

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2021/1958 НА КОМИСИЯТА

от 23 юни 2021 година

за допълнение на Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета чрез определяне на подробни правила относно специфичните процедури за изпитване и техническите изисквания за одобряване на типа на моторни превозни средства по отношение на техните системи за интелигентно регулиране на скоростта и за одобряването на тези системи като отделни технически възли и за изменение на приложение II към посочения регламент

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕО) № 406/2010, (ЕО) № 672/2010, (ЕО) № 1003/2010, (ЕО) № 1005/2010, (ЕО) № 1008/2010, (ЕО) № 1009/2010, (ЕО) № 19/2011, (ЕО) № 109/2011, (ЕО) № 458/2011, (ЕО) № 65/2012, (ЕО) № 130/2012, (ЕО) № 347/2012, (ЕО) № 351/2012, (ЕО) № 1230/2012 и (ЕО) 2015/166 на Комисията ⁽¹⁾, и по-специално член 4, параграф 6 и член 6, параграф 6 от него,

като има предвид, че:

- (1) В член 6 от Регламент (ЕС) 2019/2144 се изисква моторните превозни средства от категории М и N да бъдат оборудвани с някои усъвършенствани системи на превозното средство, включително интелигентни системи за регулиране на скоростта („ISA“). В приложение II към Регламент (ЕС) 2019/2144 се определят основните изисквания за одобряване на типа на моторни превозни средства по отношение на системите ISA.
- (2) Подробни правила относно специфичните процедури за изпитване и техническите изисквания за одобряване на типа на моторни превозни средства по отношение на системите ISA и за одобряването на тези системи като отделни технически възли.
- (3) В съответствие с член 3, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2019/2144 системата ISA представлява система за подпомагане на водача за поддържане на скоростта, подходяща за пътната обстановка, чрез предоставяне на целенасочена и подходяща обратна връзка. В момента съществуват няколко технически варианта за методика за обратна връзка, която да се използва като основа за системата ISA. Не всички от тези варианти обаче могат да се използват във всяко моторно превозно средство поради техните технически характеристики. Следователно е необходимо да се определят методики за обратна връзка, които са сравнимо безопасни и ефективни въпреки техните функционални различия. Целесъобразно е да се определят няколко методики за обратна връзка и на производителите да се даде възможност да изберат някоя от тези методики, на която да основат своите системи ISA.

⁽¹⁾ ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1.

- (4) За системата ISA могат да се използват различни методи за въвеждане на данни, като например наблюдение с камера, картографски данни и машинно учене, но действителното присъствие на реални знаци за изрично числено ограничение на скоростта винаги следва да е с приоритет спрямо всяка друга налична в превозното средство информация.
- (5) За изпитването на техническите възможности на системата ISA е необходимо да се създаде каталог на пътните знаци, използвани във всяка държава членка. Наборът от данни в каталога следва да служи за целите на одобряването на типа, без да се засягат приложимите национални правила за движение по пътищата.
- (6) Системите ISA могат да бъдат поставени в ситуация на двусмислена информация във връзка със скоростта поради липсващи, станали обект на вандализъм или манипулация, или повредени по друг начин знаци, грешно разположени знаци, лоши метеорологични условия или нехармонизирани, сложни и подразбиращи се ограничения за скоростта. Поради тази причина основният принцип следва да бъде, че водачът винаги е отговорен за спазването на съответните правила за движение и че системата ISA е система за подпомагане на водача въз основа на полагане на максимални усилия с цел водачът да бъде предупреден, когато това е възможно и уместно.
- (7) Специфичните процедури за изпитване и техническите изисквания за системите ISA следва да бъдат в най-голяма степен неутрални по отношение на технологията и да се основават на показателите, за да се създаде възможност за иновативни решения.
- (8) Специфичните процедури за изпитване и техническите изисквания за системите ISA следва също да гарантират, че системата не надхвърля възможностите на средностатистическия водач да тълкува и разбира съответната информация за ограничението на скоростта. Не следва да се изисква системите ISA да имат способностите на автономно управлявано превозно средство, а само да подпомагат водачите.
- (9) Оценяването на ефективността на различните методики за обратна връзка и функциите за управление на системите ISA в реални условия на движение ще бъде възможно само след като на пазара бъдат пуснати достатъчен брой моторни превозни средства, оборудвани с такива системи. От друга страна, от съществено значение е да се извърши оценка на функционирането на системите ISA въз основа на различни методики за обратна връзка в съответствие с настоящия регламент, при това не по-късно от 31 декември 2025 г., за да се извлекат от системите ISA всички потенциални ползи за пътната безопасност. Очаква се съответните технологии и опит в реални условия на движение да бъдат на разположение до юли 2024 г., следователно много преди датата на цялостния преглед, посочен в член 14 от Регламент (ЕС) 2019/2144. С цел да се даде възможност на Комисията да оцени възможно най-скоро ефективността на методиките за обратна връзка, предвидени в настоящия регламент, е необходимо производителите да предоставят съответната информация на органа, издал одобрението на типа, и да поискат от съответните органи по одобряването да агрегират информацията и да я предоставят на Комисията.
- (10) Информацията за движението в реални условия, която трябва да се събере и предостави за оценката на функционирането на системите ISA, следва да бъде обща и да не е свързана с отделно моторно превозно средство или водач. Производителите могат да използват всички налични средства за събиране на данни, като например парк от изпитвани превозни средства или доброволни договорености пряко с крайните потребители, след изричното им съгласие в съответствие с правото на Съюза в областта на защитата на данните ⁽²⁾. Комисията следва да подкрепя този процес, като предоставя, когато е необходимо, насоки относно условията за събиране на данни, тяхното съдържание, структура и начини за подаване.
- (11) С цел да се сведе до минимум разсейването или претоварването на водачите с лъжливи предупреждения поради неоптималното функциониране в реални условия на системите, е необходимо да се гарантира, че производителите на превозни средства използват подходящи технологии в автомобилния парк, както и че производителите предоставят, когато е подходящо и необходимо, неограничен и лесен достъп до актуализации на системата за логична част от експлоатационния срок на превозното средство.
- (12) Системите ISA могат да използват картографски данни, за да гарантират подходящи резултати по време на движение в реални условия. Въпреки това не следва да има задължение да се изисква картографските данни да са толкова подробни и качествени, че да бъде възможна навигация с текуща гласова или графична информация, предвид че би било достатъчно да се включат само координатите за градските и извънградските райони, както и за главните високоскоростни пътища и магистрали.

⁽²⁾ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

- (13) Държавите членки се насърчават да улеснят по-доброто функциониране на системите ISA в реални условия на движение, като гарантират правилното разполагане на знаци за изрично числено ограничение на скоростта по улиците и пътищата както и ясното идентифициране със знаци за начало и край на всички скоростни зони, високоскоростни пътища и автомагистрали. В определени случаи кръстовищата и сливащи се улици или пътища не са ясно разпознаваеми за водачите и съответно са трудни за тълкуване за технологиите на ISA. По тази причина на такива места е необходимо поставянето на знаци за изрично числено, подразбиращо се числено или подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта, с цел да се гарантира адекватно функциониране на системите ISA, монтирани в моторните превозни средства, движещи се в Съюза.
- (14) Ясно е обаче, че системите, използващи комбинация от система с камера, глобалната навигационна спътникова система (ГНСС) и актуални цифрови географски карти, се считат за най-съвременните системи с най-добро функциониране и надеждност в реални условия.
- (15) Таблицата в приложение II към Регламент (ЕС) 2019/2144, съдържаща списъка с изискванията, посочени в член 4, параграф 5 и член 5, параграф 3 към регламента, не съдържа препратки към регулаторни актове по отношение на интелигентните системи за регулиране на скоростта. Поради това е необходимо в посоченото приложение да се добави позоваване на настоящия регламент.
- (16) Поради това Регламент (ЕС) 2019/2144 следва да бъде съответно изменен.
- (17) Тъй като Регламент (ЕС) 2019/2144 ще се прилага от 6 юли 2022 г., настоящият регламент следва да се прилага от същата дата.
- (18) Разпоредбите на настоящия регламент са тясно свързани, тъй като те се отнасят до правилата относно специфичните процедури за изпитване и техническите изисквания за одобряване на типа на моторни превозни средства по отношение на техните системи за интелигентно регулиране на скоростта и за одобряването на тези системи като отделни технически възли. Вследствие на правилата, установени в настоящия регламент, е необходимо в приложение II към Регламент (ЕС) 2019/2144 да се добави позоваване на настоящия регламент. Поради това е целесъобразно тези разпоредби да бъдат установени в един единствен делегиран регламент,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Процедури за изпитване и технически изисквания за одобряване на типа на превозни средства по отношение на интелигентните системи за регулиране на скоростта

За одобряването на типа на превозни средства по отношение на интелигентните системи за регулиране на скоростта е необходимо превозното средство да отговаря на изискванията на процедурите за изпитване и техническите изисквания, посочени в приложение I.

