

Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

► **V**

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 351/2012 НА КОМИСИЯТА**

от 23 април 2012 година

за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изискванията за одобрение на типа, отнасящи се до монтирането в моторните превозни средства на системи за предупреждение при напускане на лентата за движение

(ОВ L 110, 24.4.2012 г., стр. 18)

Поправен със:

► **C1** Поправка, ОВ L 121, 8.5.2012 г., стр. 44 (351/2012)

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 351/2012 НА КОМИСИЯТА****от 23 април 2012 година**

**за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изискванията за одобрение на типа, отнасящи се до монтирането в моторните превозни средства на системи за предупреждение при напускане на лентата за движение**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях <sup>(1)</sup>, и по-специално член 14, параграф 1, буква а) и параграф 3, буква а) от него,

като има предвид, че:

- (1) Регламент (ЕО) № 661/2009 определя основни изисквания за одобрението на типа на моторни превозни средства от категории  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  и  $N_3$  по отношение на монтирането на системи за предупреждение при напускане на лентата за движение. Необходимо е да се определят специалните процедури, изпитвания и изисквания по отношение на това одобрение на типа.
- (2) Регламент (ЕО) № 661/2009 предвижда, че Комисията може да приеме мерки за освобождаване на някои превозни средства или класове превозни средства от категориите  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  и  $N_3$  от задължението за монтиране на системи за предупреждение при напускане на лентата за движение, когато в резултат на анализ на разходите и ползите и след отчитане на всички значими аспекти на безопасността се докаже, че използването на тези системи не е подходящо за съответното превозно средство или клас превозни средства.
- (3) Анализът разходи/ползи доказва, че използването на системи за предупреждение при напускане на лентата за движение в седлови влекачи от категория  $N_2$ , чиято максимална маса превишава 3,5 тона, но не превишава 8 тона, не е подходящо, тъй като би създавало повече разходи, отколкото ползи. Освен това се смята, че поради обичайното им използване при специфични условия на движение по пътищата монтирането на системи за предупреждение при напускане на лентата за движение би донесло само ограничени ползи по отношение на безопасността за превозни средства от категории  $M_2$  и  $M_3$ , клас А, клас I и клас II, за съчленени автобуси от категория  $M_3$ , клас А, клас I и клас II, както и за някои превозни средства със специално предназначение, превозни средства с повишена проходимост и превозни средства с повече от три оси. Поради това тези превозни средства следва да бъдат освободени от задължението за монтиране на посочените системи.

<sup>(1)</sup> ОВ L 200, 31.7.2009 г., стр. 1.

**▼B**

- (4) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Техническия комитет по моторните превозни средства,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

*Член 1***Обхват**

Настоящият регламент се прилага по отношение на превозните средства от категории M<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> и N<sub>3</sub>, определени в приложение II към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup>, с изключение на:

- 1) седлови влекачи от категория N<sub>2</sub>, чиято максимална маса превишава 3,5 тона, но не превишава 8 тона;
- 2) превозни средства от категории M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub>, клас А, клас I и клас II;
- 3) съчленени автобуси от категория M<sub>3</sub>, клас А, клас I и клас II;
- 4) превозни средства с повишена проходимост от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub>, посочени в част А, точки 4.2 и 4.3 от приложение II към Директива 2007/46/ЕО;
- 5) превозни средства със специално предназначение от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub>, посочени в част А, точка 5 от приложение II към Директива 2007/46/ЕО;
- 6) превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub> с повече от три оси.

*Член 2***Определения**

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения в допълнение към определенията, установени в Регламент (ЕО) № 661/2009:

- 1) „Тип превозно средство по отношение на неговата система за предупреждение при напускане на лентата за движение“ означава категория превозни средства, които не се различават по отношение на такива основни аспекти, като:
  - а) търговското наименование на производителя или търговската марка;
  - б) характеристиките на превозното средство, които влияят значително на действието на системата за предупреждение при напускане на лентата за движение;
  - в) типа и конструкцията на системата за предупреждение при напускане на лентата за движение.
- 2) „Лента за движение“ означава една от надлъжните ивици, на които е разделено пътното платно (показано в допълнението към приложение II).
- 3) „Видима маркировка на лентата за движение“ означава ограничителната маркировка, целенасочено поставена в края на лентата за движение, която е непосредствено видима от водача при управление.

