodrowy dopuszczalny, jeżeli szyba przednia nie znajduje się w strefie odniesienia.	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-

A: pas trzypunktowy (biodrowy i piersiowy)
B: pas dwupunktowy (biodrowy)
r: zwijacz
m: zwijacz z blokadą awaryjną o czułości wielokrotnej
3: zwijacz z blokadą automatyczną
4: zwijacz z blokadą awaryjną
N: wyższy próg reakcji
(zob. pkt 2.12.3 i 2.12.5 niniejszego regulaminu)
*: odnosi się do pkt 5.1.6 niniejszego regulaminu
Ø: odnosi się do pkt 5.1.2.1 niniejszego regulaminu
●: odnosi się do pkt 5.1.7 niniejszego regulaminu

Z: Do celów niniejszego regulaminu: W przypadku pojazdów kategorii X zewnętrzne oszklenie lub zewnętrzną powierzchnię z przodu uznaje się za szybę przednią.

Uwaga a: We wszystkich przypadkach wszystkie pasy typu S mogą być montowane w miejsce wszelkich możliwych pasów typu A lub B, z zastrzeżeniem zgodności ich punktów kotwiczenia z regulaminem ONZ nr 14.

Jeżeli podwójny szelkowy pas piersiowy został homologowany zgodnie z niniejszym regulaminem jako pas typu S, producent/wnioskodawca może przewidzieć użycie taśmy pasa biodrowego, taśm pasa barkowego oraz ewentualnie jednego lub większej liczby zwijaczy, jednej lub dwóch dodatkowych taśm krokowych włącznie z ich elementami mocującymi i kotwiczeniami. Te dodatkowe kotwiczenia nie muszą spełniać wymogów regulaminu ONZ nr 14.

Uwaga b: W przypadku pojazdów kategorii M_2 i M_3 wszystkich klas siedzenia skierowane przodem do kierunku jazdy skierowane w stronę wbudowanych urządzeń przytrzymujących dla dzieci muszą być wyposażone przynajmniej w pasy bezpieczeństwa typu Ar.

ZAŁĄCZNIK 6

Wymogi dotyczące montażu pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących chroniących osoby dorosłe zajmujące siedzenia skierowane przodem do kierunku jazdy w pojazdach silnikowych oraz montażu urządzeń przytrzymujących dla dzieci ISOFIX i urządzeń przytrzymujących dla dzieci i-Size

1. Zgodność z urządzeniami przytrzymującymi dla dzieci

1.1. Producent pojazdu umieszcza w instrukcji użytkownika pojazdu proste porady dla użytkownika pojazdu dotyczące adekwatności każdego z miejsc siedzących dla pasażerów do montażu urządzeń przytrzymujących dla dzieci. Informacje takie podaje się w formie piktogramów lub w języku państwa lub w co najmniej jednym z języków państwa, w którym pojazd jest oferowany na sprzedaż.

W przypadku każdego miejsca siedzącego dla pasażera skierowanego przodem do kierunku jazdy oraz każdej określonej pozycji ISOFIX producent wskazuje:

a) czy miejsce siedzące jest odpowiednie dla urządzeń przytrzymujących dla dzieci kategorii „uniwersalnej” (zob. pkt 1.2 poniżej); lub

b) czy miejsce siedzące jest odpowiednie dla urządzeń przytrzymujących dla dzieci i-Size (zob. pkt 1.4 poniżej); lub

c) czy miejsce siedzące jest odpowiednie dla urządzeń przytrzymujących dla dzieci wyposażonych w elementy mocujące dolnego paska mocującego; lub

d) czy miejsce siedzące jest odpowiednie dla urządzeń przytrzymujących dla dzieci innych niż wskazane powyżej (np. zob. pkt 1.3 poniżej).

Jeżeli miejsce siedzące jest odpowiednie tylko dla skierowanych przodem do kierunku jazdy urządzeń przytrzymujących dla dzieci, należy również zamieścić stosowną informację w instrukcji użytkownika pojazdu.

Oprócz powyższych informacji dla użytkownika pojazdu, producenci pojazdów udostępniają informacje określone w dodatku 3 do niniejszego załącznika. Informacje te mogą być przykładowo zawarte w odrębnych załącznikach do instrukcji użytkownika lub w opisie technicznym pojazdu lub na specjalnej stronie internetowej. W instrukcji użytkownika podaje się, gdzie można uzyskać dostęp do tych informacji.

1.2. Urządzenie przytrzymujące dla dzieci kategorii „uniwersalnej” oznacza urządzenie homologowane jako należące do kategorii „uniwersalnej” określonej w regulaminie ONZ nr 44 zmienionym serią poprawek 04 lub należące do jednej z kategorii „uniwersalnych” określonych w regulaminie ONZ nr 129 (lub jego późniejszych poprawkach). Miejsca wskazane przez producenta pojazdu jako odpowiednie do montażu urządzeń przytrzymujących dla dzieci kategorii uniwersalnej muszą być zgodne z przepisami dodatku 1 i dodatku 5 do niniejszego załącznika.

1.3. Urządzenie przytrzymujące ISOFIX dla dzieci oznacza urządzenie przytrzymujące dla dzieci homologowane zgodnie z regulaminem ONZ nr 44, suplement 5 do serii poprawek 03, lub zgodnie z regulaminem ONZ nr 129 (lub kolejnymi poprawkami). Miejsca wskazane przez producenta pojazdu jako odpowiednie do montażu urządzeń przytrzymujących dla dzieci ISOFIX muszą być zgodne z przepisami dodatku 2 do niniejszego załącznika.

1.4. Urządzenie przytrzymujące dla dzieci i-Size oznacza urządzenie przytrzymujące homologowane jako należące do kategorii i-Size zgodnie z regulaminem ONZ nr 129. Miejsca siedzące wskazane przez producenta pojazdu jako odpowiednie do montażu urządzeń przytrzymujących dla dzieci i-Size muszą być zgodne z przepisami dodatku 2 i dodatku 5 do niniejszego załącznika.

Załącznik 6 – dodatek 1

Przepisy dotyczące montażu urządzeń przytrzymujących dla dzieci kategorii „uniwersalnej”, montowanych w pojeździe z pasami bezpieczeństwa

1. Zasady ogólne

1.1. Procedura badania oraz wymogi określone w niniejszym dodatku stosowane są w celu ustalenia adekwatności miejsc siedzących do montażu urządzeń przytrzymujących dla dzieci kategorii „uniwersalnej”.

1.2. Badania mogą być prowadzone w pojeździe lub w reprezentatywnej części pojazdu.

2. Procedura badania

2.1. Ustawić siedzenie w całkowicie tylnym, najniższym położeniu.

2.2. Ustawić kąt oparcia siedzenia w określonej przez producenta pozycji konstrukcyjnej. W razie braku specyfikacji należy ustawić oparcie siedzenia pod kątem 25 stopni od pionu lub w najbliższej stałej pozycji oparcia siedzenia.

2.3. Ustawić górny punkt kotwiczenia przekątnego pasa piersiowego w najniższym położeniu.

2.4. Umieścić na oparciu siedzenia i poduszce tkaninę bawełnianą.

2.5. Umieścić przyrząd (zgodny z rys. 1 w niniejszym dodatku) na siedzeniu w pojeździe.

2.6. Jeżeli miejsce siedzące ma pomieścić skierowane przodem lub tyłem do kierunku jazdy uniwersalne urządzenie przytrzymujące, przeprowadzić badanie zgodnie z pkt 2.6.1, 2.7, 2.8, 2.9 i 2.10 poniżej. Jeżeli miejsce siedzące ma pomieścić jedynie skierowane przodem do kierunku jazdy uniwersalne urządzenie przytrzymujące, przeprowadzić badanie zgodnie z pkt 2.6.2, 2.7, 2.8, 2.9 i 2.10 poniżej.

2.6.1. Umieścić taśmę pasa bezpieczeństwa wokół przyrządu w przybliżonym poprawnym położeniu przedstawionym na rys. 2 i 3, a następnie zapiąć zamek.

2.6.2. Umieścić taśmę biodrową pasa bezpieczeństwa wokół dolnej części przyrządu o średnicy 150 mm we w przybliżeniu właściwej pozycji przedstawionej na rys. 3, a następnie zapiąć zamek.

2.7. Upewnić się, że pionowa płaszczyzna symetrii przyrządu znajduje się w odległości ±25 mm od pionowej płaszczyzny symetrii danego miejsca siedzącego.

2.8. Upewnić się, że taśmy nie są w żadnym miejscu luźne. Aby usunąć luz, zastosować wystarczającą siłę, nie starać się naciągać taśm.

2.9. Pchać w tył pośrodku czoła przyrządu z siłą wynoszącą 100 N ± 10 N, przykładaną równolegle do powierzchni dolnej, a następnie zwolnić nacisk.

2.10. Pchać pionowo w dół pośrodku górnej powierzchni przyrządu z siłą wynoszącą 100 N ± 10 N, a następnie zwolnić nacisk.

3. Wymogi

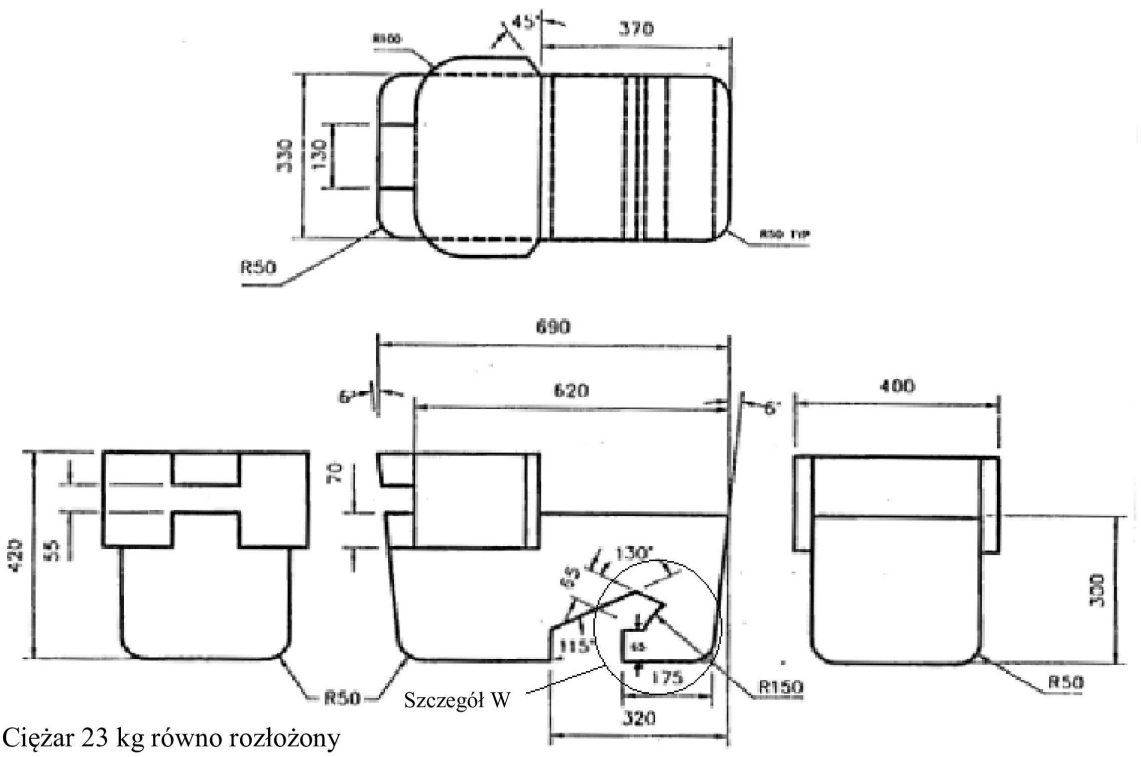
3.1. Podstawa przyrządu musi stykać się zarówno z przednimi, jak i z tylnymi częściami powierzchni poduszki siedzenia. Jeżeli styczność taka nie występuje ze względu na przerwę w dostępie do pasa w przyrządzie badawczym, przerwę taką można pokryć odpowiednio do dolnej powierzchni przyrządu badawczego.