Член 2

Процедури за изпитване и техническите изисквания за одобряване на типа на интелигентна система за регулиране на скоростта като отделен технически възел

За одобряването на типа на интелигентна система за регулиране на скоростта като отделен технически възел е необходимо системата да отговаря на изискванията на процедурите за изпитване и техническите изисквания, посочени в приложение I.

Член 3

Каталог на пътните знаци

Списъкът на пътните знаци за ограничение на скоростта, използвани във всяка държава членка, въз основа на който органите по одобряване на типа и техническите служби оценяват функционирането на интелигентните системи за регулиране на скоростта в съответствие с настоящия регламент, е даден в приложение II.

Член 4

Информация относно използването на интелигентните системи за регулиране на скоростта

1. Производителите на превозни средства предоставят на органите по одобряването, издаващи одобрения на типа съгласно настоящия регламент, следната информация:

- а) съотношенията на времената за изминаване или изминатите разстояния при включени и при изключени интелигентни системи за регулиране на скоростта;
- б) съотношенията на времената за изминаване или изминатите разстояния при възприемани ограничения на скоростта, които са наблюдавани и съответно които са отменени;
- в) средното време, изминало между включването и изключването на интелигентната система за регулиране на скоростта от водача, когато е приложимо;

Информацията, посочена в буква а), се предоставя отделно за функцията за каскадно звуково предупреждение, функцията за каскадно предупреждение чрез вибриране, тактилната функция за обратна връзка и функцията за управление на скоростта.

2. Органите по одобряването обобщават (агрегират) информацията, получена в съответствие с параграф 1, и я предоставят на Комисията на 7 юли 2024 г. и поне на всеки 6 месеца след това за период от две години.

Член 5

Изменение на Регламент (ЕС) 2019/2144

Приложение II към Регламент (ЕС) 2019/2144 се изменя в съответствие с приложение III към настоящия регламент.

Член 6

Влизане в сила и прилагане

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

Той се прилага от 6 юли 2022 г.

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

Съставено в Брюксел на 23 юни 2021 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Технически изисквания и процедури за изпитване**1. Определения**

За целите на настоящото приложение се прилагат следните определения:

- 1.1. „тип на моторните превозни средства по отношение на системите за интелигентно регулиране на скоростта“ означава превозни средства, които не се различават в такива съществени аспекти като характеристиките и функциите на системата за определяне на ограничението на скоростта и нейното функциониране, когато се експлоатират по обществен път, разположен на територията на Европейския съюз, както и системата за обратна връзка, използвана за подпомагане на водача за поддържане на скоростта, подходяща за пътната обстановка;
- 1.2. „тип на интелигентната система за регулиране на скоростта“ означава комбинация от специфичен хардуер и цялостна архитектура на софтуера, която не се различава в такива съществени аспекти като характеристиките и функциите на системата за определяне на ограничението на скоростта и нейното функциониране, когато се експлоатира в актуализирано състояние по обществен път, разположен на територията на Европейския съюз;
- 1.3. „функция за информация относно ограничение на скоростта“ означава функция, състояща се от система за определяне на ограничението на скоростта, която определя възприеманото ограничение на скоростта, и интерфейс човек-машина, който съобщава възприеманото ограничение на скоростта на водача;
- 1.4. „функция за предупреждаване относно ограничение на скоростта“ означава функция, която предупреждава водача, че скоростта на скоростомера превишава възприеманото ограничение на скоростта;
- 1.5. „функция за управление на скоростта“ означава функция, която се опитва да ограничи скоростта на скоростомера до стабилна скорост, равна или по-ниска от възприеманото ограничение на скоростта;
- 1.6. „възприемано ограничение на скоростта“ означава приложимото ограничение на скоростта, получено от системата за определяне на ограничението на скоростта;
- 1.7. „скорост на скоростомера“ означава скоростта на движение на превозното средство, показвана на бордовия му скоростомер;
- 1.8. „приложимо ограничение на скоростта“ означава максимално разрешената по закон скорост на движение за изминатия път, приложима за категорията превозно средство, на което е монтирана интелигентната система за регулиране на скоростта;
- 1.9. „каталог на пътните знаци“ означава списък на националните и регионалните варианти на типовете пътни знаци и типовете знаци с променливо съдържание, въз основа на които интелигентната система за регулиране на скоростта получава възприеманото ограничение на скоростта;
- 1.10. „приложим пътен знак“ означава знак, който се съдържа в каталога на пътните знаци за категорията превозно средство, което трябва да бъде одобрено, и който е приложим най-малко за едната лента на пътното платно на превозното средство, включително неелектронните, конвенционалните знаци и знаците с променливо съдържание, но без маркировката за ограничение на скоростта на пътната настилка;
- 1.11. „знак за изрично числено ограничение на скоростта“ означава приложим пътен знак, който показва временна или постоянна числена стойност;
- 1.12. „система за определяне на ограничението на скоростта“ означава специфичният хардуер, необходим за получаване на ограничението на скоростта чрез наблюдение на пътните знаци и сигнали, въз основа на инфраструктурни сигнали или електронни картографски данни, или и двете;
- 1.13. „знак за подразбиращо се ограничение на скоростта“ означава приложим пътен знак, който не показва числена стойност (знак за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта) или показва зачертана числена стойност (знак за подразбиращо се числено ограничение на скоростта);