<sup>(1)</sup> ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

**▼B**

- 4) „Скорост на отклонение“ означава скоростта, с която изпитваното превозно средство подхожда под прав ъгъл към видимата маркировка на лентата за движение в момента на подаване на предупредителния сигнал.
- 5) „Общо пространство“ означава зона, в която действието на две или повече информационни функции може да бъде показано, но не едновременно.

*Член 3***ЕО одобрение на типа превозно средство по отношение на системата за предупреждение при напускане на лентата за движение**

1. Производителят или неговият представител подава до органа по одобряването на типа заявление за ЕО одобрение на типа на превозно средство по отношение на системите за предупреждение при напускане на лентата за движение.
2. Заявлението се изготвя в съответствие с образеца на информационния документ, посочен в приложение I, част 1.
3. Ако са изпълнени съответните изисквания, установени в приложение II към настоящия регламент, органът по одобряването издава ЕО одобрение на типа и номер на одобрението на типа в съответствие със системата за номериране, установена в приложение VII към Директива 2007/46/ЕО.

Дадена държава-членка не може да определи същия номер на друг тип превозно средство.

4. За целите на параграф 3 органът по одобряването на типа издава сертификат за ЕО одобрение на типа в съответствие с образеца, установен в приложение I, част 2.

*Член 4*

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.



*ПРИЛОЖЕНИЕ I*

**Стандартни образци на информационен документ и на сертификат за ЕО одобрение на типа**

**ЧАСТ I**

**Информационен документ**

**ОБРАЗЕЦ**

Информационен документ № [...] относно ЕО одобрение на типа на превозно средство по отношение на системите за предупреждение при напускане на лентата за движение.

Следната информация трябва да бъде представена в три екземпляра и да включва списък на съдържанието. Всички чертежи се представят в подходящ мащаб и достатъчно подробно във формат А4 или в папка с формат А4. Снимките, ако има такива, трябва да показват достатъчно детайли.

Ако системите, компонентите или отделните технически възли, посочени в настоящото приложение, имат електронни системи за управление, се пред-оставя информация за тяхната работа.

0. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ
- 0.1. Марка (търговско наименование на производителя): .....
- 0.2. Тип: .....
- 0.2.0.1. Шаси: .....
- 0.2.0.2. Каросерия/комплектовано превозно средство: .....
- 0.2.1. Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива)): .....
- 0.3. Начин за идентификация на типа, когато се маркира на превозното средство <sup>(6)</sup>: .....
- 0.3.0.1. Шаси: .....
- 0.3.0.2. Каросерия/комплектовано превозно средство: .....
- 0.3.1. Местоположение на тази маркировка: .....
- 0.3.1.1. Шаси: .....
- 0.3.1.2. Каросерия/комплектовано превозно средство: .....
- 0.4. Категория на превозното средство <sup>(8)</sup>: .....
- 0.5. Наименование и адрес на производителя: .....
- 0.6. Местоположение и начин на закрепване на задължителните табели и местоположение на идентификационния номер на превозното средство: .....
- 0.6.1. На шасито: .....
- 0.6.2. На каросерията: .....
- 0.9. Наименование и адрес на представителя на производителя (ако има такъв): .....
1. ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО
- 1.1. Снимки и/или чертежи на представително превозно средство: ....

