

RETSAKTER VEDTAGET AF ORGANER OPRETTET VED INTERNATIONALE AFTALER

Kun de originale FN/ECE-tekster har retlig virkning i henhold til folkeretten. Dette regulativs nuværende status og ikrafttrædelsesdato bør kontrolleres i den seneste version af FN/ECE's statusdokument TRANS/WP.29/343, der findes på adressen:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Regulativ nr. 130 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af motorkøretøjer for så vidt angår systemet til advarsel om uforvarende kørebaneoverskridelse (LDWS)

Ikrafttrædelsesdato: 9. juli 2013

INDHOLDSFORTEGNELSE

REGULATIV

1. Anvendelsesområde
2. Definitioner
3. Ansøgning om godkendelse
4. Godkendelse
5. Forskrifter
6. Prøvningsforskrifter
7. Ændring af køretøjstypen og udvidelse af godkendelsen
8. Produktionens overensstemmelse
9. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse
10. Endeligt ophør af produktionen
11. Navn og adresse på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningen, og på de typegodkendende myndigheder

BILAG

1. Meddelelsesformular
2. Udformning af godkendelsesmærker
3. Synlige vejbaneafmærkninger

1. ANVENDELSESOMRÅDE

Dette regulativ finder anvendelse på systemer til advarsel om uforvarende kørebaneoverskridelse til køretøjer i klasse M₂, N₂, M₃ og N₃ ⁽¹⁾.

2. DEFINITIONER

I dette regulativ forstås ved:

- 2.1. »godkendelse af køretøjstype«: den fulde procedure, hvormed en kontraherende part i overenskomsten attesterer, at en køretøjstype opfylder de tekniske forskrifter i dette regulativ
- 2.2. »køretøjstype for så vidt angår køretøjets system til advarsel om uforvarende kørebaneoverskridelse (Lane Departure Warning System)«: en klasse køretøjer, som ikke adskiller sig fra hinanden på væsentlige punkter som:
 - a) fabrikantens handelsnavn eller -mærke
 - b) de af køretøjets egenskaber, der i væsentlig grad indvirker på funktionen af systemet til advarsel om uforvarende kørebaneoverskridelse
 - c) type og konstruktion af systemet til advarsel om uforvarende kørebaneoverskridelse

⁽¹⁾ Som defineret i sektion 2 i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3) (dokument TRANS/wp.29/78/rev.2/amend. 2, stk. 2) — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

- 2.3. »system til advarsel om at kørebanen forlades (LDWS)«: et system, der advarer føreren om, at køretøjet utilsigtet er ved at bevæge sig ud af dets kørebane
- 2.4. »kørebane«: en af de langsgående baner, en vej er opdelt i (som vist i bilag 3)
- 2.5. »synlig kørebaneafmærkning«: afgrænsningslinjer, som er placeret langs kanten af kørebanen, og som er direkte synlige for føreren, mens denne kører (f.eks. ikke dækket af sne osv.)
- 2.6. »hastighed af kørebaneoverskridelse«: den hastighed, med hvilken køretøjet nærmer sig den synlige kørebaneafmærkning i en ret vinkel ved det punkt, hvor advarslen afgives
- 2.7. »fællesfelt«: et område, hvori to eller flere informationsfunktioner kan vises, men dog ikke samtidig.

3. ANSØGNING OM GODKENDELSE

- 3.1. Ansøgningen om godkendelse af en køretøjstype, for så vidt angår LDWS, indgives af køretøjets fabrikant eller dennes behørigt bemyndigede repræsentant.
- 3.2. Ansøgningen ledsages af følgende dokumenter i tre eksemplarer og af følgende oplysninger:
 - 3.2.1. En beskrivelse af køretøjets type for så vidt angår de under punkt 5 nedenfor nævnte kriterier ledsaget af målskitser og dokumentationen i punkt 6.2.3.2 og 6.2.3.3 nedenfor. De numre og/eller symboler, der identificerer køretøjstypen, skal angives.
- 3.3. Der skal til den tekniske tjeneste, som skal foretage prøvning med henblik på godkendelse, indleveres et køretøj, der er repræsentativt for den type køretøj, som skal godkendes.

4. GODKENDELSE

- 4.1. Hvis det køretøj, der søges godkendt efter dette regulativ, opfylder forskrifterne i punkt 5 nedenfor, meddeles godkendelse af den pågældende køretøjstype.
- 4.2. Hver godkendt køretøjstype tildeles et godkendelsesnummer. De første to cifre (00 for regulativet i dets oprindelige form) angiver den ændringsserie, som omfatter de seneste vigtige tekniske ændringer af regulativet på godkendelsens udstedelsestidspunkt. Samme kontraherende part må ikke tildele samme typegodkendelsesnummer til samme køretøjstype, som er udstyret med et andet system til advarsel om uforvarende kørebaneoverskridelse, eller til en anden køretøjstype.
- 4.3. Meddelelsen om godkendelse, udvidelse, nægtelse af godkendelse eller inddragelse af godkendelse efter dette regulativ skal fremsendes til de kontraherende parter i overenskomsten, der anvender dette regulativ, i form af en formular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ samt fotografier og/eller tegninger, indsendt af ansøgeren, i et format på højst A4 (210 × 297 mm) eller foldet til dette format og i passende skala.
- 4.4. Ethvert køretøj, som er i overensstemmelse med en type, som er godkendt efter dette regulativ, skal på et let synligt og let tilgængeligt sted, der er angivet i godkendelsesattesten, være påført et internationalt godkendelsesmærke, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 2, og som består af følgende:
 - 4.4.1. en cirkel, som omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse ⁽¹⁾
 - 4.4.2. nummeret på dette regulativ efterfulgt af bogstavet »R«, en bindestreg og godkendelsesnummeret til højre for den cirkel, der er foreskrevet i punkt 4.4.1 ovenfor.
- 4.5. Er køretøjet i overensstemmelse med en køretøjstype, som i henhold til et eller flere andre af de til overenskomsten vedføjede regulativer er godkendt i samme stat, som har meddelt godkendelse efter dette regulativ, behøver det i punkt 4.4.1 ovenfor foreskrevne symbol ikke gentages. I så fald skal regulativet og godkendelsesnumrene samt de ekstra symboler placeres i lodrette kolonner til højre for det symbol, der er beskrevet i punkt 4.4.1.
- 4.6. Godkendelsesmærket skal være letlæseligt og må ikke kunne fjernes.