- 1.14. „национално ограничение на скоростта“ означава, освен ако не е указано друго, максимално разрешената по закон скорост на движение по подразбиране за изминатия вид път в дадена държава членка, приложима за категорията превозно средство, на което е монтирана интелигентната система за регулиране на скоростта.
2. Общи технически изисквания
- 2.1. Интелигентната система за регулиране на скоростта (ISA) трябва да включва функция за информация относно ограничение на скоростта (ФИОС), както и функция за предупреждаване относно ограничение на скоростта (ФПОС) или функция за управление на скоростта (ФУС).
- 2.1.1. Системата ISA на превозното средство трябва да съответства на:
- а) изискванията за системата ISA, посочени в точки 3.1, 3.2 и 3.3;
 - б) изискванията за ФИОС, посочени в точка 3.4; както и
 - в) едно от следните изисквания:
 - i) изискванията за ФПОС, посочени в точка 3.5; или
 - ii) изискванията за ФУС, посочени в точка 3.6.
- 2.1.2. Когато моторното превозно средство е оборудвано със система ISA, която е получила одобрение на типа като отделен технически възел (ОТВ), превозното средство и неговата система трябва да съответстват на:
- а) изискванията за системата ISA, посочени в точки 3.1, 3.2 и 3.3;
 - б) изискванията за ФИОС, посочени в точка 3.4.1 и в точки 3.4.2.1.1 до 3.4.2.1.4; както и
 - в) едно от следните изисквания:
 - i) изискванията за ФПОС, посочени в точка 3.5; или
 - ii) изискванията за ФУС, посочени в точка 3.6.
- 2.1.3. Одобряването на типа на системата ISA като ОТВ подлежи на условието ОТВ да отговаря на изискванията по отношение на ФИОС, посочени в точка 3.4.2.
- 2.2. При спазване на точка 2.3 системата ISA трябва да бъде проектирана така, че да се избегне или сведе до минимум процентът на грешка в реални условия на движение.
- 2.3. Когато превозното средство се експлоатира по обществени пътища или улици, разположени на територията на Европейския съюз, интелигентните системи за регулиране на скоростта трябва да отговарят на изискванията, определени към момента на одобряването на типа.
- 2.4. Неприкосновеност на личния живот и защита на данните.
- 2.4.1. Системата ISA трябва да отговаря на изискванията в нормално работно състояние, без да бъде използвана биометрична информация, включително разпознаване на лица, на когото и да е на пътниците в превозното средство.
- 2.4.2. Без да се засягат разпоредбите на член 4 от настоящия регламент, системата ISA не трябва непрекъснато да записва или запазва, или предава данни, свързани със специфични инциденти на превишаване на ограничението на скоростта, различни от необходимите във връзка с изпълнението на необходимите функции на системата ISA или за спазване на други актове на Съюза относно одобряването на типа на превозното средство (например устройство за записване на данни от инциденти).
- 2.5. Когато системата ISA е с възможности за определяне на местоположението, тя трябва да е съвместима най-малко с услугите за определяне на местоположението, предоставяни от системите „Галилео“ и Европейската геостационарна служба за навигационно покритие (EGNOS). Освен това системата ISA може също да е съвместима с други спътникови навигационни системи.
3. Специфични технически изисквания
- 3.1. Предупреждение за неизправност на системата ISA.

- 3.1.1. При неизправност на системата ISA, която не позволява да бъдат изпълнени експлоатационните изисквания на настоящия регламент, се осигурява постоянен светлинен сигнал.
- 3.1.1.1. Между отделните самопроверки на системата ISA не трябва да има значителен времеви интервал и във връзка с това не трябва да има забавяне при показване на предупредителния сигнал в случай на неизправност, която се открива по електрически път.
- 3.1.1.2. При откриване на състояние на неелектрическа неизправност (например понижаване на чувствителността на датчика, с изключение на временно понижаване на чувствителността, като например от слънчеви отблясъци) се задейства предупредителен сигнал за неизправност, както е посочено в точка 3.1.1.
- 3.1.1.3. Състоянието на неизправност, което трябва да задейства предупредителния сигнал, посочен в точка 3.1.1, но което не се открива при статични условия, се задържа при откриване на такава неизправност и продължава да се показва след всяко задействане на контактния ключ на превозното средство, докато продължава неизправността или дефектът.
- 3.2. Управление на системата ISA
- 3.2.1. Водачът трябва да може ръчно да дезактивира системата ISA, било то изцяло (например ФИОС и ФПОС или ФИОС и ФУС) или частично (например ФПОС или ФУС).
- С цел водачът ръчно и частично да дезактивира ФПОС, производителят може да предвиди възможност за извършване на едно от следните:
- а) осигуряване на функция за активно визуално предупреждение, но без предупредителен звуков или тактилен сигнал; или
 - б) прекратяване на отделните предупредителни звукови или тактилни сигнали на ФПОС (напр. бутон за изключване на звука)
- В зависимост от случая се прилагат условията, определени в точки 3.2.1.1, 3.2.1.2 и 3.2.1.3.
- 3.2.1.1. Системата ISA се връща автоматично в началното си нормално работно състояние след всяко задействане на контактния ключ на превозното средство. Автоматичното повторно задействане на системата ISA може да зависи от отварянето на вратата на водача.
- 3.2.1.2. Непрекъснат светлинен сигнал трябва да информира водача, че системата ISA е напълно дезактивирана. Светлинен сигнал с продължителност най-малко 10 s или до ръчното му отменяне трябва да информира водача, че системата ISA е частично дезактивирана. За тази цел може да бъде използван предупредителният сигнал за неизправност, посочен в точка 3.1.1.
- 3.2.1.3. След ръчно дезактивиране на системата ISA водачът трябва да може да задейства отново системата с не повече на брой действия от необходимите за нейното дезактивиране.
- 3.2.2. Автоматичното дезактивиране на системата ISA е разрешено в ситуации, когато скоростта на превозното средство се управлява от автоматизирани системи, т.е. тези системи, които изпълняват подзадачата за откриване и реакция на обект и събитие при динамично управление (например автоматизирана система за поддържане в границите на пътната лента (ALKS)). Не е необходимо за такова дезактивиране да се подава сигнал на водача.
- 3.2.3. Производителят на превозното средство може да предвиди функция за автоматично или ръчно калибриране на скоростомера на превозното средство, за да се сведе до минимум несъответствието между скоростта върху скоростомера и действителната скорост на превозното средство, например след смяна на гуми, при условие че се гарантира, че изискванията на Правило № 39 на ООН ⁽¹⁾ са винаги спазени. Освен това производителят на превозното средство може да вземе предвид допустимо отклонение до 3,0 % по отношение на възприеманите ограничения на скоростта, използвани за задействане на информацията и предупрежденията.

⁽¹⁾ Правило № 39 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни технически предписания за одобрение на типа на превозни средства по отношение на оборудването за измерване на скоростта, в т.ч. и неговия монтаж.

- 3.2.4. Скоростта на скоростомера се счита за равна на възприеманото ограничение на скоростта, ако показанията на скоростта на скоростомера са в рамките на 1,0 km/h над възприеманото ограничение на скоростта.
- 3.2.5. В случаите, в които допустимите отклонения в измервателния механизъм на скоростомера са минимални, разпоредбите в точки 3.2.3 и 3.2.4 означават, че посочената в точка 3.4.1.2 информация и посоченото в точка 3.5.1 предупреждение могат да се задействат при посочена скорост на скоростомера и действителна скорост на превозното средство, която е малко над възприеманото ограничение на скоростта.
- 3.3. Процедура за периодични прегледи за проверка на техническата изправност
- 3.3.1. За целите на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност трябва да е възможно да се проверят следните характеристики на системата ISA:
- а) правилното ѝ функциониране чрез визуална проверка на състоянието на предупредителния сигнал за неизправност след задействане на контактния ключ на превозното средство и проверка на крушките. Когато предупредителният сигнал за неизправност се показва в общо пространство (зоната, в която могат да бъдат показани две или повече информационни функции/символи, но не едновременно), първо трябва да се провери дали общото пространство функционира преди проверката на състоянието на предупредителния сигнал за неизправност;
 - б) правилното ѝ функциониране и целостта на софтуера чрез използването на електронен интерфейс на превозното средство, като посочения в точка I, подточка 14 от приложение III към Директива 2014/45/ЕС ^(*), когато техническите характеристики на превозното средство го позволяват и са предоставени необходимите данни. Производителите осигуряват предоставянето на техническата информация за използването на електронния интерфейс на превозното средство в съответствие с член 6 от Регламент (ЕС) 2019/621 ^(*).
- 3.3.2. Към момента на одобряване на типа средствата за защита срещу просто неразрешено изменение на действието на системата ISA и предупредителния сигнал за неизправност, избран от производителя, се описват поверително и тази информация се предоставя на техническата служба. Това изискване за защита се изпълнява като алтернативен вариант, когато има допълнително средство за проверка на правилното функциониране на системата ISA.
- 3.3.3. Ако системата ISA използва електронни данни (напр. картографски данни), които са от значение за нейното функциониране, трябва да е възможно лесно да се провери версията на данните.
- 3.4. Технически изисквания относно ФИОС
- 3.4.1. Дисплей на ФИОС.
- 3.4.1.1. Дисплеят на ФИОС трябва да бъде разположен в полето на пряка видимост на водача и да бъде ясно разпознаваем и четлив както през деня, така и през нощта. Разрешени са допълнителни дисплеи с подобна информация на други места в превозното средство (например на навигационния екран, като прогнозна информация и т.н.), като те не са предмет на изискванията в настоящата точка.
- 3.4.1.2. При липса на условия, водещи до деактивиране на системата в съответствие с точки 3.2.1 и 3.2.2, дисплеят на ФИОС трябва да показва на водача възприеманото ограничение на скоростта, най-малкото когато скоростта на скоростомера е по-висока от възприеманото ограничение на скоростта, за скорости от 5km/h или по-ниски.
- 3.4.1.2.1. Възприеманото ограничение на скоростта трябва да се показва по един от следните начини:
- а) на скоростомера по начин, който е ясно забележим и различим и който не намалява четливостта на скоростомера (например светлинен знак);

(*) Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 51).