**▼B**

- 1.2. Чертеж с размери на цялото превозно средство: .....
- 1.3. Брой на осите и колелата: .....
- 1.3.1. Брой и местоположение на осите със сдвоени колела: .....
- 1.3.2. Брой и местоположение на управляемите оси: .....
- 1.3.3. Задвижващи оси (брой, местоположение, свързване помежду им): .....
- 1.8. Място за управление: ляво/дясно (<sup>1</sup>).
2. МАСИ И РАЗМЕРИ (°) (\*<sup>2</sup>)  
(в kg и mm) (препратка към чертеж, когато е приложимо)
- 2.1. База(и) (междуосово разстояние) (при пълно натоварване) (<sup>ж1</sup>)
- 2.1.1. Превозни средства с две оси: .....
- 2.1.1.1. Превозни средства с три или повече оси
- 2.3. Колея и широчина(и) на осите
- 2.3.1. Колея на всяка управляема ос (<sup>ж4</sup>): .....
- 2.3.2. Колея на всички останали оси (<sup>ж4</sup>): .....
- 2.3.3. Широчина на най-широката задна ос: .....
- 2.3.4. Широчина на най-предната ос (измерена от най-външната част на гумите, изключвайки деформациите на гумите при точката на контакт с пътя): .....
- 2.4. Външни размери на превозното средство (габаритни)
- 2.4.1. За шаси без каросерия
- 2.4.1.1. Дължина (<sup>ж5</sup>): .....
- 2.4.1.1.1. Максимална допустима дължина: .....
- 2.4.1.1.2. Минимална допустима дължина: .....
- 2.4.1.2. Широчина (<sup>ж7</sup>): .....
- 2.4.1.2.1. Максимална допустима широчина: .....
- 2.4.1.2.2. Минимална допустима широчина: .....
- 2.4.2. За шаси с каросерия
- 2.4.2.1. Дължина (°<sup>5</sup>): .....
- 2.4.2.1.1. Дължина на товарната площ: .....
- 2.4.2.2. Широчина (<sup>ж7</sup>): .....
- 2.4.3. За каросерия, одобрена без шаси (превозни средства M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub>)
- 2.4.3.1. Дължина (°<sup>5</sup>): .....
- 2.4.3.2. Широчина (<sup>ж7</sup>): .....

## ▼B

- 2.6. Маса в готовност за движение
- Маса на превозното средство с каросерията, а в случай на теглещо превозно средство от категория, различна от M<sub>1</sub>, с теглително-прикачно устройство, ако е монтирано от производителя, в готовност за движение, или масата на шаси или шаси с кабината, без каросерията и/или теглително-прикачното устройство, когато производителят не монтира каросерията и/или теглително-прикачното устройство (включително течности, инструменти, резервно колело, когато има, и водач, а за градски и туристически автобуси — член на екипажа, когато има седалка за него в превозното средство) <sup>(3)</sup> (максимум и минимум за всеки вариант): .....
- 4.7. Максимална конструктивна скорост на превозното средство (в km/h) <sup>(P)</sup>: .....
13. СПЕЦИАЛНИ РАЗПОРЕДБИ ЗА АВТОБУСИ И МЕЖДУГ-РАДСКИ (ТУРИСТИЧЕСКИ) АВТОБУСИ
- 13.1. Клас на превозното средство: клас III/клас B <sup>(1)</sup>