3.2. Biodrowa część pasa musi stykać się z przyrządem z obu stron w tylnej części ścieżki pasa biodrowego (zob. rys. 3). Taśma pasa bezpieczeństwa musi zawsze pokrywać punkty ścieżki pasa na prawym i lewym brzegu zakrzywionej krawędzi; dokładne położenie punktu ścieżki pasa na zakrzywionej krawędzi jest wskazane w szczególe W na rys. 1.

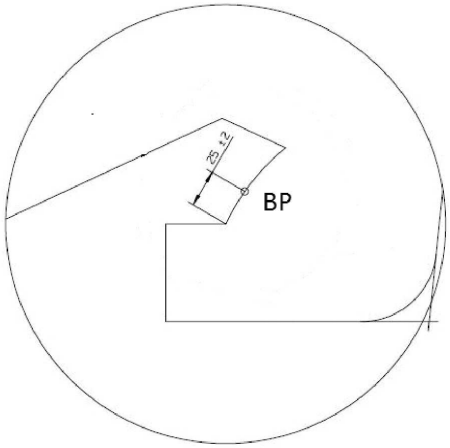
3.3. Jeżeli ustawienia nie spełniają wymogów określonych w pkt 2.1, 2.2 i 2.3 powyżej, mocowania siedzenia, oparcia siedzenia i kotwiczenia pasa bezpieczeństwa można ustawić w alternatywnej pozycji wskazanej przez producenta do użytkowania w trybie zwykłym, przy czym powtarza się powyższą procedurę montażu oraz ponownie sprawdza się, czy spełnione są wymogi. Informację o takiej alternatywnej pozycji podaje się w tabeli 1 w dodatku 3 do niniejszego załącznika.

Rysunek 1

Specyfikacje przyrządu imitującego (wszystkie wymiary w mm)



Ciężar 23 kg równo rozłożony

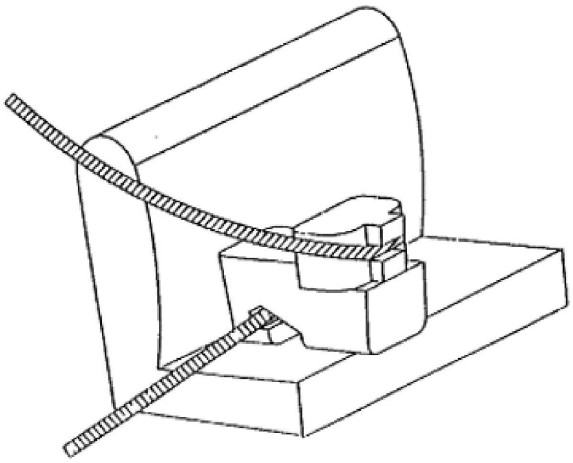


Szczegół W

Rysunek 2

Montaż przyrządu na siedzeniu pojazdu

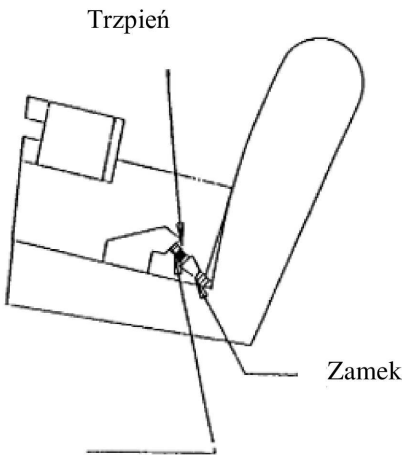
(zob. pkt 2.6.1.)



Rysunek 3

Sprawdzić zgodność

(zob. pkt 2.6.1 i 3.2)



Przedstawiono tylko pas biodrowy

Załącznik 6 – dodatek 2

Przepisy dotyczące montażu skierowanych przodem lub tyłem do kierunku jazdy urządzeń przytrzymujących dla dzieci ISOFIX kategorii „uniwersalnej" i „półuniwersalnej", montowanych w pozycjach ISOFIX i i-Size

1. Zasady ogólne

1.1. Procedura badania oraz wymogi określone w niniejszym dodatku stosowane są w celu ustalenia adekwatności pozycji ISOFIX do montażu urządzeń przytrzymujących dla dzieci ISOFIX kategorii „uniwersalnej" i „półuniwersalnej", jak również w celu ustalenia adekwatności miejsc siedzących i-Size do montażu urządzeń przytrzymujących dla dzieci i-Size.

1.2. Urządzenie przytrzymujące dla dzieci kategorii „uniwersalnej" oznacza urządzenie homologowane jako należące do kategorii „uniwersalnej" określonej w regulaminie ONZ nr 44 zmienionym suplementem 5 do serii poprawek 03 (lub z kolejnymi poprawkami). Miejsca siedzące wskazane przez producenta pojazdu jako odpowiednie do montażu urządzeń przytrzymujących dla dzieci kategorii uniwersalnej muszą być zgodne z przepisami dodatku 1 do niniejszego załącznika.

2. Procedura badania

Pozycje ISOFIX w pojeździe określone przez producenta pojazdu muszą zostać sprawdzone, aby upewnić się, że przyrząd imitujący urządzenie przytrzymujące dla dzieci (CRF), wymieniony w pkt 4 niniejszego dodatku, może zostać umieszczony w tej pozycji. Jeżeli producent pojazdu wskazał, że w danych pozycjach ISOFIX możliwe jest umieszczenie danego CRF, zakłada się, że w tych samych pozycjach możliwe jest umieszczenie mniejszych CRF o tej samej orientacji przestrzennej.

Miejsca siedzące i-Size określone przez producenta pojazdu muszą zostać sprawdzone, aby upewnić się, że możliwe jest umieszczenie w nich zarówno przyrządu imitującego urządzenie przytrzymujące dla dzieci ISO/R2, jak i ISO/F2X (zob. pkt 4 niniejszego załącznika), z uwzględnieniem przestrzeni podlegającej ocenie przy instalacji wspornika i-Size.

Zarówno w przypadku pozycji ISOFIX, jak i i-Size, zastosowanie ma następująca procedura:

2.1. Podczas badania przeprowadzanego z CRF na siedzeniu, z przestrzenią podlegającą ocenie przy instalacji wspornika i-Size lub bez niej, siedzenie takie może być ustawione wzdłużnie w położeniu krańcowo tylnym i najniższym.

2.2. Ustawić kąt oparcia siedzenia w określonej przez producenta pozycji konstrukcyjnej, a zagłówek w najniższym i krańcowo tylnym położeniu. W razie braku specyfikacji należy ustawić oparcie siedzenia w sposób odpowiadający kątowi nachylenia tułowia wynoszącemu 25 stopni od pionu lub w najbliższej stałej pozycji oparcia siedzenia.

Podczas badania przeprowadzanego z przyrządem imitującym na tylnym siedzeniu, z przestrzenią podlegającą ocenie przy instalacji wspornika i-Size lub bez niej, przednie siedzenie pojazdu znajdujące się przed takim tylnym siedzeniem może być przesunięte wzdłużnie do przodu, nie dalej jednak niż do pozycji środkowej znajdującej się między jego skrajnie tylnym i skrajnie przednim ustawieniem. Nachylenie oparcia siedzenia może także zostać zmienione, przy czym kąt nachylenia nie może być mniejszy niż kąt tułowia wynoszący 15°.

2.3. Umieścić na oparciu siedzenia i poduszce tkaninę bawełnianą.

2.4. Umieścić CRF, z przestrzenią podlegającą ocenie przy instalacji wspornika i-Size lub bez niej, w pozycji ISOFIX lub i-Size.

2.5. Pchać, w stronę układu kotwiczeń ISOFIX, pośrodku między mocowaniami ISOFIX z siłą wynoszącą 100 N ± 10 N, przykładaną równolegle do powierzchni dolnej, a następnie zwolnić nacisk.

2.6. Przymocować CRF, z przestrzenią podlegającą ocenie przy instalacji wspornika i-Size lub bez niej, do układu kotwiczeń ISOFIX.

2.7. Pchać pionowo w dół pośrodku górnej powierzchni przyrządu z siłą wynoszącą 100 N ± 10 N, a następnie zwolnić nacisk.

3. Wymogi

Poniższe warunki badania stosuje się jedynie do CRF, z przestrzenią podlegającą ocenie przy instalacji wspornika i-Size lub bez niej, umieszczonego (umieszczonych) w pozycji ISOFIX lub i-Size. Nie jest wymagana możliwość wkładania i wyjmowania CRF, z przestrzenią podlegającą ocenie przy instalacji wspornika i-Size lub bez niej, z pozycji ISOFIX lub i-Size w takich warunkach.

3.1. Możliwe musi być umieszczenie CRF, z przestrzenią podlegającą ocenie przy instalacji wspornika i-Size lub bez niej, bez naruszania wnętrza pojazdu. Podstawa CRF musi mieć kąt pochylenia wynoszący 15° ± 10°, ponad płaszczyzną poziomą przechodzącą przez układ kotwiczeń ISOFIX. Elementy mocujące ISOFIX, zgodnie ze szczegółem Y na rys. 1–9, można dopasować wzdłużnie w przedziale od -10 mm do +70 mm w celu ułatwienia kontroli interferencji. Na rysunkach przedstawiono najbardziej wysunięte pozycje.

3.2. Kotwiczenie górnego paska mocującego ISOFIX, o ile występuje, musi pozostawać dostępne.

3.3. Jeżeli ustawienia nie spełniają wymogów określonych w pkt 2 powyżej, siedzenia, oparcia siedzeń i zagłówki można ustawić w pozycjach alternatywnych wskazanych przez producenta do użytkowania w trybie zwykłym, po czym powtarza się powyższą procedurę montażu oraz ponownie sprawdza się, czy spełnione są wymogi. Takie alternatywne pozycje opisuje się w instrukcji użytkownika pojazdu wraz z dodatkowymi informacjami określonymi w dodatku 3 do niniejszego załącznika. Siedzenia pasażerów przed miejscami siedzącymi i-Size mogą również zostać przesunięte do przodu względem położenia użytkowego. W takich przypadkach producent pojazdu umieszcza w instrukcji użytkownika informację o tym, że dane siedzenie pasażera nie może być zajęte przez pasażera w pozycjach przesuniętych.