(*) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/621 на Комисията от 17 април 2019 г. относно техническата информация, необходима във връзка с проверката на техническата изправност на подлежащите на проверка елементи, относно използването на препоръчителните методи за проверка, както и за установяване на подробни правила относно формата на данните и процедурите за достъп до относимата техническа информация (ОВ L 108, 23.4.2019 г., стр. 5).

- б) като числена стойност, като се използва символ, наподобяващ модел на пътен знак за ограничение за скоростта, посочен в Конвенцията за пътните знаци и сигнали от 8 ноември 1968 г.; или
- в) като текст, състоящ се от стойността и мерната единица.

Във всички случаи се разрешава показването на допълнителна информация под знака.

3.4.1.3. Когато поради едно или повече от обстоятелствата, посочени в точки 5.3.1, 5.3.2 и 5.3.3, в системата ISA не е налично възприемано ограничение на скоростта, на водача се подава специален светлинен сигнал, който ясно посочва конкретната ситуация, със или без указване на предполагаемото ограничение на скоростта според ФИОС. За тази цел не трябва да се използва предупредителният сигнал за неизправност, посочен в точка 3.1.1. В случай на показание за предполагаемо ограничение на скоростта на екрана на ФИОС, в непосредствена близост до числената стойност трябва да се изведе въпросителна „?“.

3.4.1.4. Когато на дисплея на ФИОС се показва възприеманото ограничение на скоростта, дори когато скоростта на скоростомера е по-ниска от възприеманото ограничение на скоростта (например постоянно или при поискване при активирана ISA система), системата също така трябва да предоставя леко и неедназначно звуково уведомление всеки път, когато възприеманото ограничение на скоростта се променя. Тази характеристика може да се конфигурира от потребителя (например звук, сила на звука, постоянно изключване).

3.4.1.5. Разрешава се показването на възприеманото ограничение на скоростта, когато системата ISA е деактивирана. В такъв случай не са необходими звукови уведомления съгласно посоченото в точка 3.4.1.4.

3.4.2. Определяне на ограничението на скоростта

3.4.2.1. Настройка на държава на експлоатация

3.4.2.1.1. Ако познаването на държавата на експлоатация е предпоставка за правилното определяне на ограничението на скоростта, системата ISA трябва да отговаря на някои от следните условия:

- а) системата е в състояние автоматично да открие кода на държавата и да го настрои със или без потвърждение от потребителя; или
- б) системата позволява на водача ръчно да избере кода на държавата.

Ако познаването на района на експлоатация е предпоставка за правилното определяне на ограничението на скоростта, системата може да приеме по-често приложимото ограничение на скоростта в различните райони на тази държава, по преценка на производителя.

3.4.2.1.2. Системата ISA трябва да запази ръчно зададената или потвърдената от потребителя държава на експлоатация, дори след повторно задействане на контактния ключ на превозното средство.

3.4.2.1.3. Процедурата за ръчна настройка на държавата на експлоатация трябва да бъде интуитивна и чрез несложен интерфейс. По-специално тя трябва да бъде лесна за превключване на избора между настояща и предишна държава на експлоатация.

3.4.2.1.4. В случай на необходимост от ръчна настройка или потвърждение от потребителя в инструкциите за употреба на моторното превозно средство (например наръчника за собственика, ръководството за експлоатация) ясно се посочва, че тази процедура е необходима за правилното функциониране на системата ISA.

3.4.2.1.5. Моторните превозни средства, предназначени за местна или регионална експлоатация (например автобуси от класове I и A), могат да имат ограничени експлоатационни възможности на системата ISA по отношение на познаването на държавата или района на експлоатация. В инструкциите за употреба на моторното превозно средство ясно се посочват ограниченията на системата ISA и се предоставя информация за това как да се получат алтернативни параметри на държавата или района от производителя, ако мястото на експлоатация на моторното превозно средство се промени. До включването на специална точка в сертификата за съответствие текстът „Функциите на системата ISA са ограничени до държавата или района на експлоатация“ се добавя в „Забележки“ в сертификата за съответствие, за да може тази информация да бъде включена в регистрационните документи, съхранявани в превозното средство.

3.4.2.2. Определяне на възприеманото ограничение на скоростта чрез наблюдение на знаци за изрично ограничение за скоростта.

3.4.2.2.1. При липса на условия, водещи до дезактивиране на системата в съответствие с точки 3.2.1 и 3.2.2, ФИОС трябва да може чрез пряко визуално наблюдение на пътните знаци или други ефективни методи да разпознае всички знаци за изрично числено ограничение за скоростта, когато съответното приложимо ограничение на скоростта за категорията превозно средство, което трябва да бъде одобрено, съответства на показаната числена стойност върху знака, и да определи приложимото ограничение на скоростта най-късно до 2,0 s след обявената от производителя базова точка на моторното превозно средство (да бъде посочена също така за ОТВ) да премине пътния знак. Това изискване се изпълнява, когато са изпълнени най-малко следните условия:

- а) знаците отговарят на условията, посочени в точка 3.4.2.2.2; както и
- б) знаците са поставени в експлоатационните и условията на околната среда, посочени в точка 3.4.2.2.3.

Спазването на изискванията по параграф 1 се доказва в съответствие със съответните процедури за изпитване и документацията, посочени в точка 4.1.

За скорости на движение на превозното средство под 20 km/h приложимото ограничение на скоростта може да бъде определено най-късно 10 m зад обявената от производителя базова точка, посочена в параграф 1.

3.4.2.2.2. Условия за пътните знаци в момента на оценяването:

- а) с проект и размер, съответстващи на приложимите стандарти в съответната държава членка;
- б) разположени по начин, съответстващ на приложимите стандарти в съответната държава членка;
- в) без значителни повреди (например избледняване, намалена светлоотразителна способност, огъване, напукване, вандализъм), които съществено засягат визуалните им качества; както и
- г) без да са частично или изцяло покрити (например със зеленина, сняг или пръст, които да закриват знака, или нарочно анулирани при ремонтни дейности на пътя).

3.4.2.2.3. Експлоатационни и условия на околната среда в момента на оценяването:

- а) пълен диапазон на експлоатационен режим на превозното средство;
- б) с безпрепятствена видимост на пътния знак за непрекъснат период от поне 1,0 секунда;
- в) при всякакви условия на осветеност без пряка заслепяваща слънчева светлина и с осветление от къси светлини, ако това е необходимо, денем или нощем; както и
- г) в отсъствие на метеорологични условия, влияещи върху видимостта на пътните знаци (например мъгла, проливен дъжд, сняг).

3.4.2.3. Определяне на възприеманото ограничение на скоростта чрез наблюдение на пътните знаци и сигнали.