⁽¹⁾ Kendingsnumrene for de kontraherende parter i 1958-overenskomsten er angivet i bilag 3 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2/Amend.3 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

- 4.7. Godkendelsesmærket skal anbringes tæt ved eller på køretøjets fabrikationsplade.
5. FORSKRIFTER
- 5.1. Generelt
- 5.1.1. Ethvert køretøj, der er udstyret med et LDWS, som er i overensstemmelse med definitionen i punkt 2.3 ovenfor, skal opfylde forskrifterne i punkt 5.1-5.5 i dette regulativ.
- 5.1.2. LDWS-systemets effektivitet må ikke kunne forringes af magnetiske eller elektriske felter. Denne betingelse anses for opfyldt, hvis regulativ nr. 10, ændringsserie 03, er overholdt.
- 5.2. Præstationskrav
- 5.2.1. Når systemet er aktivt, som nærmere specificeret i punkt 5.2.3 nedenfor, skal LDWS advare føreren, hvis køretøjet overskrider en synlig kørebaneafmærkning for den kørbane, som bilen kører i, på en vej med en retningsform, der varierer mellem ligeudgående og en kurve, hvor den inderste kørebaneafmærkning har en radius på mindst 250 m, hvis denne overskridelse sker uforvarende. Nærmere bestemt gælder:
- 5.2.1.1. Det skal give føreren den advarsel, der er nærmere specificeret i punkt 5.4.1 nedenfor, når det afprøves i overensstemmelse med bestemmelserne i punkt 6.5 nedenfor (prøvning af advarsel om uforvarende kørebaneoverskridelse) og med kørebaneafmærkninger som specificeret i punkt 6.2.3 nedenfor.
- 5.2.1.2. Den advarsel, der er nævnt i punkt 5.2.1 ovenfor kan ignoreres, når en handling fra førerens side angiver en hensigt om at forlade kørebanen.
- 5.2.2. Systemet skal også give føreren den advarsel, der er nærmere specificeret i punkt 5.4.2 nedenfor, når det prøves i overensstemmelse med bestemmelserne i punkt 6.6 nedenfor (prøvning af fejldetektion). Signalet skal være konstant.
- 5.2.3. LDWS-systemet skal mindst være aktivt ved køretøjshastigheder på over 60 km/h, medmindre det deaktiveres manuelt, jf. punkt 5.3 nedenfor.
- 5.3. Hvis et køretøj er udstyret med et middel til at deaktivere LDWS-funktionen, finder følgende bestemmelser anvendelse:
- 5.3.1. LDWS-funktionen skal automatisk genindkobles ved begyndelsen af hver ny tændingscyklus (»on« (kørsel)).
- 5.3.2. Et konstant optisk advarselssignal skal vise føreren, at LDWS-funktionen er blevet deaktiveret. Det gule advarselssignal i punkt 5.4.2 nedenfor kan anvendes til dette formål.
- 5.4. Advarselssignaler
- 5.4.1. Den advarsel om uforvarende kørebaneoverskridelse, der er omhandlet i punkt 5.2.1 ovenfor, skal kunne opfattes af føreren og afgives:
- a) med mindst to advarselsmidler, idet der vælges mellem optiske, akustiske og haptiske midler eller
- b) med ét advarselsmiddel, idet der vælges mellem haptiske og akustiske midler, med rumlig angivelse af retningen af køretøjets utilsigtede afdrift.
- 5.4.1.1. Hvis der anvendes et optisk signal til advarsel om uforvarende kørebaneoverskridelse, kan det bruge et blinkende fejlangivelsessignal som specificeret i punkt 5.4.2.
- 5.4.2. Det i punkt 5.2.2 ovenfor omhandlede fejlangivelsessignal skal være et gult optisk advarselssignal.
- 5.4.3. Systemets optiske advarselssignal skal aktiveres, enten når tændingen (startanordningen) står på »on« (kørsel), eller når tændingen (startanordningen) er i en position mellem »on« (kørsel) og »start«, der af fabrikanten er angivet som en kontrolposition (initial system(power-on)). Dette krav gælder ikke for advarselssignaler, der vises i et fællesfelt.
- 5.4.4. Advarselssignalerne skal være synlige også i fuldt dagslys; føreren skal fra førersædet let kunne kontrollere, at signalerne er funktionsdygtige.
- 5.4.5. Når føreren får et optisk advarselssignal, der angiver, at LDWS-systemet midlertidigt er ude af funktion, f.eks. som følge af ugunstige vejrforhold, skal signalet være konstant. Det gule advarselssignal i punkt 5.4.2 ovenfor anvendes til dette formål.

5.5. Bestemmelser vedrørende periodisk syn

- 5.5.1. Ved et periodisk teknisk syn skal det være muligt at kontrollere, at LDWS-systemets funktionsstatus er korrekt, ved hjælp af en synlig observation af fejlanvisningssignalets status efter »power-ON« (slukket — systemet er i orden, tændt — der er en systemfejl).

Hvis fejlangivelsessignalet vises i et fællesfelt, skal det først observeres, at fællesfeltet er i funktion, før status af fejlangivelsessignalet kontrolleres.

- 5.5.2. Ved typegodkendelsen afgives en fortrolig beskrivelse af den anvendte metode til beskyttelse mod simpel uautoriseret manipulation af det af fabrikanten valgte fejlangivelsessignal.

Alternativt anses dette beskyttelseskrav for at være opfyldt, når der findes et ekstra system til kontrol af korrekt driftsstatus for LDWS.

6. PRØVNINGSFORSKRIFTER

- 6.1. Fabrikanten skal levere en kortfattet dokumentationspakke, som giver adgang til systemets grundlæggende konstruktion og, hvis det er relevant, de måder, som det er forbundet til andre køretøjssystemer på. Systemets funktion skal forklares, og dokumentationen skal beskrive, hvordan systemets driftsstatus kontrolleres, om det har indflydelse på andre køretøjssystemer, samt metoden/metoderne til at fastlægge de situationer, som vil medføre visning af et fejlangivelsessignal.