3.4. Jeżeli powyższe wymogi nie są spełnione w obecności określonych usuwalnych elementów wyposażenia wnętrza, elementy takie mogą zostać usunięte, po czym ponownie sprawdza się, czy spełnione są wymogi określone w pkt 3. W takim przypadku odpowiednią informację podaje się w tabeli 1 w dodatku 3 do niniejszego załącznika.

4. Przyrządy imitujące obrysy urządzeń przytrzymujących dla dzieci ISOFIX:

— ISO/F3: Wysokie urządzenie przytrzymujące dla małego dziecka skierowane przodem do kierunku jazdy

— ISO/F2: Obniżone urządzenie przytrzymujące dla małego dziecka skierowane przodem do kierunku jazdy

— ISO/F2X: Obniżone urządzenie przytrzymujące dla małego dziecka skierowane przodem do kierunku jazdy

— ISO/R3: Duże urządzenie przytrzymujące dla małego dziecka skierowane tyłem do kierunku jazdy

— ISO/R2: Małe urządzenie przytrzymujące dla małego dziecka skierowane tyłem do kierunku jazdy

— ISO/R2X: Małe urządzenie przytrzymujące dla małego dziecka skierowane tyłem do kierunku jazdy

— ISO/R1: Urządzenie przytrzymujące dla niemowlęcia skierowane tyłem do kierunku jazdy

— ISO/L1: Urządzenie przytrzymujące dla dzieci skierowane w lewo w stosunku do kierunku jazdy (nosidło)

— ISO/L2: Urządzenie przytrzymujące dla dzieci skierowane w prawo w stosunku do kierunku jazdy (nosidło)

Powyższe przyrządy imitujące budowane są w taki sposób, aby ich ciężar wynosił od 10 do 13 kg +/- 1 kg oraz aby posiadały odpowiednią wytrzymałość i sztywność, spełniającą wymogi funkcjonalne zgodnie z poniższą tabelą:

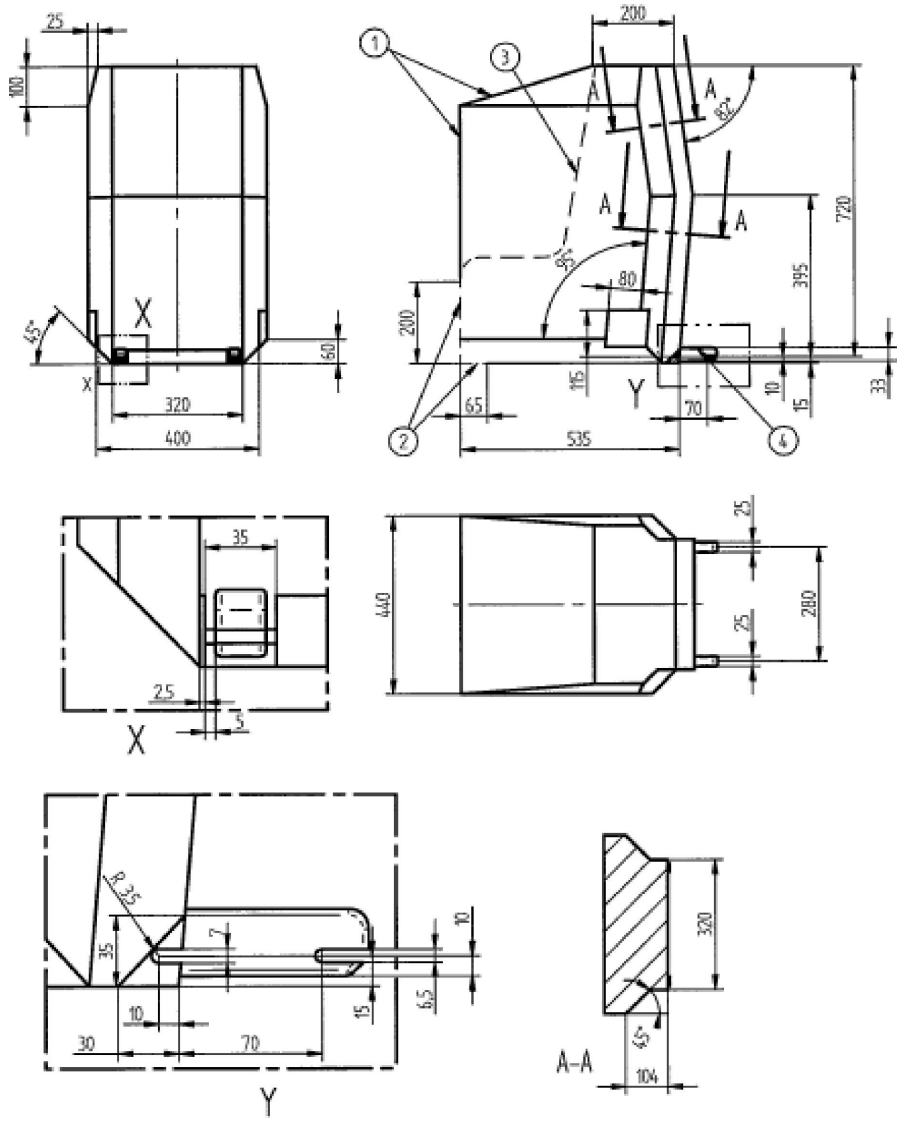
CRF	Masa (w kg)	Tolerancja (w kg)
R1 [a]	10	± 1
R2 / R2X [a]	10	± 1
R3	13	± 1
L1 / L2	13	± 1
F2 / F2X [a]	13	± 1
F3	13	± 1

[a] z uwzględnieniem masy podstawy ISOFIX.

4.1. Obrys wysokiego urządzenia przytrzymującego dla małego dziecka skierowanego przodem do kierunku jazdy

Rysunek 1

ISO/F3: wymiary obrysu wysokiego urządzenia przytrzymującego dla małego dziecka skierowanego przodem do kierunku jazdy (wysokość 720 mm) KLASA WIELKOŚCI ISOFIX A



Wszystkie wymiary w mm

Legenda:

1 Ograniczenia w kierunku przednim i górnym

2 Linia przerywana oznacza obszar, w którym wystawać może wspornik

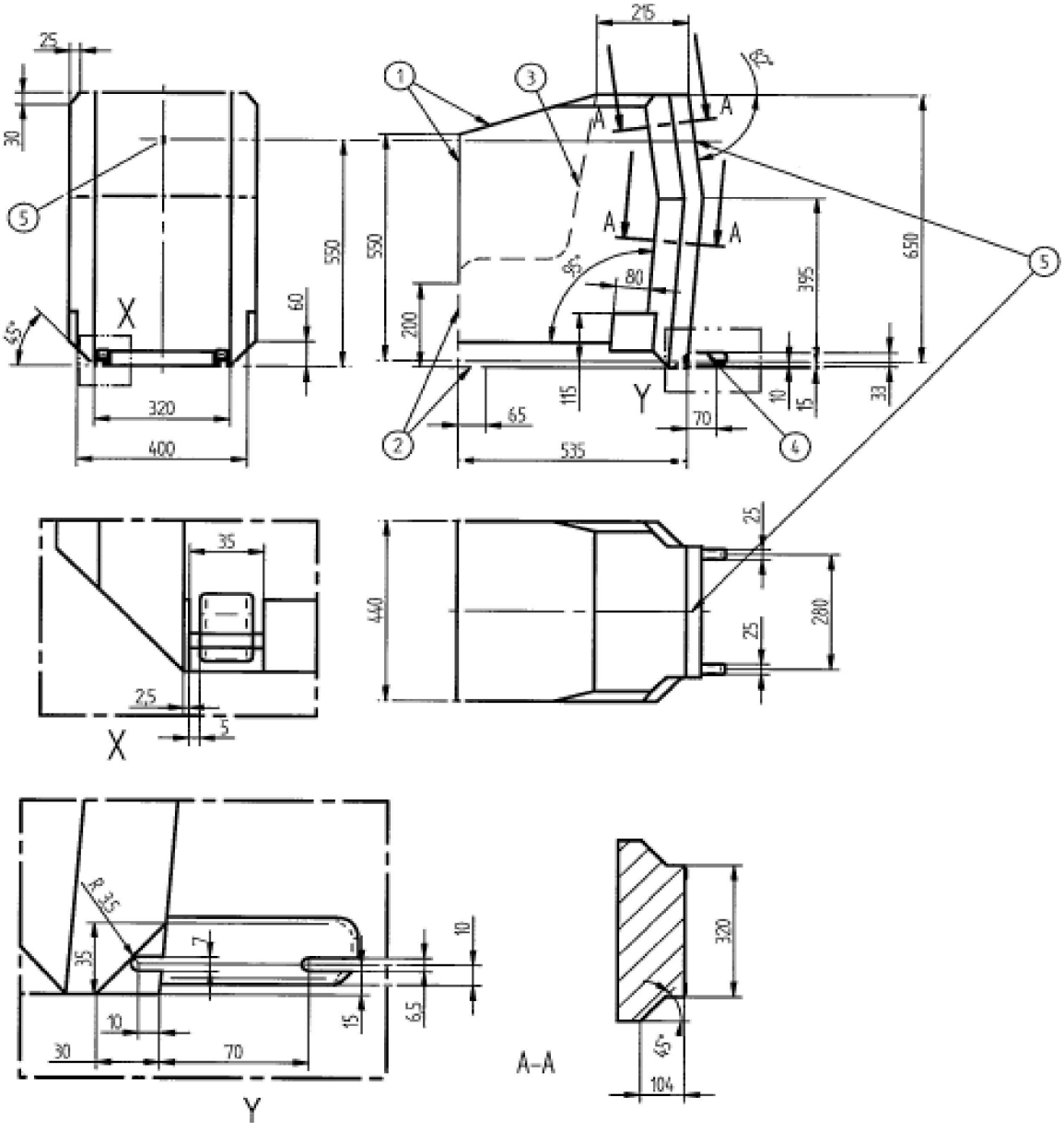
3 Nie dotyczy

4 Dalsze specyfikacje obszaru podłączenia podano w regulaminie ONZ nr 44/regulaminie ONZ nr 129

4.2. Obrys obniżonego urządzenia przytrzymującego dla małego dziecka skierowanego przodem do kierunku jazdy

Rysunek 2

ISO/F2: wymiary obrysu obniżonego urządzenia przytrzymującego dla małego dziecka skierowanego przodem do kierunku jazdy (wysokość 650 mm) – KLASA WIELKOŚCI ISOFIX B



Wszystkie wymiary w mm

Legenda:

1 Ograniczenia w kierunku przednim i górnym

2 Linia przerywana oznacza obszar, w którym wystawać może wspornik.

3 Nie dotyczy

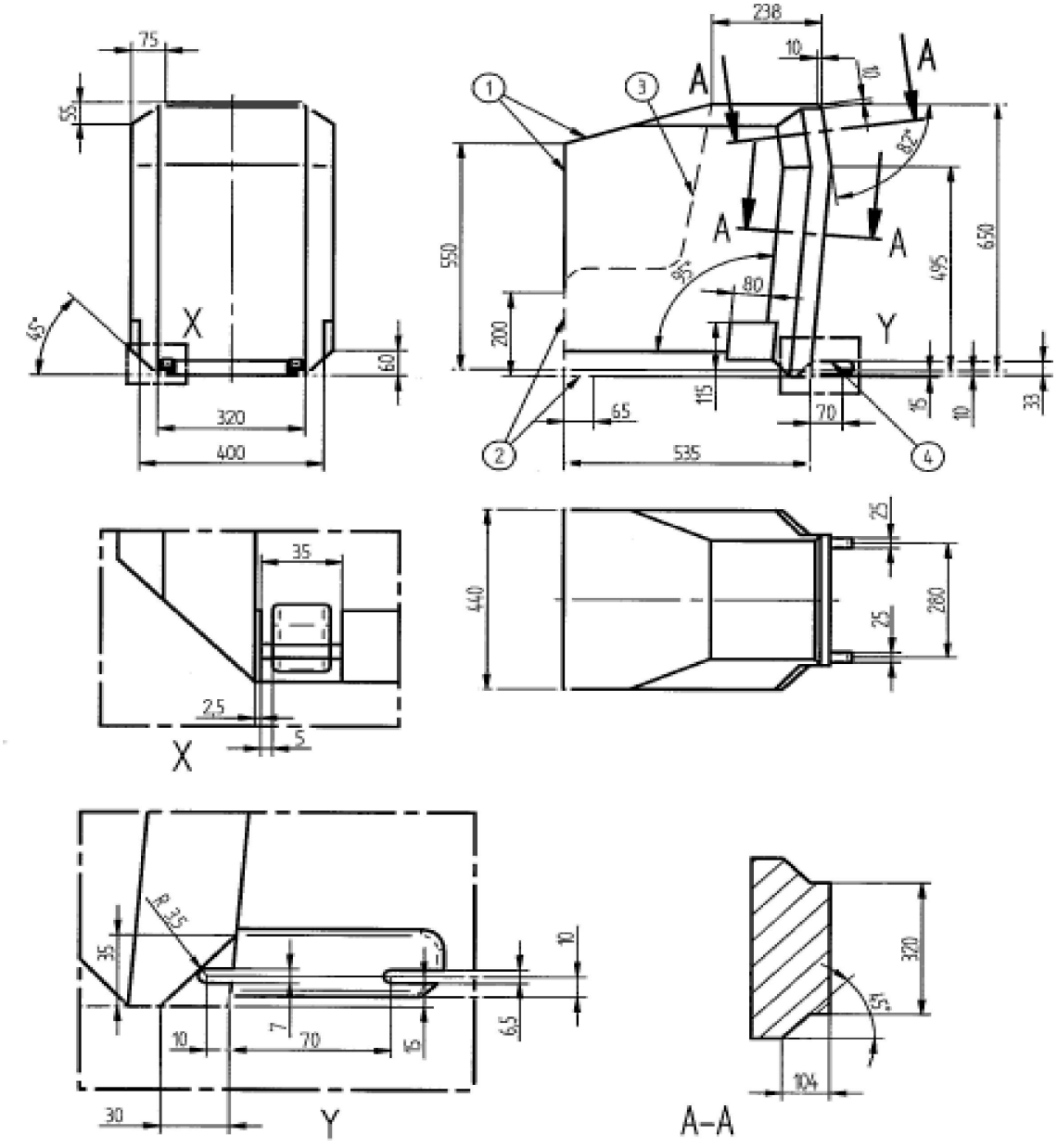
4 Dalsze specyfikacje obszaru podłączenia podano w regulaminie ONZ nr 44/regulaminie ONZ nr 129

5 Punkt mocowania górnego paska mocującego

4.3. Obrys obniżonego urządzenia przytrzymującego dla małego dziecka, wersja druga z profilowanym oparciem, skierowanego przodem do kierunku jazdy

Rysunek 3

ISO/F2X: wymiary obrysu obniżonego urządzenia przytrzymującego dla małego dziecka, wersja druga z profilowanym oparciem, skierowanego przodem do kierunku jazdy (wysokość 650 mm) – KLASA WIELKOŚCI ISOFIX B1



Wszystkie wymiary w mm

Legenda:

1 Ograniczenia w kierunku przednim i górnym

2 Linia przerywana oznacza obszar, w którym wystawać może wspornik

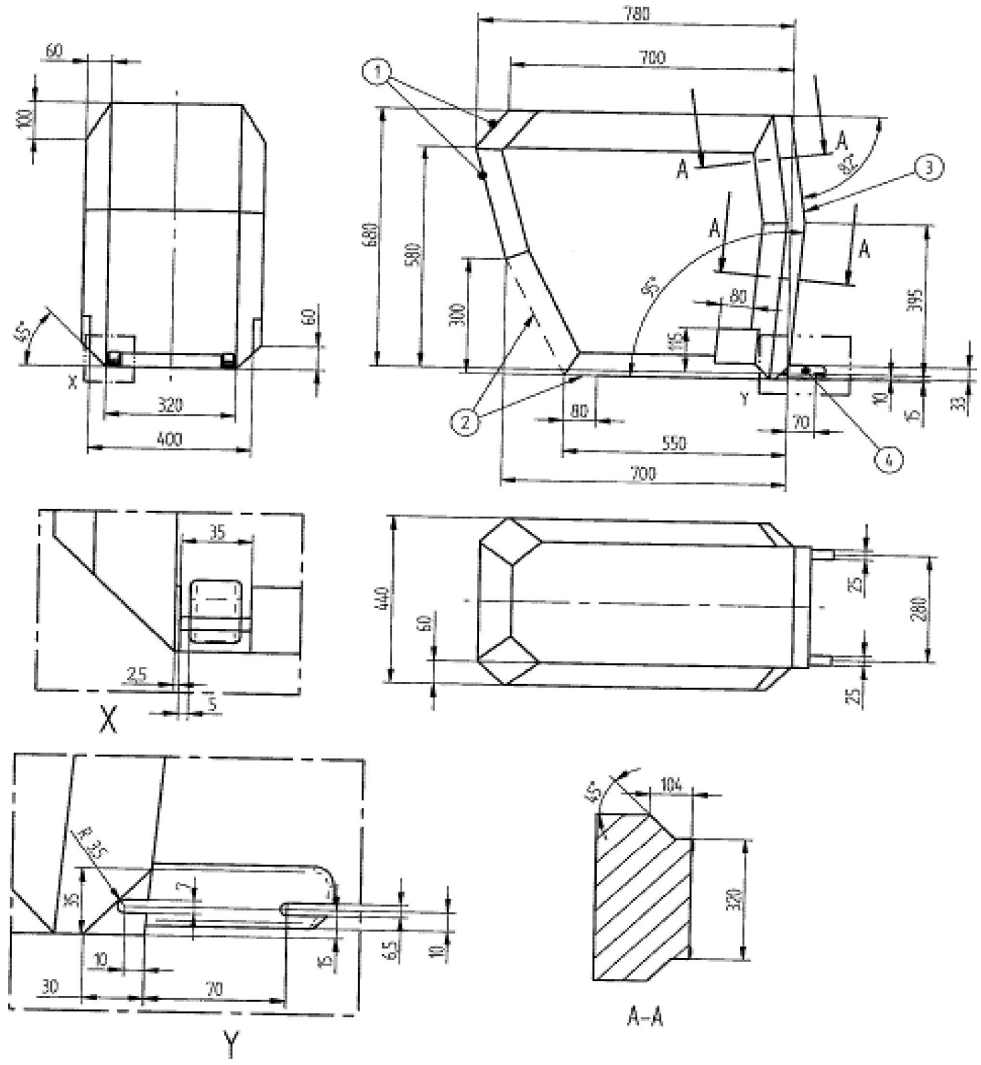
3 Nie dotyczy

4 Dalsze specyfikacje obszaru podłączenia podano w regulaminie ONZ nr 44/regulaminie ONZ nr 129

4.4. Obrys dużego urządzenia przytrzymującego dla małego dziecka skierowanego tyłem do kierunku jazdy

Rysunek 4

ISO/R3: wymiary obrysu dużego urządzenia przytrzymującego dla małego dziecka skierowanego tyłem do kierunku jazdy – KLASA WIELKOŚCI ISOFIX C



Wszystkie wymiary w mm

Legenda:

1 Ograniczenia w kierunku tylnym i górnym

2 Linia przerywana oznacza obszar, w którym wystawać może wspornik

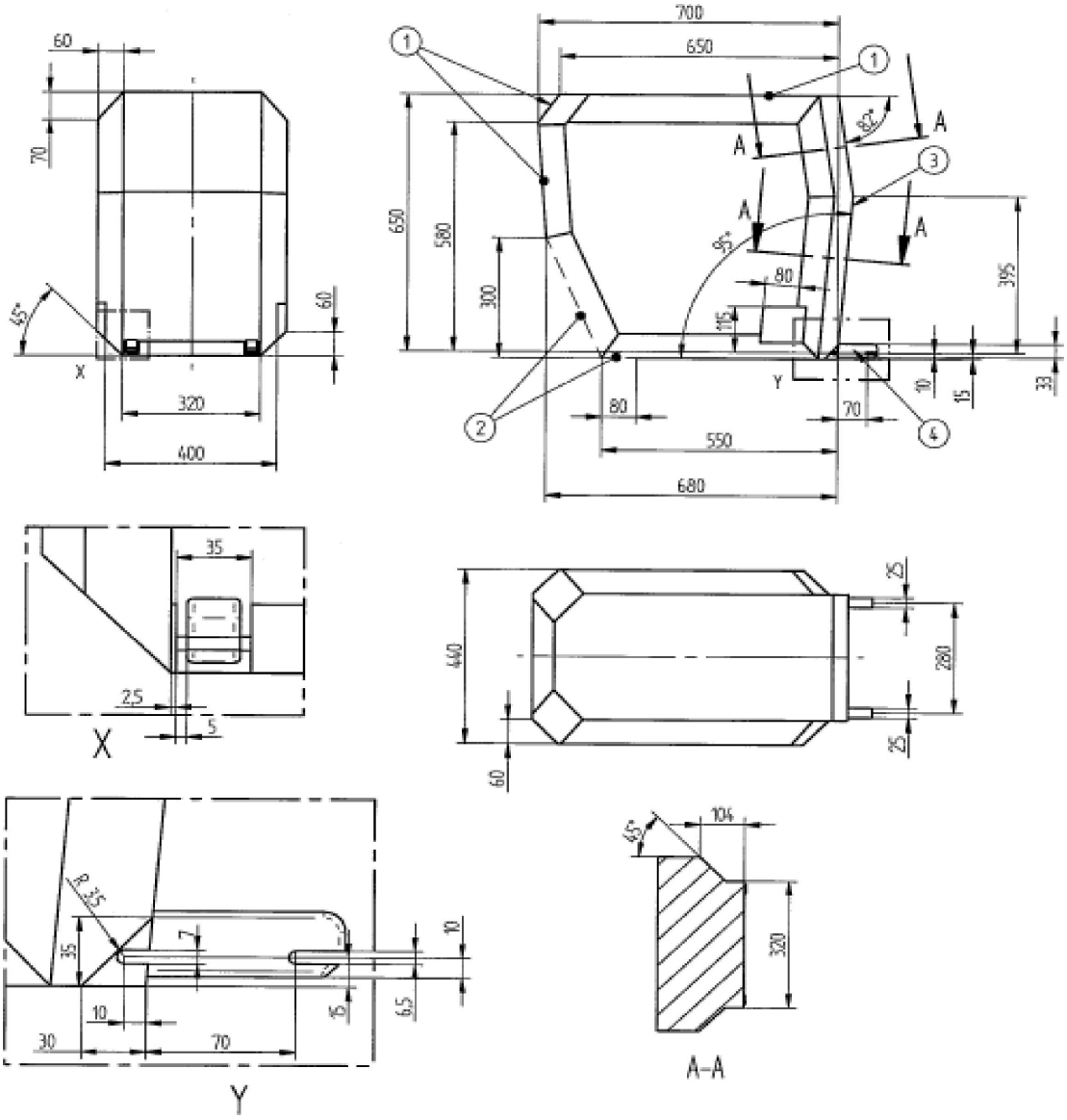
3 Ograniczenie w kierunku tylnym (na rysunku z prawej strony) określa skierowana do przodu obrys na rys. 2