3.4.2.3.1. При липса на условия, водещи до дезактивиране на системата в съответствие с точки 3.2.1 и 3.2.2, ФИОС трябва да може чрез наблюдение на пътните знаци и сигнали, като използва всички съответни входящи данни на системата ISA (например камера, електронни картографски данни), да определи ограниченията на пътната скорост, свързани с всички приложими пътни знаци, включени в каталога на пътните знаци в приложение II, за категорията превозно средство, което трябва да бъде одобрено, най-късно 2,0 s след като посочената в точка 3.4.2.2.1 базова точка премине пътния знак. Това изискване се изпълнява, когато са изпълнени най-малко следните условия:

- а) знаците отговарят на условията, посочени в точка 3.4.2.2.2; както и
- б) знаците са поставени в експлоатационните и условията на околната среда, посочени в точка 3.4.2.2.3.

Спазването на изискванията по параграф 1 се доказва в съответствие със съответните процедури за изпитване, посочени в точка 4.2.

За скорости на движение на превозното средство под 20 km/h приложимото ограничение на скоростта може да бъде определено най-късно 10 m зад посочената в точка 3.4.2.2.1 базова точка.

- 3.4.2.3.2. Не се изисква ФИОС да взема предвид специалните променливи условия, влияещи на националното ограничение на скоростта (т.е. условия, които изискват информация, която не зависи от съответната държава на експлоатация и съответния вид на пътя, например състояние на ремаркетто, преобладаващи условия на околната среда, време на деня, време на годината, възраст или опит на шофьора, правостоящи пътници, опасни товари, извънгабаритни товари). В случай че съществуват специални променливи условия и системата не е в състояние да ги вземе предвид, определянето на ограничението на скоростта се приема по подразбиране за най-често срещаното състояние в нормално работно състояние.
- 3.4.2.4. В инструкциите за употреба на моторното превозно средство трябва ясно да е обяснено, че показанията и предупрежденията на системата ISA не засягат действителното ограничение на скоростта, приложимо в конкретна ситуация, наблюдението и спазването на което остава крайна отговорност на водача.
- 3.4.2.5. Надеждност на определянето на ограничението на скоростта в реални условия на движение.
- 3.4.2.5.1. При липса на условия, водещи до деактивиране на системата в съответствие с точки 3.2.1 и 3.2.2, ФИОС трябва да може чрез наблюдение на пътните знаци и сигнали, като използва всички съответни входящи данни на системата, например камера, електронни картографски данни, когато са на разположение в превозното средство за тази цел, да определи надеждно приложимостта на националното ограничение на скоростта и ограниченията на скоростта, свързани с всички приложими пътни знаци, включени в каталога на пътните знаци в приложение II, за категорията превозно средство, което трябва да бъде одобрено. Това изискване се изпълнява, когато са изпълнени най-малко следните условия:
- а) знаците отговарят на условията, посочени в точка 3.4.2.2.2; както и
 - б) знаците са поставени в експлоатационните и условията на околната среда, посочени в точка 3.4.2.2.3.
- 3.4.2.5.2. Изискването за надеждно определяне на приложимото ограничение на скоростта е изпълнено, ако експлоатационното изискване, основаващо се на изминатото разстояние, е изпълнено в реални условия на движение.
- Действително положително разстояние („TP_D“): правилното ограничение на скоростта се определя за най-малко 90 % от общото разстояние и за най-малко 80 % от изминатото разстояние по всеки от трите вида пътища (градски пътища и улици, извънградски пътища и автомагистрала/високоскоростни пътища/пътища с разделителна ивица) най-малко за приложимите ограничения на скоростта, посочени в точка 3.4.2.5.1 и когато не се прилагат специалните променливи условия, посочени в точка 3.4.2.3.2.
- Спазването на изискванията се доказва в съответствие със съответното изпитване за движение в реални условия, посочено в точка 4.3.
- 3.4.2.5.3. Преди да бъде проведено изпитването за движение в реални условия, техническата служба, органът по одобряване на типа и производителят на превозното средство или ОТВ се договарят относно контурите на трасето. Контурите на трасето трябва да отговарят на следните условия:
- а) то се намира на обществени пътища на територията на Европейския съюз, с изключение на най-отдалечените райони в съответствие с член 349 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС); както и
 - б) то е избрано с цел генериране на успешно или неуспешно изпитване по силата на техническото функциониране на системата ISA, а не по силата на избора на трасе с крайно тежки условия.
- 3.4.2.5.4. С цел да се докаже функционирането на системата на равнището на ЕС, производителят на превозното средство или ОТВ предоставя техническа документация, която съдържа следната информация:
- а) информация за основната архитектура на системата ISA и описание на системата за определяне на ограничението на скоростта, включително използваните датчици и източници на електронни картографски данни, ако е приложимо; както и
 - б) описание на извършените дейности за надлежна проверка с оглед предоставяне на доказателства, че са изпълнени изискванията на точка 3.4.2.5.1 за експлоатация във всички държави членки, с изключение на най-отдалечените райони в съответствие с член 349 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

Производителят извършва следните дейности за надлежна проверка:

- а) идентифицира проблемните ситуации в държавата членка/държавите членки за съответната категория превозно средство и приложимите ограничения на скоростта и извършва съответния анализ, за да докаже как са изпълнени изискванията; както и
- б) за система, която използва електронни картографски данни, оценява нивото на приемливост на валидността и надеждността на електронните картографски данни в целия Съюз, като гарантира, че изискванията са изпълнени.

Техническата служба оценява предоставената техническа документация, за да прецени дали са предприети логични и адекватни мерки, за да се гарантира, че са изпълнени изискванията на точка 3.4.2.5.1 за правилно функциониране на системата ISA във всички държави членки.

3.4.2.5.5. Функциониране през жизнения цикъл

3.4.2.5.5.1. Производителят на превозното средство гарантира, че надеждността на определянето на ограничението на скоростта съгласно изискванията на точка 3.4.2.5.2 се поддържа най-малко 14 години след датата на производство на превозното средство. Същото се прилага и когато даден ОТВ е монтиран от производителя на превозното средство.

3.4.2.5.5.2. Ако за постигане на необходимото функциониране се използват електронни данни, трябва да може лесно да се проверява информацията на ниво версия. Производителят на превозното средство осигурява на собствениците на превозните средства чести актуализации на данните, включително — при необходимост — промени, необходими в отговор на актуализация на каталога на пътните знаци в приложение II. Тези актуализации на данните се предоставят безплатно на собствениците на превозни средства, най-малко веднъж годишно в случай на данни, основани на карти, (с изключение на възможните разходи, свързани например с общ носител за съхранение на данни, използване на персонален компютър, операционна система, такси за частен или мобилен интернет, пътни разходи до упълномощен търговец, ремонтно предприятие, дистрибутор или независимо ремонтно предприятие) до 7 години след датата на производство на превозното средство. За последващите актуализации може да се предвижда заплащане на логична такса. В инструкциите за употреба на моторното превозно средство ясно се посочва, че за поддържане на функционирането са необходими периодични актуализации, като се обясняват съществуващите процедури за получаване и извършване на тези актуализации, ако е приложимо. Актуализациите могат да се предоставят автоматично, например по ефира.

3.5. Технически изисквания относно ФПОС

3.5.1. При липса на условия, водещи до деактивиране на системата ISA в съответствие с точки 3.2.1 и 3.2.2, ако възприеманото ограничение на скоростта е известно и скоростта на скоростомера го превишава, ФПОС предупреждава водача, както е посочено в точка 3.5.2, за скорости 20 km/h или по-ниски.

3.5.2. Подаването на предупреждението се осигурява по някой от следните начини:

- а) визуално предупреждение и последователно звуково предупреждение;
- б) визуално предупреждение и последователен предупредителен тактилен сигнал; или
- в) само предупредителен тактилен сигнал.