6.2. Prøvningsforhold

- 6.2.1. Prøvningen udføres på en flad og tør asfalt- eller betonoverflade.

- 6.2.2. Den omgivende temperatur skal være mellem 0 °C og 45 °C.

6.2.3. Synlige kørebaneafmærkninger

- 6.2.3.1. De synlige kørebaneafmærkninger, der skal anvendes til prøvningen af advarsel om uforvarende kørebaneoverskridelse som omhandlet i punkt 6.5 nedenfor, skal være de gældende hos en af de kontraherende parter, jf. bilag 3 til dette regulativ, og afmærkningerne skal være i god stand og bestå af et materiale, der er i overensstemmelse med standarden for synlige kørebaneafmærkninger hos den pågældende kontraherende part. Layout af den synlige kørebaneafmærkning, der anvendes til prøvningen, skal registreres.

- 6.2.3.2. Køretøjsfabrikanten skal ved hjælp af dokumentation påvise overensstemmelse med alle de andre kørebaneafmærkninger, der er angivet i bilag 3 til dette bilag. Sådan dokumentation vedlægges prøvningsrapporten.

- 6.2.3.3. Hvis køretøjstypen kan udstyres med forskellige varianter af LDWS med specifikke regionale tilpasninger, skal fabrikanten ved hjælp af dokumentation påvise, at kravene i dette regulativ er opfyldt for alle varianter.

- 6.2.4. Prøvningen skal udføres under sigtbarhedsforhold, der muliggør sikker kørsel ved den påkrævede prøvningshastighed.

6.3. Køretøjsforhold

6.3.1. Prøvningsvægt

Køretøjet kan prøves ved alle belæsningsforhold, idet massens fordeling på akslerne skal være den af fabrikanten opgivne, og uden at det tilladte akseltryk for de enkelte aksler overskrides. Der må ikke foretages ændringer, når prøvningsproceduren er påbegyndt. Køretøjsfabrikanten skal ved hjælp af dokumentation påvise, at systemet fungerer ved alle belæsningsforhold.

- 6.3.2. Køretøjet skal prøves ved de dæktryk, som anbefales af køretøjsfabrikanten.

- 6.3.3. Hvis LDWS-systemet er udstyret med en alarmtærskel, som kan justeres af brugeren, skal prøvningen i punkt 6.5 nedenfor udføres med alarmtærskelen indstillet på den maksimale indstilling for kørebaneoverskridelse. Der må ikke foretages ændringer, når prøvningsproceduren er påbegyndt.

6.4. Prøvning til kontrol af optisk advarselssignal

Mens køretøjet er stillestående, kontrolleres det, at de(t) optiske advarselssignal(er) opfylder kravene i punkt 5.4.3 ovenfor.

6.5. Prøvning af advarsel om uforvarende kørebaneoverskridelse

- 6.5.1. Køretøjet køres med en hastighed på 65 km/h +/- 3 km/h blødt ind i midten af prøvekørebanelen, således at køretøjet er retningsstabilt.

Idet man opretholder den foreskrevne hastighed, lader man forsigtigt køretøjet bevæge sig en smule mod venstre eller højre med en afbøjningshastighed på mellem 0,1 og 0,8 m/s, således at køretøjet overskrider kørebaneafmærkningen. Prøvningen gentages med en anden afbøjningshastighed inden for området 0,1 til 0,8 m/s.

Ovenstående prøvning gentages med afbøjning til den modsatte side.

- 6.5.2. LDWS skal give den advarsel om uforvarende kørebaneoverskridelse, der er nævnt i punkt 5.4.1 ovenfor, senest når yderkanten af det af køretøjets forhjul, der er nærmest kørebaneafmærkningen, overskrider en linje beliggende 0,3 m uden for yderkanten af den synlige kørebaneafmærkning, som køretøjet er på vej mod.

6.6. Prøvning af fejldetektion

- 6.6.1. Der simuleres et svigt i LDWS ved at afbryde strømkilden til en komponent i LDWS eller ved at afbryde en elektrisk forbindelse mellem LDWS-komponenter. De elektriske forbindelser til fejlangivelsessignalet som omhandlet i punkt 5.4.2 ovenfor og midlet til at deaktivere LDWS som omhandlet i punkt 5.3 ovenfor må ikke frakobles ved simulering af LDWS-fejl.

- 6.6.2. Det fejlangivelsessignal, der er omhandlet i punkt 5.4.2 ovenfor, skal aktiveres og forblive aktiveret, mens køretøjet kører, og det skal aktiveres igen efter en efterfølgende cyklus med tændingsslukning (»off«) og tænding (»on«), så længe den simulerede fejl er til stede.

6.7. Prøvning af deaktivering

- 6.7.1. Hvis køretøjet er udstyret med et middel til at deaktivere LDWS, drejes tændingen til »on« (kørsel), og LDWS deaktiveres. Det advarselssignal, der er omhandlet i punkt 5.3.2 ovenfor, skal aktiveres. Tændingen drejes til slukket (»off«). Tændingen drejes igen til »on« (kørsel), og det kontrolleres, at det tidligere aktiverede advarselssignal ikke genaktiveres, og dette indikerer, at LDWS er blevet genindkoblet som angivet i punkt 5.3.1 ovenfor. Hvis tændingen foregår ved hjælp af en »nøgle«, skal ovennævnte krav opfyldes, uden at nøglen fjernes.

7. ÆNDRING AF KØRETØJSTYPEN OG UDVIDELSE AF GODKENDELSEN

- 7.1. Enhver ændring af køretøjstypen som defineret i punkt 2.2 i dette regulativ skal meddeles til den typegodkendende myndighed, som har godkendt køretøjstypen. Den pågældende typegodkendende myndighed kan da enten:

- 7.1.1. skønne, at de pågældende ændringer ikke har nogen negativ virkning for opfyldelsen af betingelserne for udstedelse af godkendelsen og for udvidelse af godkendelsen

- 7.1.2. skønne, at de pågældende ændringer medfører, at betingelserne for meddelelse af godkendelsen ikke længere er opfyldt og kræve yderligere prøvninger eller supplerende kontrol, inden den meddeler udvidelse af godkendelsen.