4 Dalsze specyfikacje obszaru podłączenia podano w regulaminie ONZ nr 44/regulaminie ONZ nr 129

4.5. Obrys małego urządzenia przytrzymującego dla małego dziecka skierowanego tyłem do kierunku jazdy

Rysunek 5

ISO/R2: wymiary obrysu małego urządzenia przytrzymującego dla małego dziecka skierowanego tyłem do kierunku jazdy – KLASA WIELKOŚCI ISOFIX D



Wszystkie wymiary w mm

Legenda:

1 Ograniczenia w kierunku tylnym i górnym

2 Linia przerywana oznacza obszar, w którym wystawać może wspornik lub podobny element dostosowanego do pojazdu urządzenia przytrzymującego dla dzieci.

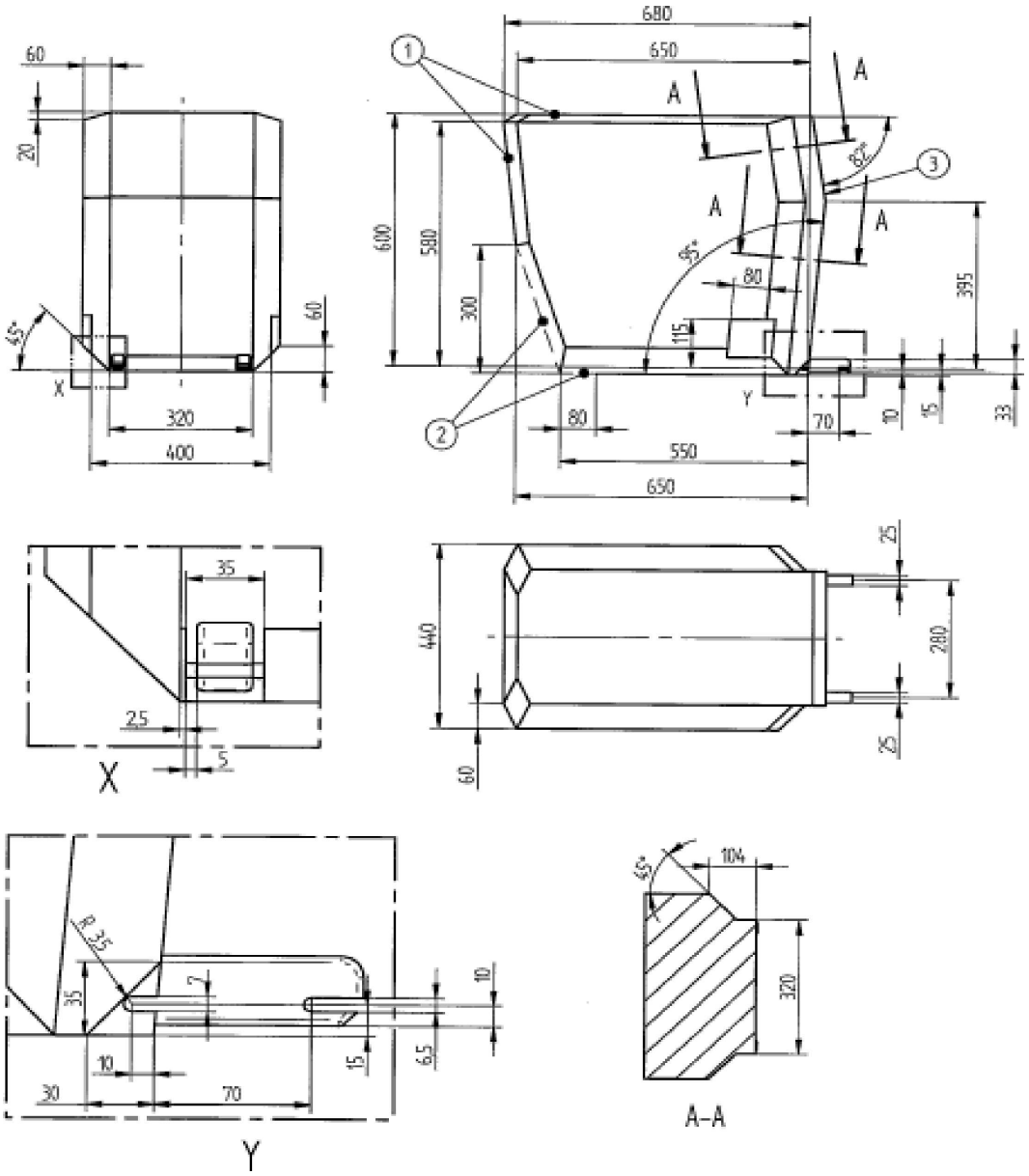
3 Ograniczenie w kierunku tylnym (na rysunku z prawej strony) określa skierowana do przodu obrys na rys. 2

4 Dalsze specyfikacje obszaru podłączenia podano w regulaminie ONZ nr 44/regulaminie ONZ nr 129

4.6. Obrys urządzenia przytrzymującego dla niemowlęcia skierowanego tyłem do kierunku jazdy

Rysunek 6

ISO/R1: wymiary obrysu urządzenia przytrzymującego dla niemowlęcia skierowanego tyłem do kierunku jazdy – KLASA WIELKOŚCI ISOFIX E



Wszystkie wymiary w mm

Legenda:

1 Ograniczenia w kierunku tylnym i górnym

2 Linia przerywana oznacza obszar, w którym wystawać może wspornik

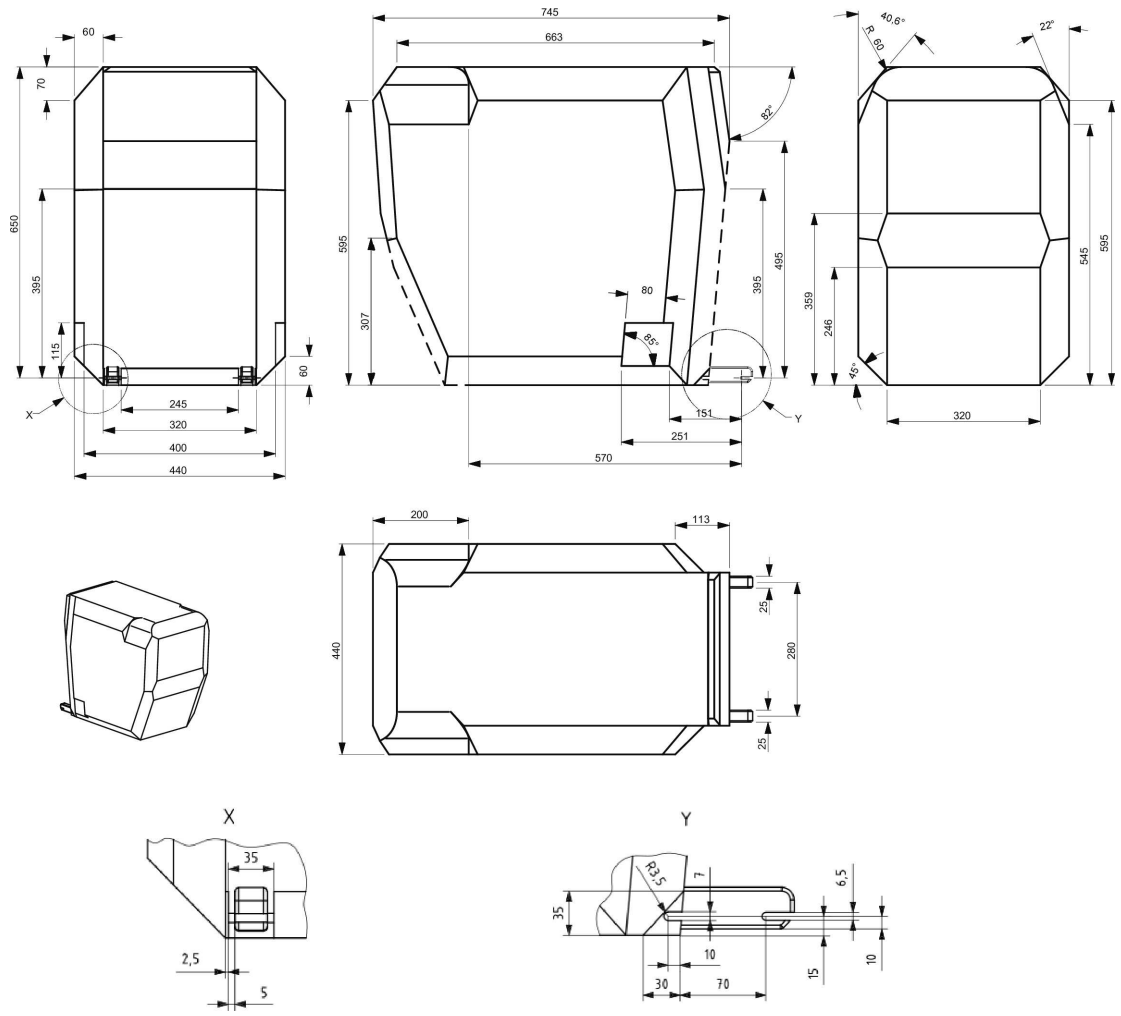
3 Ograniczenie w kierunku tylnym (na rysunku z prawej strony) określa skierowana do przodu obrys na rys. 2

4 Dalsze specyfikacje obszaru podłączenia podano w regulaminie ONZ nr 44/regulaminie ONZ nr 129

4.7. Obrys urządzenia przytrzymującego dla małego dziecka skierowanego tyłem do kierunku jazdy

Rysunek 7

Wymiary obrysu małego urządzenia przytrzymującego dla małego dziecka skierowanego tyłem do kierunku jazdy ISO/R2X, zmodyfikowanego na potrzeby poprawy kompatybilności z wnętrzem pojazdu