Когато скоростта на движение на превозното средство (необорудвано с ФУС и без характеристики, сходни с тези на ФУС) се управлява активно от система на превозното средство, при което от водача не се очаква да докосва педала на газта (например система за поддържане на постоянна зададена скорост), не се разрешава използването на предупредителен тактилен сигнал. В този случай системата трябва да се опита автоматично да намали скоростта на движение до или под възприеманото ограничение на скоростта, например чрез изключване или намаляване на мощността на двигателя, или трябва да осигури визуално предупреждение и каскадно звуково предупреждение.

3.5.2.1. Визуално предупреждение и каскадно звуково предупреждение или визуално предупреждение и каскаден предупредителен тактилен сигнал.

3.5.2.1.1. Визуалното предупреждение трябва да бъде забележимо и лесно разпознаваемо от водача и да се подава чрез мигане на дисплея на ФИОС или мигане на допълнителен светлинен сигнал в непосредствена близост до дисплея на ФИОС. То трябва да бъде подадено в рамките на 1,5 s от момента, в който скоростта на скоростомера превиши възприеманото ограничение на скоростта и да трае най-малко 5,0 s след изтичането на каскадното звуково предупреждение или каскадния предупредителен тактилен сигнал или докато скоростта на скоростомера стане по-малка или равна на възприеманото ограничение на скоростта, когато това се случи по-рано.

- 3.5.2.1.2. Каскадното звуково предупреждение трябва да бъде забележимо от водача, уникално и лесно разпознаваемо и да се подава чрез непрекъснат или периодичен звуков сигнал или чрез гласова информация. Когато се използва гласова информация, производителят на превозното средство трябва да гарантира, че предупреждението може лесно да се конфигурира от водача за използване на някой от официалните езици на ЕС. Звуковото предупреждение може да се променя, така че да показва величината или времето, през което възприеманото ограничение на скоростта е превишено.
- 3.5.2.1.3. Каскадният предупредителен тактилен сигнал трябва да бъде забележим от водача и да се подава пряко или непряко чрез педала на газта, когато водачът поддържа силата за прилагане, както и скоростта на движение, която превишава възприеманото ограничение на скоростта. Това се постига по някой от следните начини:
- увеличаване на силата на възвръщане на педала на газта; или
 - вибриране на педала на газта.
- 3.5.2.1.4. При постоянни скорости на превозното средство каскадното звуково предупреждение и каскадният предупредителен тактилен сигнал се подават, когато е изпълнено някое от следните условия:
- Скорост на скоростомера ≥ 130 % от възприеманото ограничение на скоростта, в продължение на 3,0 s и повече;
 - Скорост на скоростомера ≥ 120 % от възприеманото ограничение на скоростта, в продължение на 4,0 s и повече;
 - Скорост на скоростомера ≥ 110 % от възприеманото ограничение на скоростта, в продължение на 5,0 s и повече;
 - Скорост на скоростомера > 100 % от възприеманото ограничение на скоростта, в продължение на 6,0 s и повече.
- Системата може да бъде проектирана по такъв начин, че да използва линейно интерполирано време между съответните стойности на скоростта и времето за букви а) и г).
- 3.5.2.1.4.1. При ускоряване на превозното средство производителят избира подходящото време за условията, посочени в точка 3.5.2.1.4, букви б), в) или г), или 3,0 s, както и всяка продължителност между тези две стойности.
- 3.5.2.1.4.2. Когато скоростта на превозното средство намалява и никое от посочените в точка 3.5.3 условия не е изпълнено, производителят избира подходящото време за условията, посочени в точка 3.5.2.1.4, букви а), б) или в), или 6,0 s, както и всяка продължителност между тези две стойности.
- 3.5.2.1.5. Каскадното звуково предупреждение се подава, докато скоростта на скоростомера не стане по-ниска или равна на възприеманото ограничение на скоростта или най-малко 3,0 s след първоначалното задействане на каскадното звуково предупреждение. В никакъв случай обаче звуковото предупреждение не трябва да продължава повече от 5,0 s, също и при последователни промени в ограничението на скоростта, за да се сведе до минимум раздразнението на водача.
- 3.5.2.1.6. Каскадният предупредителен тактилен сигнал се подава, докато скоростта на скоростомера не стане по-ниска или равна на възприеманото ограничение на скоростта, или най-малко 10 s след първоначалното задействане на каскадния предупредителен тактилен сигнал. В никакъв случай обаче каскадният предупредителен тактилен сигнал не трябва да продължава повече от 12 s, също и при последователни промени в ограничението на скоростта, за да се сведе до минимум раздразнението на водача.
- 3.5.2.1.7. Каскадното звуково предупреждение или каскадният предупредителен тактилен сигнал се прекратяват незабавно след потвърждаване чрез целенасочено действие на водача (например натискане на бутон), ако производителят избере да приложи такава функционална възможност.
- 3.5.2.1.8. Когато превозното средство се движи закъснително поради едно или повече от следните събития, каскадното звуково предупреждение или каскадният предупредителен тактилен сигнал или не се подава, или се прекратява незабавно:
- пълно освобождаване на педала на газта, освен в случаите, когато скоростта на движение на превозното средство се управлява активно от система на превозното средство и освен в случай на кратко отрицателно ускорение в резултат на избор на предавка;
 - ръчно изключване на системата на превозното средство, която управлява скоростта на движение;
 - задействане на работната спирачна уредба; или
 - задействане на спирачка-забавител.

- 3.5.2.2. Само предупредителен тактилен сигнал
- 3.5.2.2.1. Предупредителният тактилен сигнал трябва да бъде забележим от водача и да се подава пряко или непряко чрез педала на газта, когато водачът поддържа силата за прилагане, както и скоростта на движение, която превишава възприеманото ограничение на скоростта. Това се постига чрез увеличаване на възстановителната сила на педала на газта.
- 3.5.2.2.2. Само предупредителен тактилен сигнал се подава в рамките на 1,5 s от момента, в който скоростта на скоростомера превиши възприеманото ограничение на скоростта, и докато скоростта на скоростомера стане по-ниска или равна на възприеманото ограничение на скоростта, или в продължение на най-малко 15 s след първоначалното му задействане. В никакъв случай обаче каскадният предупредителен тактилен сигнал не трябва да продължава повече от 20 s, също и при последователни промени в ограничението на скоростта, за да се сведе до минимум раздразнението на водача.
- 3.5.2.2.3. Само предупредителният тактилен сигнал се прекратява незабавно след потвърждаване чрез целенасочено действие на водача (например натискане на бутон), ако производителят избере да приложи такава функционална възможност.
- 3.5.3. След прекратяване на предупреждението ФПОС се подготвя да подаде ново предупреждение в съответствие с точка 3.5.1, ако са налице едно или повече от следните условия:
- а) скоростта на скоростомера е спаднала под възприеманото ограничение на скоростта;
 - б) повторно натискане на педала на газта след условието по точка 3.5.2.1.8, буква а), водещо до прекратяване на предупреждението;
 - в) повторно включване на системата на превозното средство, управляваща скоростта на движение, след условието по точка 3.5.2.1.8, буква б), което води до прекратяване на предупреждението; или
 - г) промяна на възприеманото ограничение на скоростта към по-ниска стойност.
- 3.5.4. Комбинирането на система за предупредителен тактилен сигнал с функция за звуково предупреждение не се разрешава, дори ако е предоставено на доброволна основа, освен ако не са изпълнени и всички изисквания за каскадно звуково предупреждение.
- 3.5.5. Превозното средство може да бъде оборудвано със средства за спиране на ФПОС, за да се даде възможност за подаване на по-критични предупреждения (например предупреждение за челен сблъсък, предупреждение при напускане на пътната лента). Производителят трябва да докаже, че всички приложими предупреждения са представени на водача по подходящ начин.
- 3.5.6. ФПОС на превозните средства от категории M₂, M₃, N₂ и N₃, които са оборудвани с устройство за ограничаване на скоростта и тахограф в съответствие с Регламент (ЕС) № 165/2014 ⁽⁴⁾, се спира при 9 km/h под настройката на приложимото ограничение на скоростта и по-високи скорости на движение на превозното средство, когато съответното възприемано ограничение на скоростта не е предвидено чрез знак за изрично ограничение за скоростта или електронни картографски данни въз основа на наличието на знак за изрично ограничение за скоростта, който е подходящ за въпросната категория превозно средство. ФПОС трябва да функционира нормално в рамките на този диапазон в случай на наличие на знак за изрично ограничение за скоростта, който е подходящ за въпросната категория превозно средство. ФПОС трябва също така да функционира нормално в рамките на този диапазон, когато очакваната обратна връзка от системата в каталога на пътните знаци в приложение II трябва да се върне обратно към предишното приложимо подразбиращо се ограничение за скоростта и когато то е по-малко от предишното (напр. край на магистрала). ФПОС трябва да функционира нормално при скорости от 10 km/h под заданието за приложимото ограничение на скоростта и по-ниски скорости на движение на превозното средство.
- 3.5.7. Функцията за предупреждение ФПОС се доказва в съответствие със съответната процедура за изпитване, посочена в точка 4.4.