- 7.2. De kontraherende parter, der anvender dette regulativ, underrettes om, hvorvidt godkendelse er meddelt eller nægtet, med angivelse af ændringer, efter proceduren i punkt 4.3 ovenfor.

- 7.3. Den typegodkendende myndighed underretter de øvrige kontraherende parter om udvidelsen ved hjælp af meddelelsesformularen i bilag 1 til regulativet. Den skal tildele et serienummer til hver udvidelse: det såkaldte udvidelsesnummer.

8. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

- 8.1. Procedurerne til sikring af produktionens overensstemmelse skal være i overensstemmelse med de almindelige bestemmelser i overenskomstens artikel 2 og tillæg 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), idet der gælder følgende forskrifter:

- 8.2. Et køretøj, der er godkendt i henhold til dette regulativ, skal være således fremstillet, at det svarer til den godkendte type, idet det skal opfylde de krav, der er fastlagt i punkt 5 ovenfor.

- 8.3. Den typegodkendende myndighed, der har meddelt godkendelse, kan til hver en tid efterprøve de metoder, der anvendes til kontrol af overensstemmelsen i de enkelte produktionsanlæg. Der foretages normalt en inspektion hvert andet år.

9. SANKTIONER I TILFÆLDE AF PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE

- 9.1. En godkendelse, som er meddelt for en type køretøj i henhold til dette regulativ, kan inddrages, hvis kravene i punkt 8 ovenfor ikke er opfyldt.
- 9.2. Hvis en af de kontraherende parter inddrager en godkendelse, som den tidligere har meddelt, skal den straks underrette de øvrige kontraherende parter, der anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en meddelelsesformular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

10. ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN

Hvis indehaveren af godkendelsen endeligt ophører med at fremstille en køretøjstype, som er godkendt i henhold til dette regulativ, skal han underrette den typegodkendende myndighed, som har meddelt godkendelsen herom. Denne underretter straks de øvrige kontraherende parter i overenskomsten, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelsesformular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

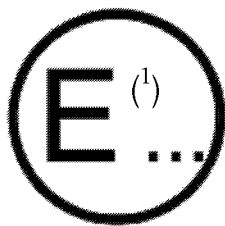
11. NAVN OG ADRESSE PÅ DE TEKNISKE TJENESTER, SOM ER ANSVARLIGE FOR UDFØRELSE AF GODKENDELSESPRØVNINGEN, OG PÅ DE TYPEGODKENDENDE MYNDIGHEDER

De kontraherende parter i overenskomsten, der anvender dette regulativ, meddeler FN's sekretariat navn og adresse på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningsne, og på de typegodkendende myndigheder, som meddeler godkendelse, og til hvem formularer med attestering af godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelser skal fremsendes.

BILAG 1

MEDDELELSESFORMULAR

(Største format: A4 (210 x 297 mm))



Udstedt af: Myndighedens navn

.....

.....

.....

Vedrørende ⁽²⁾: Meddelelse af godkendelse

Udvidelse af godkendelse

Nægtelse af godkendelse

Inddragelse af godkendelse

Endeligt ophør af produktionen

for en type køretøj for så vidt angår systemet til advarsel om uforvarende kørebaneoverskridelse (LDWS) i henhold til regulativ nr. 130

Godkendelse nr.: Udvidelse nr.:

1. Varemærke:
2. Type og handelsbetegnelse(r):
3. Fabrikantens navn og adresse:
4. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant:
5. Kort beskrivelse af køretøjet:
6. Dato for indlevering af køretøjet til godkendelse:
7. Teknisk tjeneste, der står for godkendelsesprøvningsne:
8. Dato på rapport udstedt af den pågældende tekniske tjeneste:
9. Nummer på rapport udstedt af denne tjeneste:
10. Godkendelse med hensyn til LDWS er meddelt/nægtet ⁽²⁾:
11. Sted:
12. Dato:
13. Underskrift:
14. Der er som bilag vedlagt følgende dokumenter, hvorpå er angivet ovenstående godkendelsesnummer:
15. Bemærkninger:

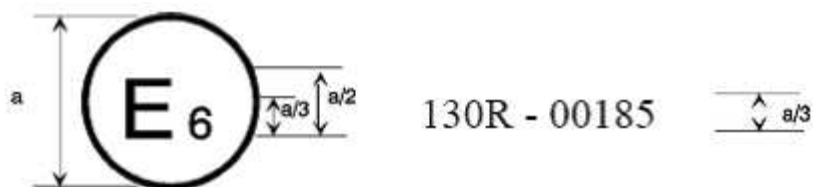
⁽¹⁾ Kendingsnummeret på den stat, som har meddelt/udvidet/nægtet/inddraget godkendelse (jf. regulativets bestemmelser om godkendelse).

⁽²⁾ Det ikke gældende overstreges.

BILAG 2

UDFORMNING AF GODKENDELSESMÆRKER

(jf. punkt 4.4-4.4.2 i dette regulativ)

 $a = 8 \text{ mm min.}$

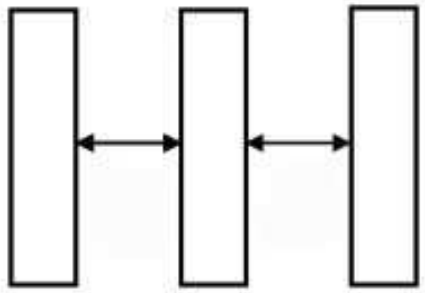
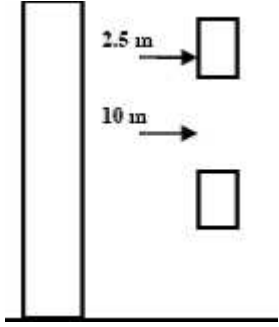
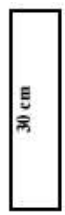
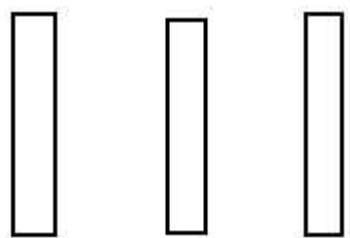
Godkendelsesmærket ovenfor viser, at den pågældende køretøjstype for så vidt angår LDWS-systemet er godkendt i Belgien (E 6) i henhold til regulativ nr. 130. De første to cifre i godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen er udstedt i overensstemmelse med kravene i regulativ nr. 130 i den oprindelige form.