Wszystkie wymiary w mm

Legenda

1 Ograniczenia w kierunku tylnym i górnym

2 Linie przerywane wyznaczają obszar, w którym wystawać może zabezpieczenie przeciwobrotowe lub inne urządzenie (np. drążek zabezpieczający)

3 Ograniczenie w kierunku tylnym (na rysunku z prawej strony) określa skierowany do przodu obrys na rys. 2

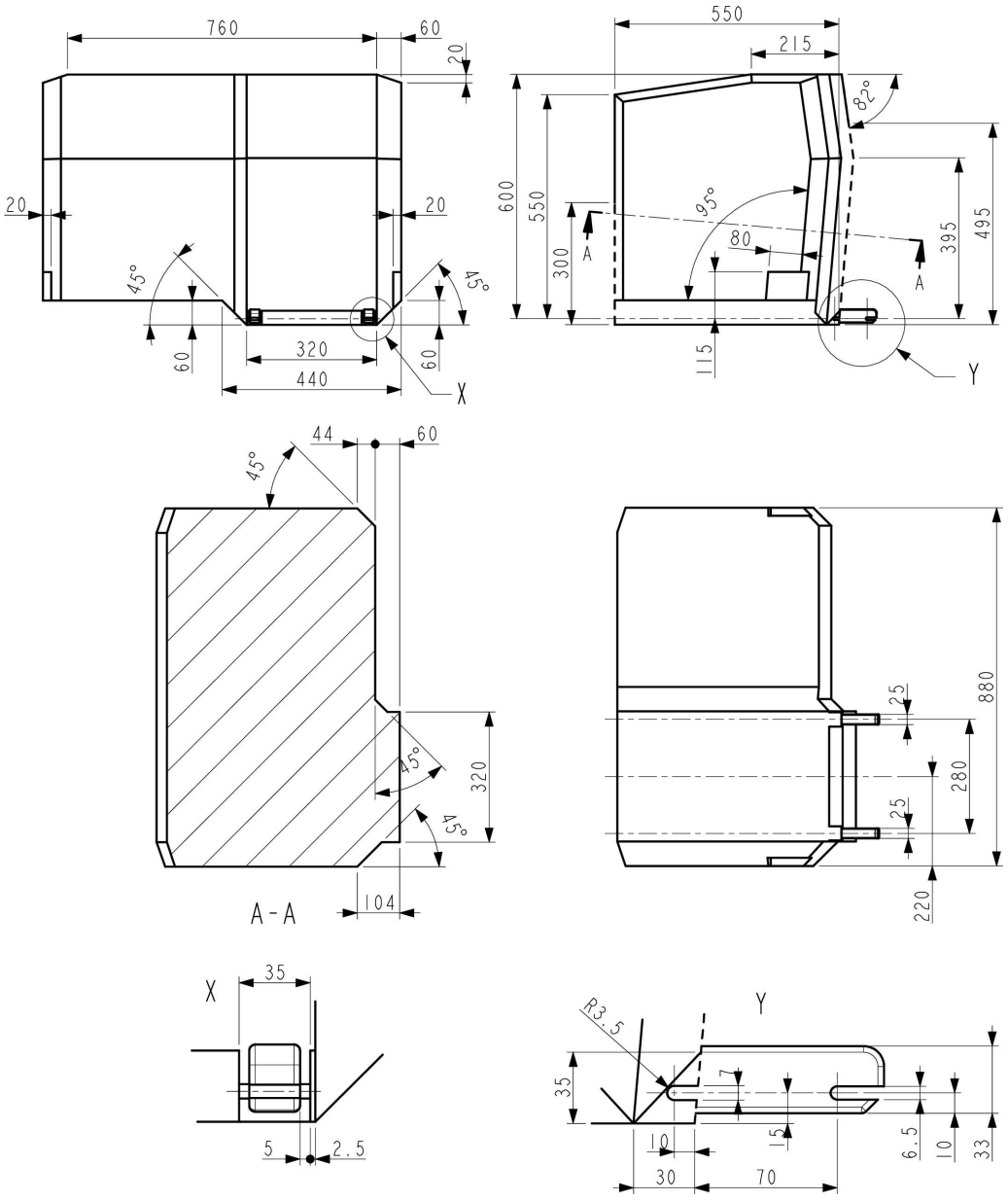
4 Dalsze specyfikacje obszaru podłączenia podano w regulaminie ONZ nr 44/regulaminie ONZ nr 129.

4.8. Obrys skierowanego bokiem do kierunku jazdy urządzenia przytrzymującego dla dzieci

Rysunek 8

Wymiary obrysu urządzenia przytrzymującego dla dzieci skierowanego bokiem do kierunku jazdy – ISO/L1 – lub symetrycznie odwrotnego – ISO/L2 (na rysunku)

Uwaga: Obrys urządzenia przytrzymującego dla niemowlęcia skierowanego w lewo (ISO/L1) ma wymiary symetryczne do ISO/L2 względem jego środkowej płaszczyzny podłużnej.



Wszystkie wymiary w mm

Legenda

1 Ograniczenia w kierunku tylnym i górnym

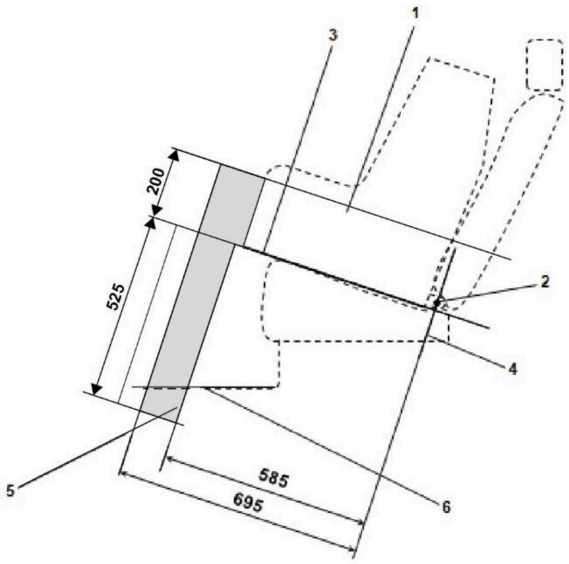
2 Linie przerywane wyznaczają obszar, w którym wystawać może zabezpieczenie przeciwobrotowe lub inne urządzenie (np. drążek zabezpieczający)

3 Dalsze specyfikacje obszaru podłączenia podano w regulaminie ONZ nr 44/regulaminie ONZ nr 129.

4.9. Wspornik i-Size

Rysunek 9

Widok z boku przestrzeni podlegającej ocenie przy instalacji wspornika i-Size do oceny zgodności miejsc siedzących i-Size ze wspornikami urządzeń przytrzymujących dla dzieci i-Size



Wszystkie wymiary w mm

Legenda:

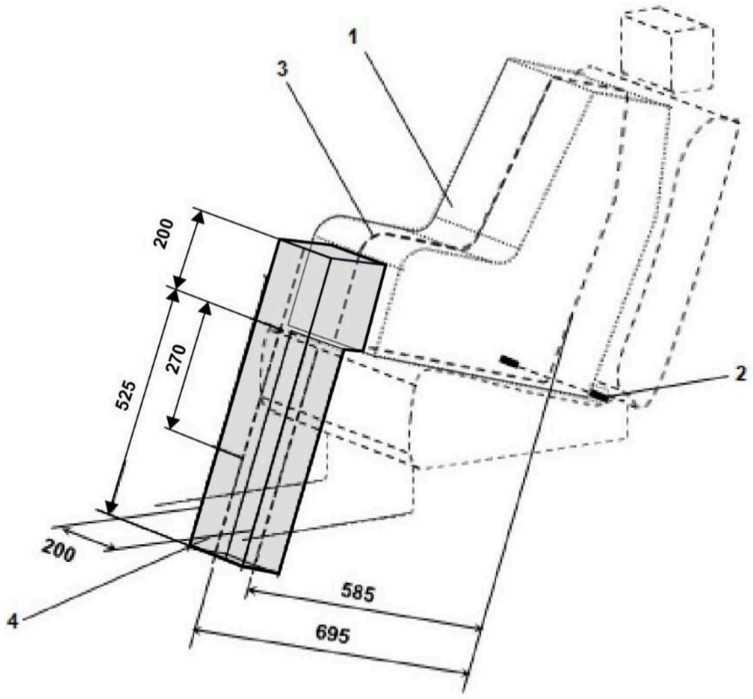
1. Przyrząd imitujący urządzenie przytrzymujące dla dzieci (CRF).
2. Pręt dolnych kotwiczeń ISOFIX.
3. Płaszczyzna wyznaczona przez dolną powierzchnię CRF, jeżeli CRF jest zamontowany w wyznaczonym miejscu siedzącym.
4. Płaszczyzna przechodząca przez dolny pręt kotwiczący i skierowana prostopadle do wzdłużnej płaszczyzny symetrii CRF i prostopadle do płaszczyzny wyznaczonej przez dolną powierzchnię CRF, jeżeli CRF jest zamontowany w wyznaczonym miejscu siedzącym
5. Przestrzeń podlegająca ocenie przy instalacji wspornika i-Size wyznaczająca granice geometryczne wspornika urządzenia przytrzymującego dla dzieci ISOFIX i-Size
6. Podłoga pojazdu.

Uwaga: Rysunek nie jest wykonany w skali.

4.10. Przestrzeń podlegająca ocenie przy instalacji wspornika i-Size.

Rysunek 10

Widok trójwymiarowy przestrzeni podlegającej ocenie przy instalacji wspornika i-Size do oceny zgodności miejsc siedzących i-Size ze wspornikami urządzeń przytrzymujących dla dzieci i-Size



Wszystkie wymiary w mm

Legenda:

1. Przyrząd imitujący urządzenie przytrzymujące dla dzieci (CRF).
2. Pręt dolnych kotwiczeń ISOFIX.
3. Wzdłużna płaszczyzna symetrii CRF.
4. Przestrzeń podlegająca ocenie przy instalacji wspornika i-Size.

Uwaga: Rysunek nie jest wykonany w skali.

Załącznik 6 – dodatek 3

Przykładowe informacje szczegółowe np. dla producentów urządzeń przytrzymujących dla dzieci

Tabela 1

Informacje techniczne przeznaczone np. dla producentów urządzeń przytrzymujących dla dzieci

(w związku z czym nie jest wymagane tłumaczenie na języki krajowe)

	Miejsce siedzące								
Numer miejsca siedzącego	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Miejsce siedzące odpowiednie dla pasów uniwersalnych (tak/nie)									
Miejsce siedzące i-Size (tak/nie)									
Miejsce siedzące odpowiednie dla przyrządu imitującego skierowanego w bok (L1/ L2)									
Największy odpowiedni przyrząd imitujący skierowany tyłem do kierunku jazdy (R1/ R2X/ R2/ R3)									
Największy odpowiedni przyrząd imitujący skierowany przodem do kierunku jazdy(F2X/ F2/ F3)									
Największy odpowiedni przyrząd imitujący siedzenie podwyższające (B2/B3)									

1. Należy dodać informacje dla każdego miejsca siedzącego innego niż miejsce siedzące i-Size zgodnego ze wspornikiem, jak określono w niniejszym regulaminie.
2. Należy dodać informacje dla każdego miejsca siedzącego wyposażonego w dolne kotwiczenia ISOFIX, ale bez górnego kotwiczenia paska mocującego, zgodnie z niniejszym regulaminem.
3. Należy dodać informacje, jeżeli zamki pasów bezpieczeństwa dla dorosłych znajdują się po bokach między dwoma dolnymi kotwiczeniami ISOFIX.
4. Należy dodać informacje, gdy na którymkolwiek miejscu siedzącym znajdują się kotwiczenia dolnego paska mocującego lub wsporniki dolnego paska mocującego lub w przypadku gdy kotwiczenie górnego paska mocującego przedniego siedzenia (jeżeli jest dostępne) może być wykorzystane jako kotwiczenie dolnego paska mocującego.