⁽⁴⁾ Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).

3.6. Технически изисквания относно ФУС

3.6.1. При липса на условията, водещи до ръчно или автоматично дезактивиране на системата ISA, посочени в точки 3.2.1 и 3.2.2, ФУС трябва да се опита да ограничи скоростта на скоростомера до възприеманото ограничение на скоростта, за скорости от 20 km/h или по-ниски.

3.6.1.1. ФУС се опитва да ограничи скоростта на скоростомера до стабилизирана скорост чрез намаляване на тяговата мощност на превозното средство и въртящия момент на силовото предаване. ФУС не трябва да задейства работната спирачна уредба на превозното средство, освен при превозни средства от категории M₁ и N₁, при които работната спирачна уредба на превозното средство може да бъде задействана. Може да бъде включена спирачка-забавител (например двигателна спирачка) само ако тя действа, след като ФУС е свела тяговата мощност на превозното средство до минимум. Отрицателното ускорение на превозното средство трябва да бъде $\leq 3,0 \text{ m.s}^{-2}$.

3.6.1.2. Намесата на ФУС трябва да започне най-късно 1,5 s след момента, в който скоростта на скоростомера превиши възприеманото ограничение на скоростта.

3.6.1.3. Когато се постигне стабилно управление на скоростта, скоростта на скоростомера не трябва да се мени с повече от 4 % или 2 km/h, според коя от двете стойности е по-висока, по отношение на стабилизираната скорост, а скоростта на промяна на скоростта на скоростомера трябва да бъде $\leq 0,2 \text{ m.s}^{-2}$ при измерване за период от най-малко 0,1 s. Стабилизираната скорост трябва да попада в следния диапазон: (възприемано ограничение на скоростта — 5 km/h) $\leq$ стабилизирана скорост $\leq$ възприемано ограничение на скоростта.

Производителят се стреми да остане възможно най-близо до възприеманото ограничение на скоростта, за да сведе до минимум раздразнението на водача.

3.6.1.4. Водачът трябва да може да отмени намесата на ФУС чрез извършване на целенасочено действие, например чрез натискане на педала на газта по-силно или по-дълбоко. Не е разрешено обаче това да се постига само чрез задействане на педала на газта за автоматично превключване на по-ниска предавка с цел изпреварване (т.е. натискане на газта до крайно положение). Когато водачът отмени задействането на ФУС, тя временно спира, като възобновява действието си след някое от следните събития:

- а) скоростта на скоростомера става равна или по-ниска от възприеманото ограничение на скоростта;
- б) пълно освобождаване на педала на газта за повече от 6,0 s;
- в) задействане на спирачката-забавител; или
- г) промяна на възприеманото ограничение на скоростта към по-ниска стойност.

В случай на повторно задействане на ФУС след събития, посочени в параграф 1, букви б) и в), превозното средство не трябва рязко да намалява скоростта, а трябва да се движи закъснително с ускорение, подобно на отрицателното ускорение на превозното средство точно преди повторното задействане.

3.6.1.5. Разрешено е водачът да може да избира настройка за целенасочено действие с по-ограничителен характер (например за отменяне да е необходимо натискане на газта за автоматично превключване на по-ниска предавка с цел изпреварване) на доброволен принцип.

3.6.1.6. Разрешено е водачът да може да задейства функция за ръчно ограничаване на скоростта, при условие че това не води едновременно до автоматично изключване на системата ISA.

3.6.1.7. ФУС трябва да позволява нормално използване на педала на газта при избора на предавка.

3.6.2. Когато скоростта на движение на превозното средство се управлява активно от системата на превозното средство, при което от водача не се очаква да докосва педала на газта (например система за поддържане на постоянна зададена скорост), и при липса на условия, водещи до дезактивиране на системата ISA в съответствие с точки 3.2.1 и 3.2.2, изискванията по точка 3.6.1 са приложими, освен ако вместо това бъде задействана ФПОС състояща се от визуално предупреждение и каскадно звуково предупреждение.

- 3.6.3. ФУС на превозните средства от категории M₂, M₃, N₂ и N₃, които са оборудвани с устройство за ограничаване на скоростта и тахограф, се спира при 9 km/h под стойността на заданието за приложимото ограничение на скоростта и по-високи скорости на движение на превозното средство, когато съответното възприемано ограничение на скоростта не е предвидено чрез знак за изрично ограничение за скоростта или електронни картографски данни въз основа на наличието на знак за изрично ограничение за скоростта, който е подходящ за въпросната категория превозно средство. ФУС трябва да функционира нормално в рамките на този диапазон в случай на наличие на знак за изрично ограничение за скоростта, който е подходящ за въпросната категория превозно средство. ФУС трябва също така да функционира нормално в рамките на този диапазон, когато очакваната обратна връзка от системата в каталога на пътните знаци в приложение II трябва да се върне обратно към предишното приложимо подразбиращо се ограничение за скоростта и когато то е по-малко от предишното (напр. край на магистрала). ФУС трябва да функционира нормално при скорости с 10 km/h по-малки от заданието за приложимото ограничение на скоростта и по-ниски скорости на движение на превозното средство.
- 3.6.4. Намесата на ФУС се доказва в съответствие със съответните изпитвания, посочени в точка 4.5.
- 3.6.5. Система ISA, състояща се от ФИОС и ФПОС, може допълнително да има характеристики, подобни на ФУС, стига да бъдат спазени изискванията за отменяне и целенасочено действие, посочени в точка 3.6.1.4.
- 3.6.6. Когато ФУС е комбинирана с функция за звуково предупреждение, трябва да бъдат изпълнени всички изисквания за каскадно звуково предупреждение, предвидени в настоящия регламент.
4. Процедури за изпитване
- 4.1. Процедура за изпитване на ФИОС: Изпитване на определянето на възприеманото ограничение на скоростта чрез наблюдение на знаците за изрично ограничение за скоростта.
- 4.1.1. Условия за изпитваното превозно средство:
- 4.1.1.1. Изпитвателна маса:
Масата на превозното средство е масата в готовност за движение.
- 4.1.1.2. Гуми:
Гумите трябва да бъдат сработени и налягането на гумите регулирано в съответствие със спецификациите на производителя на превозното средство.
- 4.1.1.3. Подготовка за изпитването:
Ако се изисква от производителя, изпитваното превозно средство може да се движи най-много 100 km по градски и извънградски пътища с различни условия на пътно движение и инфраструктура, за да се калибрира системата от датчици, а държавата или районът на експлоатация могат да бъдат зададени (ръчно или автоматично) според изпитването.
- 4.1.2. Пътни знаци:
Целта на тези изпитвания е например временните знаци, поставени за указване на ремонтни дейности, да бъдат надлежно разпознати от системата ISA. Това може да бъде постигнато като се използва датчик за наблюдение, но също и въз основа на информация в реално време, споделена от други превозни средства.
Пътните знаци, използвани за изпитванията, трябва да бъдат знаци за изрично ограничение за скоростта, когато съответното приложимо ограничение на скоростта за категорията превозно средство, което трябва да бъде одобрено, съпада с числената стойност, показана на знака. Тези знаци трябва да отговарят на условията, посочени в точка 3.4.2.2.2. Знаците трябва да бъдат разположени така, че да се избегне едновременното попадане на множество знаци в полето на видимост на системата.
За изпитването техническата служба трябва да избере най-малко три различни знака за изрично ограничение за скоростта, включително неелектронни пътни знаци и знаци с променливо съдържание, използвани в държавата (ите) членка(и), където се провежда изпитването. Знаците, използвани за провеждане на изпитванията, се записват в протокола от изпитването. За да се извърши изпитване на определянето на възприеманото ограничение на скоростта чрез пряко или непряко видимо наблюдение, разположението на използваните за изпитването знаци за изрично ограничение на скоростта не трябва да бъде включено в електронните