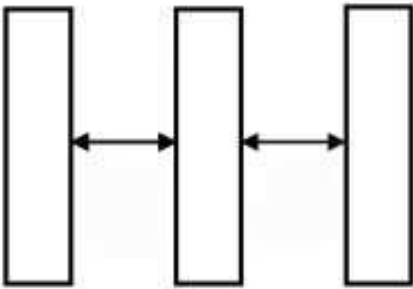
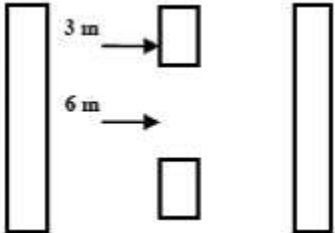
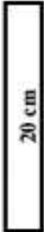
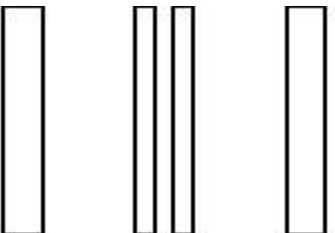
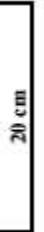
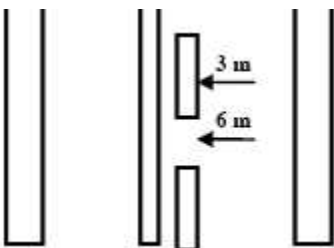
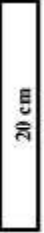
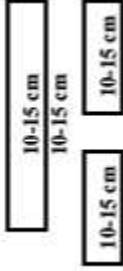
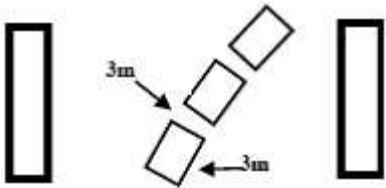
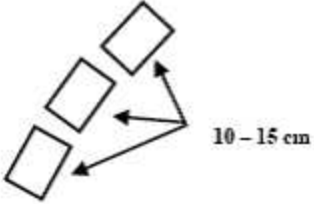
BILAG 3

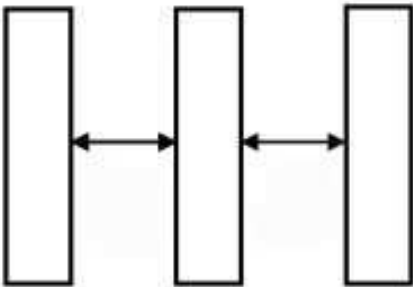
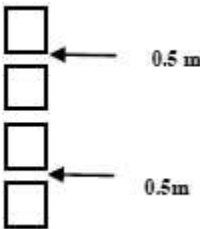
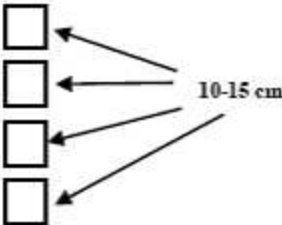
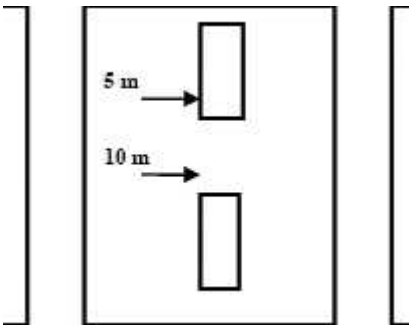
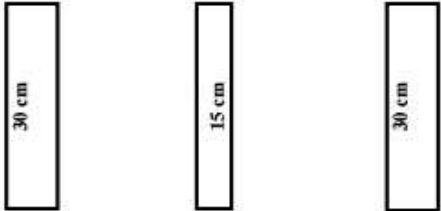
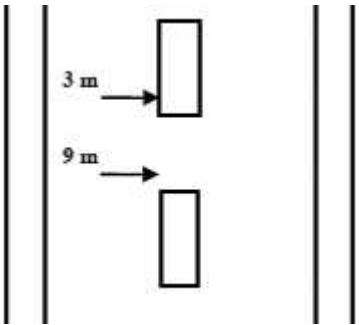
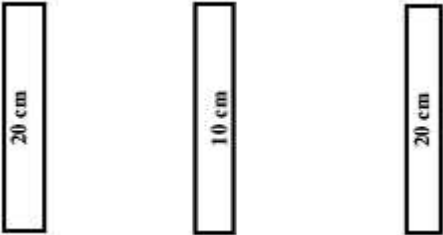
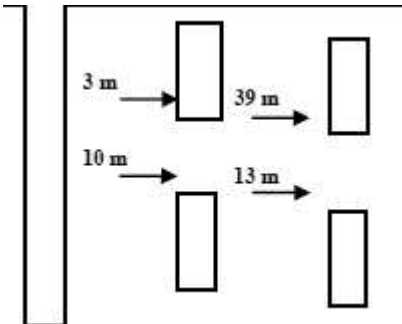
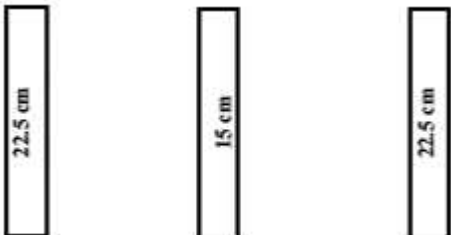
SYNLIGE VEJBANEAFMÆRKNINGER