*Обяснителни бележки*

- <sup>(1)</sup> Ненужното се зачерква (има случаи, при които не се налага зачеркване, когато се прилага повече от една възможност).
- <sup>(6)</sup> Когато начинът за идентификация на типа съдържа знаци, които не се отнасят до описанието на типа превозно средство, компонент или отделен технически възел, предмет на настоящия информационен документ, тези знаци се представят в документацията със символа „?“ (напр. ABC??123??).
- <sup>(8)</sup> Класификация съгласно определенията, дадени в част А от приложение II към Директива 2007/46/ЕО.
- <sup>(e)</sup> Когато има една версия с нормална кабина и друга — с кабина със спално отделение, трябва да бъдат посочени и двете конфигурации маси и размери.
- <sup>(\*)</sup> Стандарт ISO 612:1978 — Пътни превозни средства. Размери на моторните превозни средства и прикачните превозни средства. Термини и определения.
- <sup>(ж<sup>1</sup>)</sup> — Базата (междусовото разстояние) на превозното средство се определя в съответствие със:
- термин № 6.4.1 от стандарт ISO 612:1978 за моторно превозно средство и ремарке с теглич:
- термин № 6.4.2 от стандарт ISO 612:1978 за полуремарке и ремарке с централна ос
- Забележка:*
- При ремарке с централна ос оста на теглително-прикачното устройство се счита за най-предна ос.
- <sup>(ж<sup>4</sup>)</sup> — Колеята на всички оси се определя в съответствие с термин № 6.5 от стандарт ISO 612:1978.
- <sup>(ж<sup>5</sup>)</sup> — Дължината на превозното средство се определя в съответствие със:
- термин № 6.1 от стандарт ISO 612:1978 за превозни средства от категория M<sub>1</sub>:
- точка 2.4.1 от приложение I към Директива 97/27/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup> за превозни средства, различни от тези от категория M<sub>1</sub>
- При ремаркета дължините се определят в съответствие с термин № 6.1.2 от стандарт ISO 612:1978.
- <sup>(ж<sup>7</sup>)</sup> — Широчината на превозни средства от категория M<sub>1</sub> се определя в съответствие с термин № 6.2 от стандарт ISO 612:1978. За превозни средства, различни от тези от категория M<sub>1</sub>, широчината се определя в съответствие с точка 2.4.2 от приложение I към Директива 97/27/ЕО.
- <sup>(3)</sup> Масата на водача и, когато е приложимо, на члена на екипажа, се приема за 75 kg (подразделя се на 68 kg маса на лицето и 7 kg багаж, съгласно стандарт ISO 2416:1992), резервоарът за горивото е напълнен до 90 %, а другите системи, съдържащи течност (освен тези за използвана вода), до 100 % от обема, определен от производителя.
- <sup>(P)</sup> За ремаркета — максималната скорост, разрешена от производителя.

<sup>(1)</sup> ОВ L 233, 25.8.1997 г., стр. 1.



## ЧАСТ 2

## ОБРАЗЕЦ

(максимален формат: A4 (210 × 297 mm))

## СЕРТИФИКАТ ЗА ЕО ОДОБРЕНИЕ НА ТИПА

Печат на органа по одобряването на типа
---

Информация, отнасяща се до:

- ЕО одобрение на типа <sup>(1)</sup>
- разширение на ЕО одобрение на типа <sup>(1)</sup>
- отказ за ЕО одобрение на типа <sup>(1)</sup>
- отнемане на ЕО одобрение на типа <sup>(1)</sup>

на тип превозно средство по отношение на системите за предупреждение при напускане на лентата за движение

по отношение на Регламент (ЕС) № 351/2012 на Комисията, изменен.

Номер на ЕО одобрение на типа: \_\_\_\_\_

Основание за разширението:

*РАЗДЕЛ I*

- 0.1. Марка (търговско наименование на производителя):
- 0.2. Тип:
  - 0.2.1. Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива)):
- 0.3. Начин за идентификация на типа, когато се маркира на превозното средство <sup>(2)</sup>
  - 0.3.1. Местоположение на тази маркировка:
- 0.4. Категория на превозното средство <sup>(3)</sup>
- 0.5. Наименование и адрес на производителя:
- 0.8. Наименование(я) и адрес(и) на монтажния(те) завод(и):
- 0.9. Представител на производителя:

*РАЗДЕЛ II*

1. Допълнителна информация (където е приложимо): вж. добавката
2. Техническа служба, отговорна за провеждане на изпитванията:
3. Дата на протокола от изпитването:
4. Номер на протокола от изпитването:
5. Забележки (когато има): вж. добавката
6. Място:
7. Дата:
8. Подпис:

Приложения: Информационен пакет.

Протокол от изпитването.

<sup>(1)</sup> Ненужното се зачерква.<sup>(2)</sup> Когато начинът за идентификация на типа съдържа знаци, които не се отнасят до описанието на типа превозно средство, компонент или отделен технически възел, предмет на настоящия информационен документ, тези знаци се представят в документацията със символа „?“ (напр. ABC??123??).<sup>(3)</sup> В съответствие с определението от раздел А от приложение II към Директива 2007/46/ЕО.