Uwaga:

1. Skierowane w normalnym kierunku jazdy; kolumny dotyczące miejsc siedzących niedostępnych w danym pojeździe można usunąć.
2. Miejsca siedzące numeruje się zgodnie z następującą definicją:

Numer siedzenia	Umiejscowienie w pojeździe
1	Przednie lewe
2	Przednie środkowe
3	Przednie prawe
4	W drugim rzędzie po lewej
5	W drugim rzędzie w środku
6	W drugim rzędzie po prawej
7	W trzecim rzędzie po lewej
8	W trzecim rzędzie w środku
9	W trzecim rzędzie po prawej

Informacje o numerach miejsc siedzących można przedstawić w formie tabeli, szkiców lub piktogramów.

Załącznik 6 – dodatek 4

Ustawienie manekina odpowiadającego 10-letniemu dziecku

a) Ustawić siedzenie w położeniu maksymalnie do tyłu.

b) Ustawić wysokość siedzenia zgodnie ze specyfikacjami producenta. W przypadku braku specyfikacji ustawić siedzenie w najniższym położeniu.

c) Ustawić kąt oparcia siedzenia w określonej przez producenta pozycji konstrukcyjnej. W przypadku braku specyfikacji ustawić pod kątem 25° do pionu lub w najbliższym możliwym ustalonym położeniu oparcia siedzenia.

d) Ustawić górny punkt kotwiczenia przekątnego pasa piersiowego w najniższym położeniu.

e) Posadzić manekin na siedzeniu tak, aby miednica przylegała do oparcia siedzenia.

f) Płaszczyzna wzdłużna przechodząca przez linię środkową manekina będzie znajdować się na widocznej linii środkowej miejsca siedzącego.

Załącznik 6 – dodatek 5

Przepisy dotyczące montażu skierowanych przodem do kierunku jazdy urządzeń przytrzymujących dla dzieci typu „siedzenie podwyższające" kategorii i-Size i kategorii szczególnych, montowanych na miejscach siedzących pojazdu lub na miejscach siedzących i-Size

1. Zasady ogólne

1.1. Procedura badania oraz wymogi określone w niniejszym dodatku stosowane są w celu ustalenia adekwatności miejsc siedzących do montażu przyrządów imitujących siedzenie podwyższające ISO/B2 lub ISO/B3 bez elementów mocujących ISOFIX. Jeżeli producent pojazdu wskazał, że w danych pozycjach pojazdu możliwe jest umieszczenie danego CRF, zakłada się, że w tych samych pozycjach możliwe jest umieszczenie mniejszych CRF o tej samej orientacji przestrzennej.

1.2. Badania mogą być prowadzone w pojeździe lub w reprezentatywnej części pojazdu. Zgodność z niniejszym wymogiem można wykazać w badaniu fizycznym, symulacji komputerowej lub na odpowiednich rysunkach.

2. Procedura badania

Pozycje i-Size w pojeździe określone przez producenta pojazdu muszą zostać sprawdzone, aby upewnić się, że przyrząd ISO/B2, wymieniony w pkt 4 niniejszego dodatku, może zostać umieszczony w tej pozycji, przynajmniej bez połączeń ISOFIX.

2.1. Ustawić siedzenie w całkowicie tylnym, najniższym położeniu.

2.2. Ustawić kąt oparcia siedzenia w określonej przez producenta pozycji konstrukcyjnej. W razie braku specyfikacji należy ustawić oparcie siedzenia pod kątem tułowia 25 stopni od pionu lub w najbliższej stałej pozycji oparcia siedzenia.

2.3. Podczas badania przeprowadzanego z CRF na tylnym siedzeniu, siedzenie pojazdu znajdujące się przed takim tylnym siedzeniem może być przesunięte wzdłużnie do przodu, nie dalej jednak niż do pozycji środkowej znajdującej się między jego skrajnie tylnym i skrajnie przednim ustawieniem. Nachylenie oparcia siedzenia może także zostać zmienione, przy czym kąt nachylenia nie może być mniejszy niż kąt tułowia wynoszący 15°. Jeżeli siedzenie przednie jest regulowane na wysokość, należy ją dostosować do specyfikacji producenta. W przypadku braku specyfikacji siedzenie przednie ustawia się w połowie wysokości lub w położeniu najbliższym połowie wysokości.

2.4. W razie potrzeby można wyregulować lub usunąć zagłówki, jeżeli jest to możliwe.

2.5. Ustawić górny punkt kotwiczenia przekątnego pasa piersiowego w położeniu zdefiniowanym przez producenta pojazdu.

2.6. W razie potrzeby umieścić na oparciu siedzenia i poduszce tkaninę bawełnianą.

2.7. Usunąć elementy mocujące ISOFIX z CRF lub cofnąć je do pozycji całkowicie w obrębie linii tylnego siedzenia (linia referencyjna E, rys. 2 lub 3).

2.8. Umieścić przyrząd (zgodny z rys. 2 lub 3 w niniejszym dodatku) na siedzeniu w pojeździe. Góra przyrządu może dotykać dachu pojazdu. Dozwolone jest naciśnięcie poduszki siedzenia, aby umieścić przyrząd w odpowiednim położeniu.

2.9. Przeciągnąć pas siedzenia przez CRF w przybliżonym poprawnym położeniu, a następnie zamknąć zamek. Upewnić się, że taśmy nie są w żadnym miejscu luźne. Przyrząd przymocowuje się pasem siedzenia w pojeździe.

2.10. Upewnić się, że oś przyrządu pokrywa się z dokładnością ± 25 mm z widoczną osią miejsca siedzącego równoległą do osi siedzenia pojazdu. Kąt wznoszenia α (zob. rys. 1) musi mieścić się w przedziale 0° ± 5°

2.11. Pchać w tył pośrodku czoła przyrządu z siłą wynoszącą 100 N ± 10 N, przykładaną równolegle do powierzchni dolnej, a następnie zwolnić nacisk.

2.12. Jeżeli jest to możliwe, pchać pionowo w dół pośrodku górnej powierzchni przyrządu z siłą wynoszącą 100 N ± 10 N, a następnie zwolnić nacisk.

3. Wymogi

3.1. Możliwe musi być przymocowanie przyrządu do miejsca siedzącego z użyciem pasa trzypunktowego oraz zamknięcie zamka pasa.

3.2. Kąt wznoszenia α przedstawiony na rys. 1 musi być mniejszy lub równy 5°.

3.3. Podstawa przyrządu musi stykać się z poduszką siedzenia, a tylna powierzchnia przyrządu musi stykać się z oparciem siedzenia lub zagłówkiem. Nie jest niezbędny pełny kontakt z siedzeniem, dozwolone są „luki" wynikające z konturów siedzeń pojazdu, jak pokazano strzałkami na rys. 1. Obrys siedzenia podwyższającego jest wyposażony w regulowane oparcie. Kompatybilność z miejscem siedzącym w pojeździe musi być osiągnięta w co najmniej jednym z położeń w zakresie regulacji oparcia, jak pokazano na rys. 2 lub 3.

3.4. Jeżeli ustawienia nie spełniają wymogów określonych w pkt 2.1–2.12 powyżej, mocowania siedzenia, oparcia siedzenia i kotwiczenia pasa bezpieczeństwa można ustawić w alternatywnej pozycji wskazanej przez producenta do użytkowania w trybie zwykłym, przy czym powtarza się powyższą procedurę montażu oraz ponownie sprawdza się, czy spełnione są wymogi. Alternatywną pozycję opisuje się zgodnie z pkt 1.1 w załączniku 6 oraz w szczegółowych informacjach technicznych określonych w dodatku 3.

4. Przyrządy imitujące urządzenia przytrzymujące dla dzieci typu „siedzenie podwyższające":

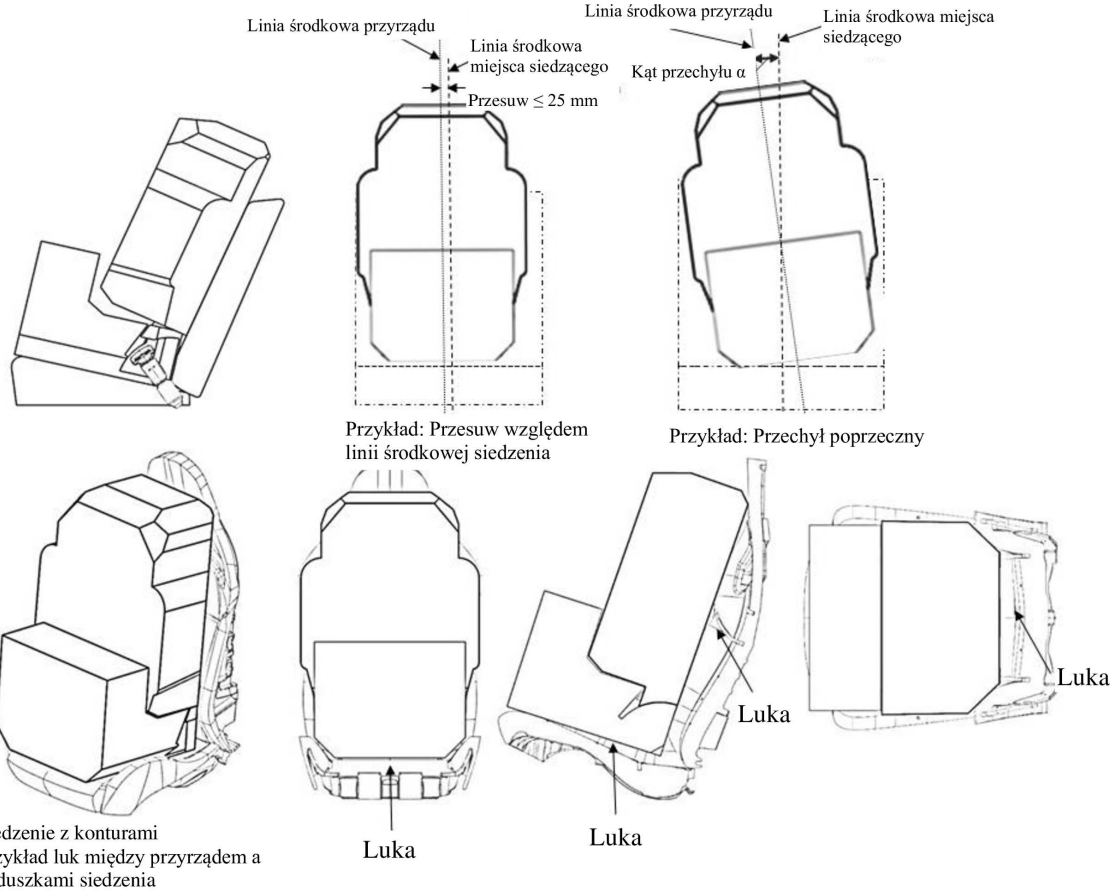
a) ISO/B2: Siedzenie podwyższające, mniejsza szerokość 440 mm (rys. 2)

b) ISO/B3: siedzenie podwyższające, pełna szerokość 520 mm (rys. 3)

Powyższe przyrządy imitujące budowane są w taki sposób, aby ich ciężar wynosił 7 kg +/- 1 kg oraz aby posiadały odpowiednią wytrzymałość i sztywność, spełniającą wymogi funkcjonalne.