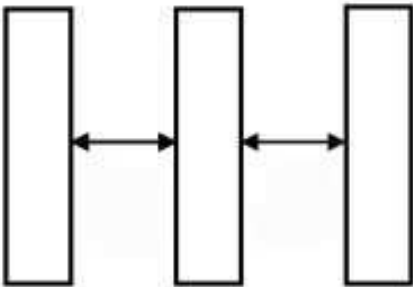
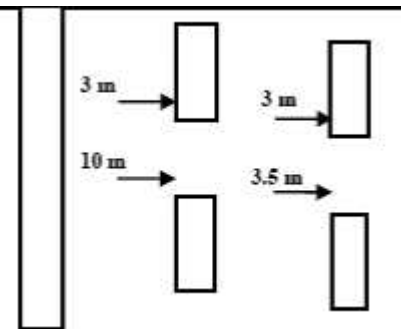
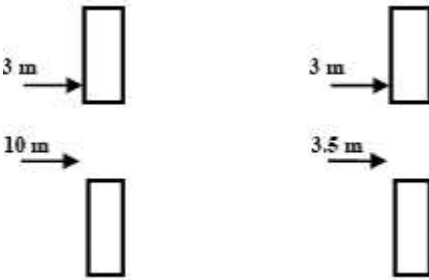
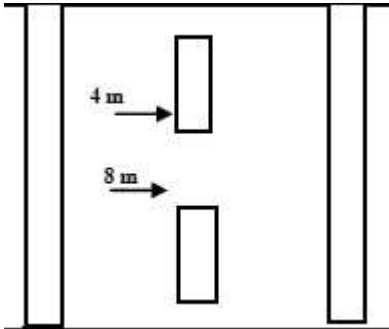
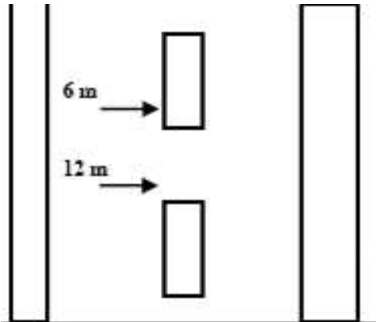
1. Ved den godkendelsesprøvning, der er omhandlet i punkt 6.2.3 og 6.5 i dette regulativ, skal prøvekørebanelens bredde være mere end 3,5 m.
2. De i tabel 1 nedenfor angivne kørebaneafmærkninger anses for at være hvide, medmindre andet er angivet i dette bilag.
3. Tabel over angivne synlige kørebaneafmærkninger, der anvendes til godkendelsesprøvning i henhold til punkt 6.2.3 og 6.5 i dette regulativ.

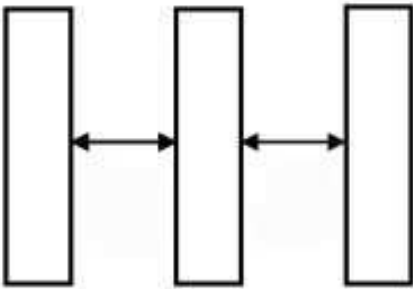
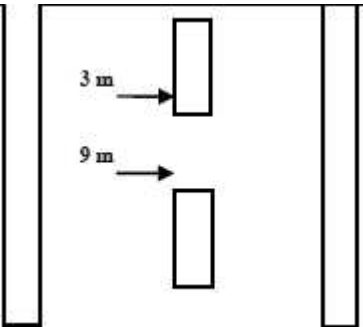
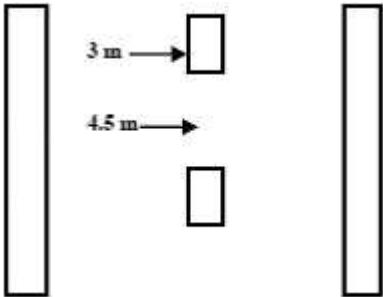
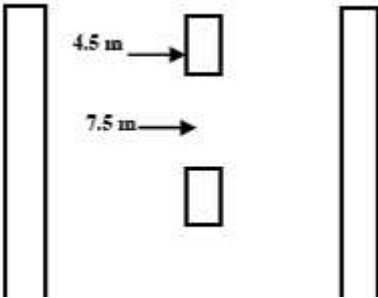
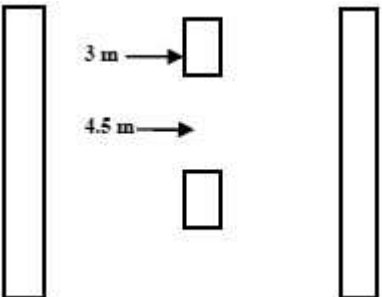
Tabel 1

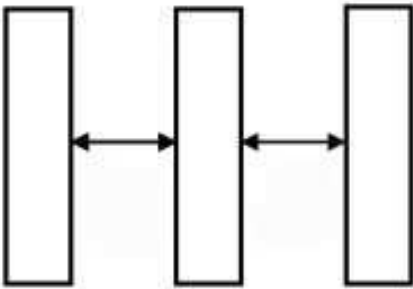
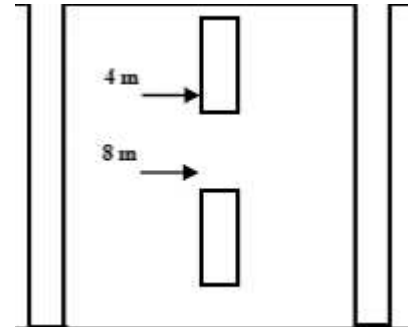
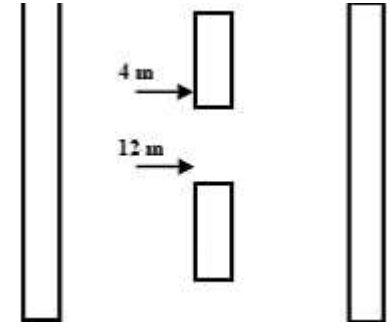
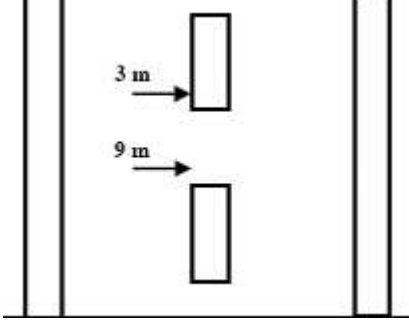
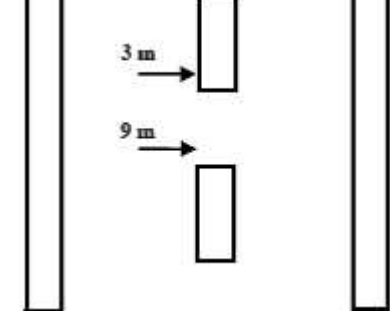
Mønster			Land	Bredde		
Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side		Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side
 Kørebanebr. Kørebanebr.			Definition af kørebanebredde for så vidt angår dette regulativ			
			CANADA			
 Midtlinjer gule, højre kantlinjer hvide, venstre kantlinjer gule			CANADA Modkørende trafik			