*Добавка***към сертификат за ЕО одобрение на типа № ...**

1. Допълнителна информация
  - 1.1. Кратко описание на монтираната на превозното средство система за предупреждение при напускане на лентата за движение:
  4. Резултати от изпитванията по приложение II
    - 4.1. Използвана за целите на изпитването видима маркировка на лентата за движение
    - 4.2. Документация, показваща съответствие с всички други видове маркировка на лентата за движение, посочени в допълнението към приложение II към Регламент (ЕС) № 351/2012 на Комисията
    - 4.3. Описание на вариантите на системата за предупреждение при напускане на лентата за движение по отношение на специфичните за даден регион настройки, които изпълняват изискванията
    - 4.4. Маса и условия на натоварване на превозното средство при провеждане на изпитването
    - 4.5. Настройка за прага на задействане на сигнала за предупреждение (само когато системата за предупреждение при напускане на лентата за движение дава възможност за настройване на прага от ползвателя)
    - 4.6. Резултат от изпитването за проверка на оптичния предупредителен сигнал
    - 4.7. Резултат от изпитването на предупредителния сигнал при напускане на лентата за движение
    - 4.8. Резултат от изпитването за откриване на неизправност
    - 4.9. Резултат от изпитването за деактивиране на системата (само ако превозното средство е оборудвано със средство за деактивиране на системата за предупреждение при напускане на лентата за движение)
5. Забележки (ако има):



*ПРИЛОЖЕНИЕ II*

**Изисквания и изпитвания за одобрението на типа на моторни превозни средства по отношение на системите за предупреждение при напускане на лентата за движение**

**1. Изисквания**

*1.1. Общи изисквания*

1.1.1. Магнитни или електрически полета не трябва да въздействат неблагоприятно на ефективността на системата за предупреждение при напускане на лентата за движение (LDWS). Това се доказва посредством съответствие с Правило № 10 на ИКЕ — ООН <sup>(1)</sup>.

*1.2. Изисквания относно експлоатационните характеристики*

1.2.1. Винаги когато системата е активирана, както е посочено в точка 1.2.3, LDWS трябва да подаде на водача предупредителен сигнал, ако превозното средство пресече видимата маркировка на лентата за движение, в която се движи по път, представляващ права или крива, чиято маркировка на вътрешната лента за движение е с радиус не по-малък от 250 m, когато не е имало целенасочена причина за това.

По-специално:

1.2.1.1. Системата трябва да подаде на водача предупреждението, посочено в точка 1.4.1, при изпитване в съответствие с разпоредбите в точка 2.5 (изпитване за предупреждение при напускане на лентата за движение), като маркировката на лентата за движение съответства на посоченото в точка 2.2.3.

1.2.1.2. Посоченото в точка 1.2.1 предупреждение може да бъде пренебрегнато при наличието на действие от страна на водача, което сочи намерение за отклонение от лентата за движение.

1.2.2. Системата също така трябва да подаде на водача предупреждението, посочено в точка 1.4.2, при изпитване в съответствие с разпоредбите в точка 2.6 (изпитване за откриване на неизправност). Сигналят трябва да бъде непрекъснат.

1.2.3. LDWS трябва да се активира поне при скорости над 60 km/h, освен ако не е ръчно деактивирана в съответствие с точка 1.3.

1.3. Ако дадено превозно средство е оборудвано със средство за деактивиране на LDWS, трябва да са изпълнени следните условия според приложимостта:

1.3.1. LDWS трябва автоматично да се възстанови в начално състояние при стартирането на всеки последващ цикъл на включено запалване (работа).

1.3.2. Непрекъснат оптичен предупредителен сигнал трябва да информира водача, че LDWS е деактивирана. За тази цел може да бъде използван жълтият предупредителен сигнал, посочен в точка 1.4.2.

*1.4. Индикация на предупреждението*

1.4.1. Посоченото в точка 1.2.1 предупреждение трябва да е осезаемо за водача и да се подава по един от следните начини:

a) поне две средства за предупреждение, като възможностите за избор са оптичен сигнал, акустичен сигнал или сигнал чрез допир;

b) едно средство за предупреждение, като възможностите за избор са между сигнал чрез допир и акустичен сигнал и се използва индикация в пространството за посоката на неволното отклонение на превозното средство.