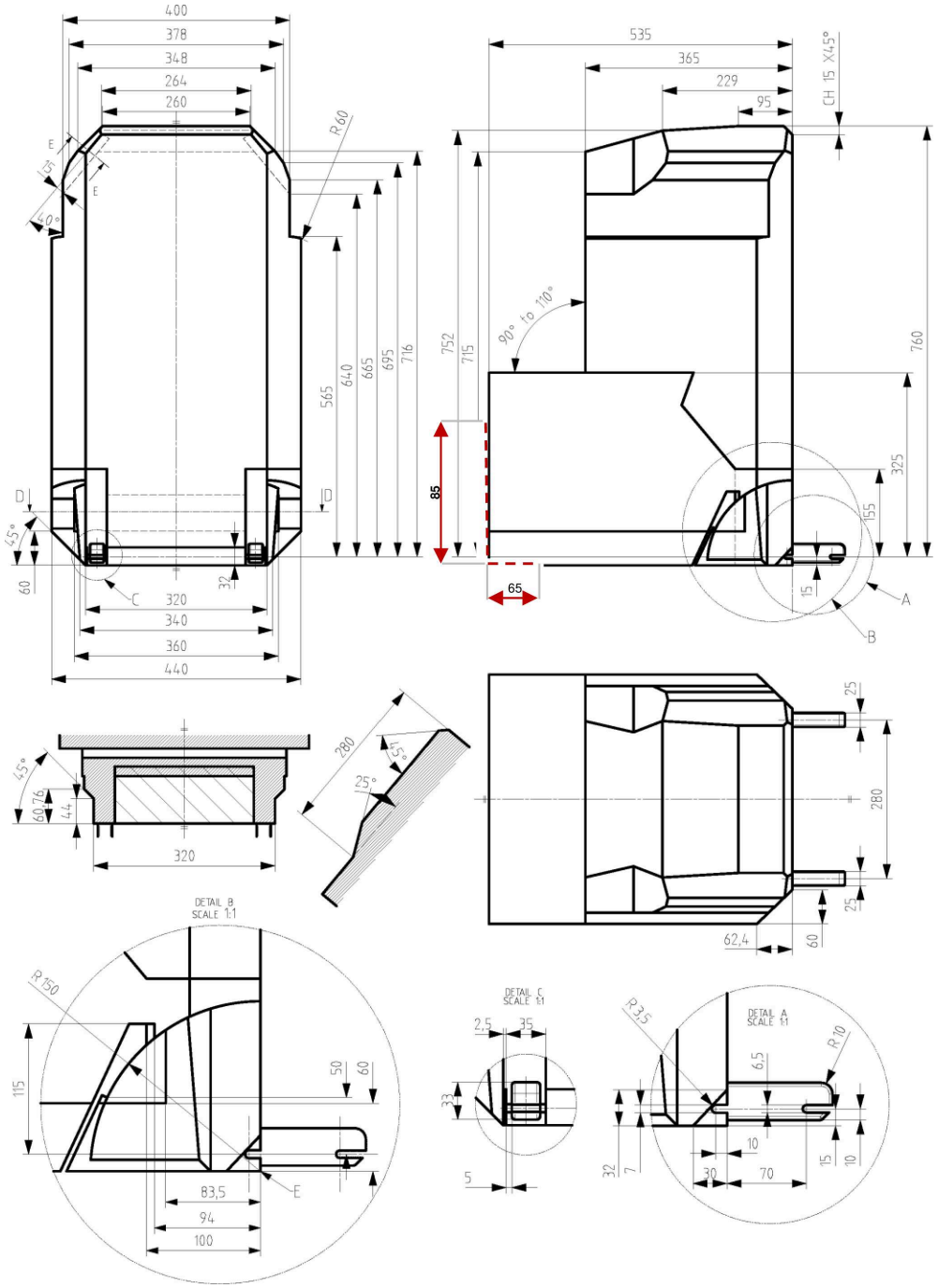
Rysunek 1

Umieszczenie na siedzeniu



Rysunek 2

ISO/B2: Wymiary obrysu dla siedzenia podwyższającego, mniejsza szerokość 440 mm – bez ISOFIX lub po usunięciu połączeń lub ich ukryciu w korpusie przyrządu (za linią E, jak zdefiniowano w szczególe B)



Wszystkie wymiary w mm

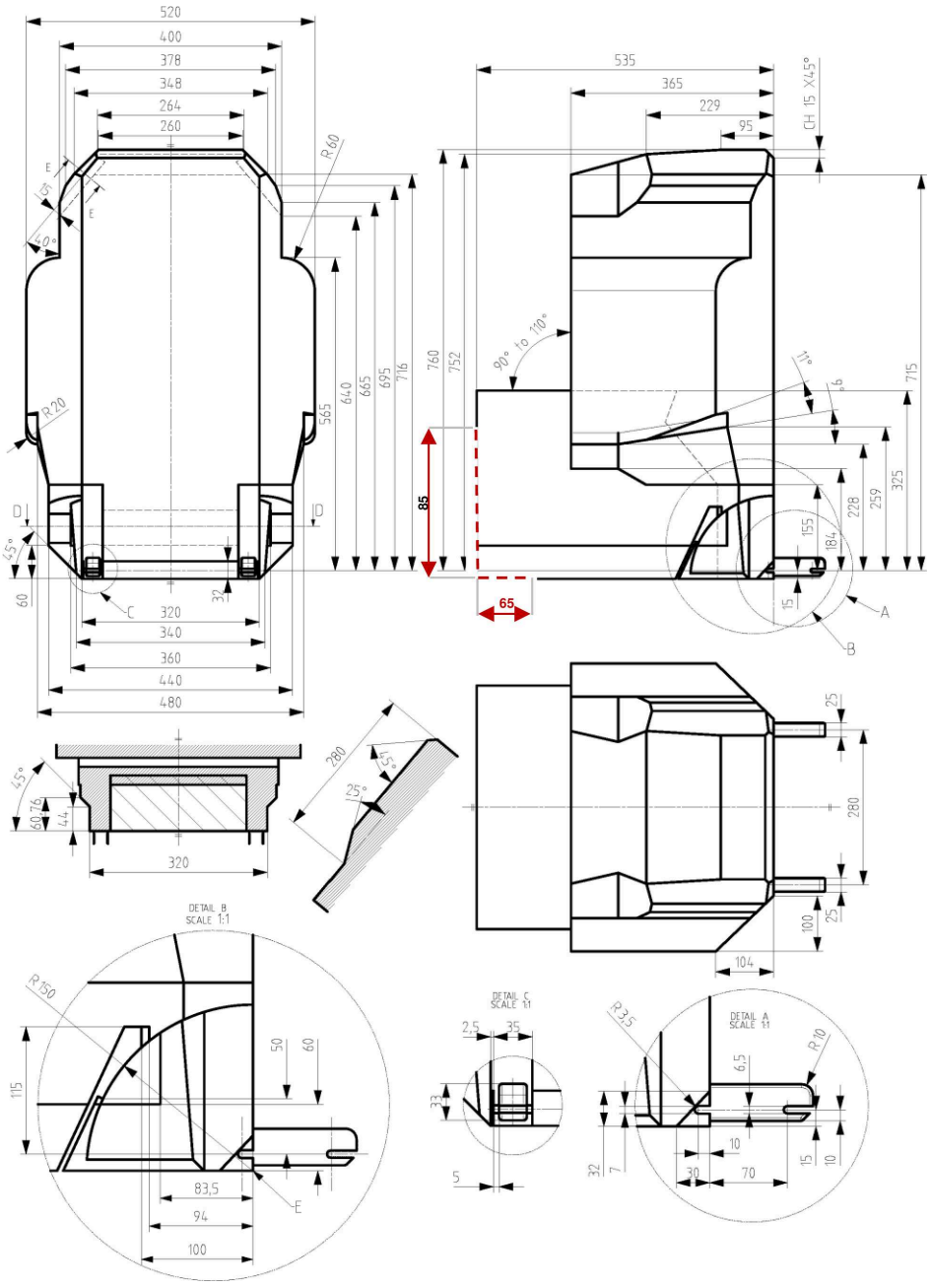
Legenda

1. E jest osią referencyjną obrotu oparcia (90° do 110°) oraz linią referencyjną na potrzeby usunięcia/ukrycia ISOFIX.

2. Linie przerywane wyznaczają obszar, w którym wystawać może zabezpieczenie przeciwobrotowe lub inne urządzenie

Rysunek 3

ISO/B3 – Wymiary obrysu dla siedzenie podwyższającego, pełna szerokość 520 mm – bez ISOFIX lub po usunięciu połączeń lub ich ukryciu w korpusie przyrządu (za linią E, jak zdefiniowano w szczególe B)



Wszystkie wymiary w mm

Legenda

1. E jest osią referencyjną obrotu oparcia (90° do 110°) oraz linią referencyjną na potrzeby usunięcia/ukrycia ISOFIX.
2. Linie przerywane wyznaczają obszar, w którym wystawać może zabezpieczenie przeciwobrotowe lub inne urządzenie

ZAŁĄCZNIK 7

Metoda próby rozciągania zespołu taśmy z zamkiem

1. Zasady ogólne

1.1. Procedura badania określona w niniejszym załączniku jest stosowana do próby rozciągania zespołu taśmy z zamkiem opisanej w pkt 5.2.3.2 niniejszego regulaminu.

2. Procedura badania

2.1. Przymocować wspornik zespołu taśmy z zamkiem, który zamocowano do kotwiczenia pojazdu, do dolnej części maszyny do próby rozciągania.

2.2. Ustawić zamek w położeniu na linii obciążenia maszyny do próby rozciągania, tak aby odległość między punktem zamka a punktem EA była taka sama jak odległość w linii prostej między punktem EA a punktem Bd zgodnie z opisem w pkt 5.2.3.1 niniejszego regulaminu.

2.3. Zamocować język do zamka i ustawić pas języka w górnej części maszyny do próby rozciągania. Napięcie pasa języka wynosi 4 ± 3 N. Następnie zwolnić zamek.

2.4. Wykonać próbę rozciągania i zmierzyć obciążenie i ruch zamka.