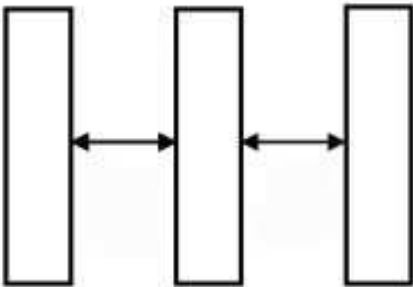
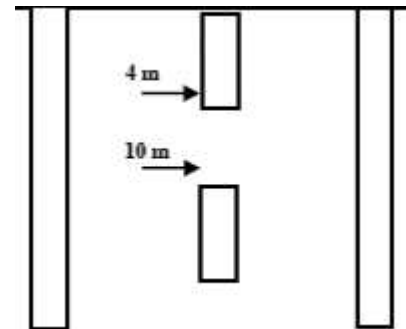
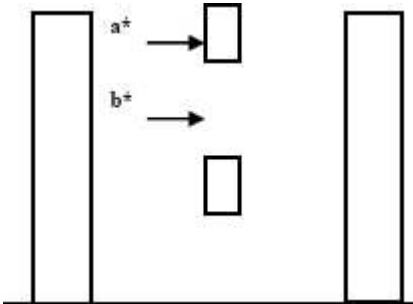
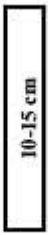
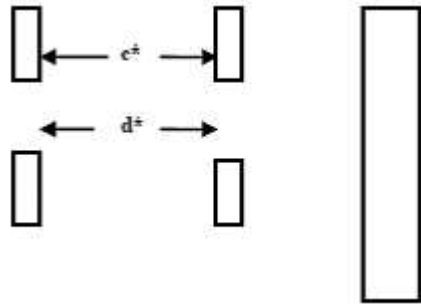
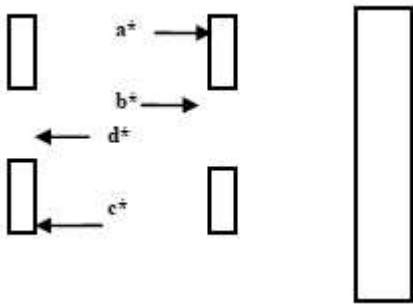
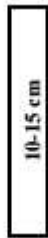
Mønster			Land	Bredde		
Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side		Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side
 Kørebanebr. Kørebanebr.			Definition af kørebanebredde for så vidt angår dette regulativ			
 Midtlinjer gule, højre kantlinjer hvide, venstre kantlinjer gule			CANADA Trafik i kørselsretningen			
 Midtlinjer gule, højre kantlinjer hvide, venstre kantlinjer gule			CANADA Modkørende trafik, hvor vognbaneskit er forbudt			
 Midtlinjer gule, højre kantlinjer hvide, venstre kantlinjer gule			CANADA Modkørende trafik, hvor vognbaneskit er tilladt fra én vognbane			
 Midtlinjer hvide			CANADA Varslingslinjer (continuity lines) ved sammenføring og opdeling af vognbaner			

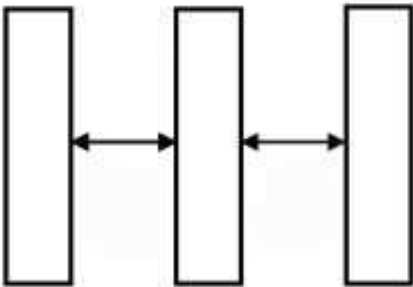
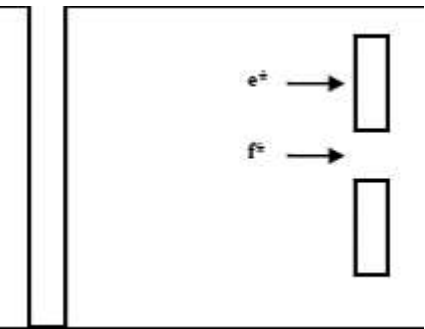
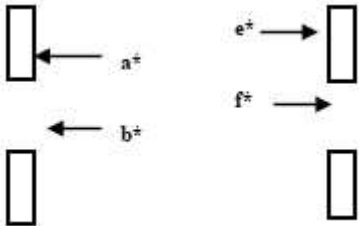
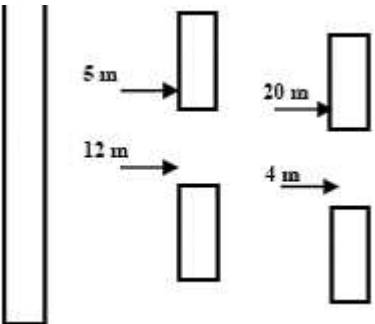
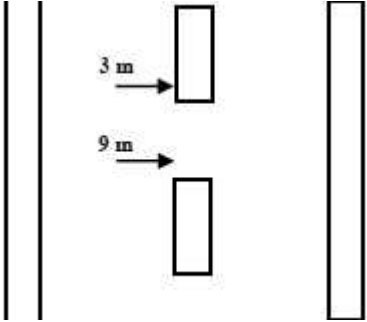
Mønster			Land	Bredde		
Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side		Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side
 Kørebanebr. Kørebanebr.			Definition af kørebanebredde for så vidt angår dette regulativ			
 Hvide linjer			CANADA Vejledende linjer (guiding lines)			
			DANMARK			
			FINLAND			
			FRANKRIG Motorvej (*)			