1.4.1.1. Когато за предупреждение при напускане на лентата за движение се използва оптичен сигнал, е допустимо да се използва посоченият в точка 1.2.2 предупредителен сигнал за неизправност в режим на мигане.

<sup>(1)</sup> ОВ L 116, 8.5.2010 г., стр. 1.

## ▼B

- 1.4.2. Посоченият в точка 1.2.2 предупредителен сигнал за неизправност е жълт оптичен предупредителен сигнал.
- 1.4.3. Оптичните предупредителни сигнали на LDWS се активират, когато контактният ключ е в положение „включено“ (работа) или когато е в положение между „включено“ (работа) и „запалване“, което е определено от производителя като положение за проверка (задействане на системата (включено захранване)). Това изискване не се прилага за предупредителни сигнали, показвани в общо пространство.
- 1.4.4. Оптичните предупредителни сигнали трябва да са видими дори на дневна светлина; водачът трябва да може лесно да провери от своето място задоволителното състояние на сигналите.
- 1.4.5. Когато на водача се подава оптичен предупредителен сигнал, който да покаже, че LDWS е временно неактивна, например поради неблагоприятни атмосферни условия, сигналът трябва да е непрекъснат. За тази цел може да бъде използван предупредителният сигнал за неизправност, посочен в точка 1.4.2.

1.5. *Разпоредби за периодична техническа проверка*

- 1.5.1. При периодичните технически проверки трябва да е възможно да се потвърди правилното функциониране на LDWS посредством визуално наблюдение на положението, в което се намира предупредителният сигнал за неизправност след преместване на контактния ключ в положение на включено захранване (изключен — системата е в изправност, включен — наличие на неизправност в системата).

В случая, когато предупредителният сигнал за неизправност се появява в общо пространство, трябва да се следи дали общото пространство е в изправно състояние, преди да се извърши проверката за състоянието на предупредителния сигнал за неизправност.

- 1.5.2. По време на одобряването на типа се представя описание на избраното от производителя средство за защита срещу неправомерно изменение на действието на системата за подаване на предупредителни сигнали за неизправност, като се спазва поверителност.

Като алтернативен вариант това изискване за защита се изпълнява, когато има допълнително средство за проверка на правилното функциониране на LDWS.

2. **Процедури за изпитване**

- 2.1. Производителят предоставя комплект документи, който осигурява достъп до основната конструкция на системата и, ако е приложимо, средството за свързването ѝ с други системи на превозното средство. Трябва да се обясни функционирането на системата, като в документацията се опише как се проверява нейното функционално състояние, дали тя оказва влияние на други системи на превозното средство, както и използвания(те) метод(и) за определяне на ситуацията, които ще възникнат при появата на предупредителен сигнал за неизправност.

2.2. *Условия на изпитването*

- 2.2.1. Изпитването се провежда на равна, суха асфалтова или бетонна повърхност.
- 2.2.2. Температурата на околната среда трябва да бъде между 0 и 45 °C.
- 2.2.3. Видима маркировка на лентата за движение
- 2.2.3.1. Видимата маркировка на лентата за движение, използвана при посочените в точка 2.6 изпитвания на предупредителния сигнал при напускане на лентата за движение, трябва да бъде от един от видовете, посочени в допълнението към настоящото приложение, като маркировката трябва да бъде в добро състояние и от материал, отговарящ на стандарта за видима маркировка на лентата за движение, прилаган в съответната държава-членка. Разположението на използваната при изпитването видима маркировка на лентата за движение се отбелязва.

**▼B**

- 2.2.3.2. Производителят на превозното средство трябва, чрез използване на документация, да покаже съответствие с всички други видове маркировка, посочени в допълнението към настоящото приложение. Тази документация се прилага към протокола от изпитването.
- 2.2.3.3. Когато типът превозно средство може да бъде оборудван с различни варианти на LDWS със специфични за дадения регион настройки, производителят на превозното средство трябва да покаже, като представи документация, че изискванията на настоящия регламент са изпълнени за всички варианти.
- 2.2.4. Изпитването се провежда при условия на видимост, които позволяват безопасно управление при изискваната за изпитването скорост.
- 2.3. *Условия, свързани с превозното средство*
- 2.3.1. Маса по време на изпитването
- Превозното средство може да бъде изпитвано при всякакви условия на натоварване, като разпределението на масата по осите трябва да бъде посочено от производителя на превозното средство, като не трябва да превишава никоя от технически допустимите максимални маси за всяка от осите. След започване на процедурата за изпитване не се позволяват изменения. Производителят на превозното средство трябва, чрез използване на документация, да покаже, че системата функционира при всички условия на натоварване.
- 2.3.2. Превозното средство се изпитва при препоръчаното от производителя му налягане в гумите.
- 2.3.3. Когато LDWS дава възможност за настройване от ползвателя на прага на задействане на сигнала за предупреждение, определеното в точка 2.5 изпитване се провежда при максималната настройка на този праг. След започване на процедурата за изпитване не се позволяват изменения.
- 2.4. *Изпитване за проверка на оптичния предупредителен сигнал*
- При неподвижно превозно средство се проверява дали оптичният(те) предупредителен(ни) сигнал(и) отговаря(т) на изискванията в точка 1.4.3.
- 2.5. *Изпитване на предупредителния сигнал при напускане на лентата за движение*
- 2.5.1. Превозното средство се управлява плавно при скорост 65 km/h +/- 3 km/h в центъра на изпитвателната лента за движение, така че поведението му да е стабилно.
- При поддържане на предписаната скорост превозното средство бавно се отклонява наляво или надясно при скорост на отклонение 0,1—0,8 m/s, така че да пресече маркировката на лентата за движение. Изпитването се повтаря при различни стойности на скоростта на отклонение в диапазона 0,1—0,8 m/s.
- Изпитването по-горе се повтаря, като превозното средство се отклонява в обратната посока.
- 2.5.2. LDWS трябва да подаде посочения в точка 1.4.1 предупредителен сигнал при напускане на лентата за движение най-късно когато външната страна на гумата на предното колело на превозното средство, което е най-близо до маркировката на лентата за движение, пресече линия, отстояща на 0,3 m от външния ръб на видимата маркировка на лентата за движение, спрямо която превозното средство се отклонява.
- 2.6. *Изпитване за откриване на неизправност*
- 2.6.1. Симулира се неизправност на LDWS, например чрез прекъсване на захранването на някой от компонентите на LDWS или прекъсване на електрическите връзки между компонентите на LDWS. При симулиране на неизправност на LDWS не се прекъсват електрическите връзки, използвани за подаване на посочения в точка 1.4.2 предупредителен сигнал за неизправност, както и за посоченото в точка 1.3 средство за деактивиране на LDWS.

**▼B**

- 2.6.2. Посоченият в точка 1.4.2 предупредителен сигнал за неизправност се активира и остава в активирано състояние по време на движението на превозното средство, като се активира отново след последващ цикъл на изключване — включване на запалването, докато е налице симулираната неизправност.
- 2.7. *Изпитване за деактивиране на системата*
- 2.7.1. Ако превозното средство е оборудвано със средство за деактивиране на LDWS, контактният ключ се поставя в положение „включено“ (работа) и LDWS се деактивира. Посоченият в точка 1.3.2 предупредителен сигнал трябва да се активира. Контактният ключ се поставя в положение „изключено“. След това контактният ключ се поставя отново в положение „включено“ (работа) и се проверява дали по-рано активираният предупредителен сигнал не е отново активиран, като по този начин да указва, че LDWS е възстановена в началното си състояние, както е посочено в точка 1.3.1. Ако системата за запалване се активира посредством „ключ“, посоченото по-горе изискване трябва да бъде изпълнено, без ключът да се изважда.

▼ C1








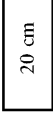

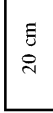


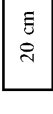

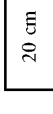



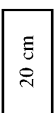
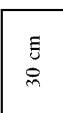


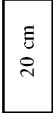

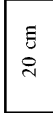


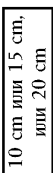
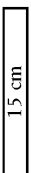
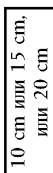
## Допълнение

## Идентификация на видимата маркировка на лентата за движение















1. За целите на процедурите за изпитване, посочени в точки 2.2 и 2.5 от приложение II, широчината на изпитвателната лента за движение трябва да е по-голяма от 3,5 m.
2. Приема се, че определената в таблица 1 видима маркировка на лентата за движение е бяла, освен ако не е посочено друго в настоящото допълнение.
3. Таблица 1 се използва за одобряване в съответствие с точки 2.2 и 2.5 от приложение II към настоящия регламент.