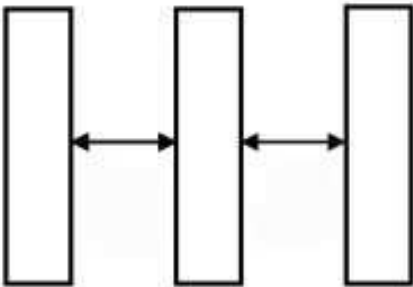
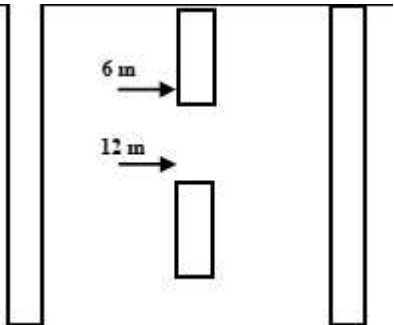
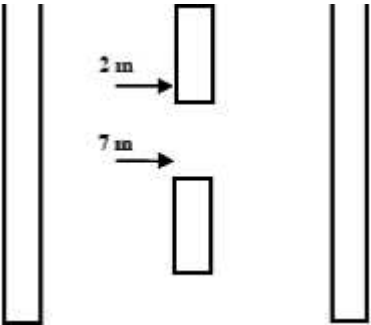
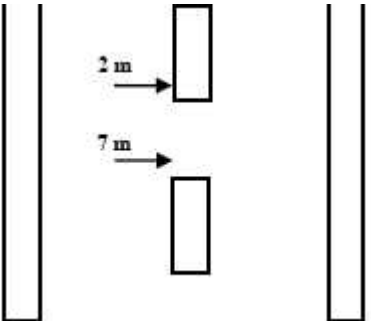
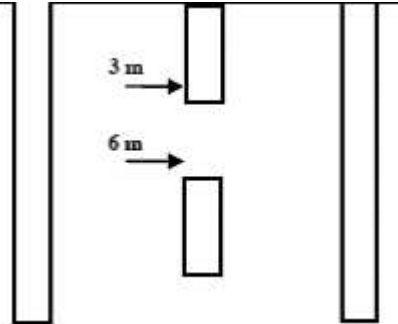
Mønster			Land	Bredde		
Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side		Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side
			Definition af kørebanebredde for så vidt angår dette regulativ			
Kørebanebr.	Kørebanebr.					
			FRANKRIG Landeveje (4 køreb- baner eller 2 × 2 køreb- baner)			
			FRANKRIG (andre veje)			
			TYSKLAND sekundære veje			
			TYSKLAND motorvej			

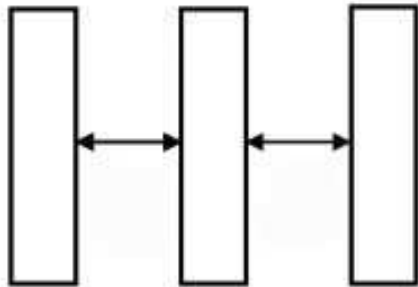
Mønster			Land	Bredde		
Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side		Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side
 Kørebanebr. Kørebanebr.			Definition af kørebanebredde for så vidt angår dette regulativ			
			GRÆKENLAND			
			ITALIEN Sekundære veje og lokalveje			
			ITALIEN Motorvej			
			ITALIEN Hovedveje			

Mønster			Land	Bredde		
Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side		Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side
 Kørebanebr. Kørebanebr.			Definition af kørebanebredde for så vidt angår dette regulativ			
 Kørebanebr. Kørebanebr.			IRLAND	 15 cm	 10 cm	 15 cm
 Kørebanebr. Kørebanebr.			JAPAN	 10 cm	 10 cm	 10 cm
 Kørebanebr. Kørebanebr.			NEDERLANDENE	 15 cm	 10 cm	 15 cm
 Kørebanebr. Kørebanebr.			NORGE	 20 cm	 15 cm	 20 cm

Mønster			Land	Bredde		
Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side		Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side
 Kørebanebr. Kørebanebr.			Definition af kørebanebredde for så vidt angår dette regulativ			
			PORTUGAL			
			RUSLAND Mere end én bane i hver retning (grundlæggende variant)			
			RUSLAND Mere end én bane i hver retning (variant 1 med en kørebane til reversibel trafik)			
			RUSLAND Mere end én bane i hver retning (variant 2 med en kørebane til reversibel trafik)			

Mønster			Land	Bredde		
Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side		Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side
 Kørebanebr. Kørebanebr.			Definition af kørebanebredde for så vidt angår dette regulativ			
			RUSLAND En bane i hver retning (Variant 1)			
			RUSLAND En bane i hver retning (Variant 2)			
			SPANIEN			
			SVERIGE			

Mønster			Land	Bredde		
Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side		Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side
 Kørebanebr. Kørebanebr.			Definition af kørebanebredde for så vidt angår dette regulativ			
			SCHWEIZ			
			DET FORENEDE KONGERIGE Motorvej (*)			
			DET FORENEDE KONGERIGE Vej med midte-radskillelse			
			DET FORENEDE KONGERIGE Vej uden midte-radskillelse (hastighedsgrænse > 40 mph)			

Mønster			Land	Bredde		
Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side		Kantmarkering i venstre side	Midtlinje	Kantmarkering i højre side
 Kørebanebr. Kørebanebr.			Definition af kørebanebredde for så vidt angår dette regulativ			

(¹) Bortset fra særlige områder (f.eks.: til- og frakørselsramper, krybespor).

(*) Bemærk:

For hastighedsgrænser op til 60 km/h:

a = 1...3 m b = 3...9 m a:b = 1:3

c = 3...6 m d = 1...2 m c:d = 3:1

e = 1 m f = 2 m e:f = 1:2

For hastighedsgrænser på over 60 km/h:

a = 3...4 m; b = 9...12 m; a:b = 1:3

c = 6...9 m d = 2...3 m c:d = 3:1

e = 2 m f = 4 m e:f = 1:2