Таблица 1




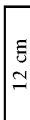



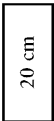
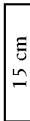
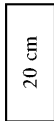


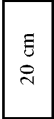

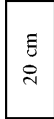














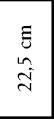

## Определени видими маркировки на лентата за движение

Маркировката от лявата страна на лентата за движение	ШАРКА		ДЪРЖАВА	ШИРОЧИНА		
	Осева линия	Маркировка от дясната страна на лентата за движение		Маркировка от лявата страна на лентата за движение	Осева линия	Маркировка от дясната страна на лентата за движение
			Определяне на широчината на лентата за движение за целите на настоящия регламент			
	5 m  12 m → 	20 m  4 m → 	ИСПАНИЯ			
	3 m  9 m → 		ШВЕЦИЯ			
	2,5 m  10 m → 		БЕЛГИЯ			
	2 m  7 m → 		ОБЕДИНЕНО КРАЛСТВО Магистрала (*)			
	2 m  7 m → 		ОБЕДИНЕНО КРАЛСТВО Път с две отделни платна			

▼ C1

ШАРКА		ДЪРЖАВА	ШИРОЧИНА		
Маркировка от лявата страна на лентата за движение	Осева линия		Маркировка от лявата страна на лентата за движение	Осева линия	Маркировка от дясната страна на лентата за движение
	3 m  6 m 	ОБЕДИНЕНО КРАЛСТВО Път с едно платно (ограничение на скоростта > 40 mph)	10 cm или 15 cm, или 20 cm	10 или 15 cm	10 cm или 15 cm, или 20 cm
	5 m  10 m 	ДАНИЯ	30 cm	15 cm	30 cm
	3 m  9 m 	КРАЛСТВО НИДЕРЛАНДИЯ	15 cm	10 cm	15 cm
	3 m  4,5 m 	ИТАЛИЯ Второстепенни и местни пътища	12 или 15 cm	10 или 12 cm	12 или 15 cm
	4,5 m  7,5 m 	ИТАЛИЯ Магистрала	25 cm	15 cm	25 cm
	3 m  4,5 m 	ИТАЛИЯ Главен път	25 cm	15 cm	25 cm
	4 m  8 m 	ИРЛАНДИЯ	15 cm	10 cm	15 cm

## ▼ C1

ШАРКА		ДЪРЖАВА	ШИРОЧИНА		
Маркировка от лявата страна на лентата за движение	Осева линия		Маркировка от лявата страна на лентата за движение	Осева линия	Маркировка от дясната страна на лентата за движение
	3 m  9 m 	ГЪРЦИЯ			
	4 m  10 m 	ПОРТУГАЛИЯ			
	3 m  9 m 	ФИНЛАНДИЯ			
	4 m  8 m 	ГЕРМАНИЯ Второстепенен път			
	6 m  12 m 	ГЕРМАНИЯ Магистрала			
	3 m  10 m 	39 m  13 m 	ФРАНЦИЯ Магистрала (*)		



## ▼ C1

ШАРКА			ДЪРЖАВА	ШИРОЧИНА		
Маркировката от лявата страна на лентата за движение	Осева линия	Маркировка от дясната страна на лентата за движение		Маркировка от лявата страна на лентата за движение	Осева линия	Маркировка от дясната страна на лентата за движение
			<p>ФРАНЦИЯ</p> <p>Скоростни пътища (4 или 2 × 2 ленти за движение)</p>			
			<p>ФРАНЦИЯ</p> <p>(други видове пътища)</p>			

(\*) С изключение на някои зони (напр. свързващ път, лента за движение на бавно движещи се превозни средства ...).