картографски данни на превозното средство в началото на изпитването. Чрез използване на документацията производителят доказва спазването на изискванията по отношение на всички други знаци за изрично ограничение за скоростта, включени в каталога на пътните знаци в приложение II, за категорията превозно средство, което трябва да бъде одобрено, когато съответното приложимо ограничение на скоростта за категорията превозно средство, което трябва да бъде одобрено, съответства на числената стойност, показана на знака. Всякаква подобна документация се прилага към досието на протокола от изпитването.

4.1.3. Условия на изпитването:

Изпитванията се извършват, както следва:

- а) на равна повърхност, по която няма неравни участъци, вода, сняг и лед и която осигурява на водача безпрепятствена видимост на пътния знак за непрекъснат период от най-малко 1,0 секунда;
- б) при всякакви условия на осветеност без пряка заслепяваща слънчева светлина и с включени къси светлини, ако е необходимо; както и
- в) в отсъствие на метеорологични условия, влияещи върху видимостта на знаците.

По преценка на производителя и със съгласието на техническата служба изпитванията могат да се провеждат при условия, които са различни от условията, посочени в параграф 1.

4.1.3.1. При постигнато съгласие между производителя и техническата служба изпитванията могат да се извършват на някое от следните места:

- а) на обществен път; или
- б) на пистата за изпитване, при условие че ФИОС не изисква електронни картографски данни, за да функционира правилно, освен ако тя е включена в електронните картографски данни.

И в двата случая обстановката може да бъде такава, че по същото изпитвателно трасе да се движат други превозни средства като изпитваното превозно средство, например за да се улесни разполагането с данни в реално време, които могат да се използват от други превозни средства без система за наблюдение, използваща камера. Съответните необходими условия се определят подробно от производителя и се съгласуват с техническата служба и органа по одобряване на типа преди провеждане на изпитванията. Това съгласуване се основава на положителна оценка на логичността, практичността и автентичността на прилагането в реални условия.

И в двата случая техническата служба избира и разполага различни знаци за изрично ограничение на скоростта. Всички знаци, използвани за изпитванията на обществени пътища, трябва да се различават от тези, които обикновено присъстват, или да бъдат временно изменени с цел оценяване на способността за наблюдение на системата или еквивалент на нея. Това задължение за изпитване не се отменя в случай на спор с местните органи, като в такъв случай изпитването се извършва на друго място.

4.1.4. Процедура за изпитване:

Изпитваното превозно средство трябва да се управлява плавно, така че неговото поведение покрай пътния знак, избран за изпитването, да бъде стабилно, при следните условия:

- а) скорост на скоростомера, надвишаваща скоростта, указана върху знак за изрично ограничение на скоростта; както и
- б) в центъра на изпитвателната лента за движение.

При постигнато съгласие между производителя и техническата служба описаната по-горе процедура за изпитване върху писта може да бъде заменена с лабораторна процедура, за която е доказано, че е еквивалентна.

4.1.4.1. Техническите изисквания са изпълнени, ако ФИОС показва стойност на възприеманото ограничение на скоростта, която е равна на ограничението на скоростта, показано на всички изпитани знаци за изрично ограничение на скоростта най-късно 2,0 секунди след като базовата точка на превозното средство премине съответните знаци. За скорости на движение на превозното средство под 20 km/h това трябва да бъде най-късно 10 m зад базовата точка на превозното средство.

4.1.4.2. Това изпитване не трябва да се комбинира с изпитването за надеждност на движението в реални условия, посочено в точка 4.3.

4.2. Процедура за изпитване на ФИОС: Процедура за изпитване на определянето на възприеманото ограничение на скоростта чрез наблюдение на подрабериши се пътни знаци и сигнали.

4.2.1. Условията за изпитването превозно средство са посочените в точки 4.1.1 до 4.1.1.3.

4.2.2. Пътни знаци:

Пътните знаци, използвани за провеждане на изпитванията, са знаци за подрабериши се ограничение за скоростта. Тези знаци отговарят на условията, посочени в точка 3.4.2.2.2. Знаците трябва да бъдат разположени така, че да се избегне едновременно попадане на множество знаци в полето на видимост на системата.

За изпитването техническата служба трябва да избере най-малко три различни знака за подрабериши се ограничение за скоростта, включително неелектронни пътни знаци и знаци с променливо съдържание, използвани в държавата(ите) членка(и), където се провежда изпитването. Знаците, използвани за провеждане на изпитванията, се записват в протокола от изпитването.

Чрез използване на документацията производителят доказва спазването на изискванията по отношение на всички други приложими пътни знаци за подрабериши се ограничение на скоростта, включени в каталога на пътните знаци в приложение II, за категорията превозно средство, което трябва да бъде одобрено. Всякаква подобна документация се прилага към досието на протокола от изпитването.

4.2.3. Условия на изпитването:

Прилагат се условията на изпитване, посочени в точка 4.1.3.

4.2.3.1. При постигнато съгласие между производителя и техническата служба изпитванията могат да се извършват на някое от следните места:

- а) на обществен път; или
- б) на писта за изпитване, наподобяваща реалистична пътна обстановка, за да се даде възможност на ФИОС да определи вида на пътя, при условие че ФИОС не изисква електронни картографски данни, за да функционира правилно, освен ако тя е включена в данните.

И в двата случая обстановката може да бъде такава, че по същото изпитвателно трасе да се движат други превозни средства като изпитването превозно средство, например за да се улесни наличието на данни в реално време, които могат да се използват от други превозни средства без система за наблюдение, използваща камера. Съответните необходими условия се уточняват подробно от производителя и се съгласуват с техническата служба и органа по одобряване на типа преди провеждане на изпитванията. Това съгласуване се основава на положителна оценка на логичността, практичността и автентичността на прилагането в реални условия.

И в двата случая различните знаци могат да бъдат избрани и поставени от техническата служба или да са съществуващи знаци, според поисканото от производителя. Съществуващи знаци се използват само когато съответствието се доказва чрез изпитването за надеждност на движението в реални условия в съответствие с точки 4.2.4.2 и 4.3.

4.2.4. Процедура за изпитване:

Изпитването превозно средство се управлява плавно, така че неговото поведение покрай пътния знак, избран за изпитването, да бъде стабилно, при следните условия:

- а) скорост на скоростомера:
 - i) $\leq 20\%$ по-ниска от указаната на знака, избран за изпитванията на обществен път; както и
 - ii) $\geq 10\%$ по-висока от указаната на знака, избран за изпитванията на писта за изпитване;
- б) в центъра на изпитвателната лента за движение.

При постигнато съгласие между производителя и техническата служба описаната по-горе процедура за изпитване на писта или на път може да бъде заменена с лабораторна процедура, за която е доказано, че е еквивалентна.

- 4.2.4.1. Техническите изисквания са изпълнени, ако ФИОС определя стойността на възприеманото ограничение на скоростта (която е равна на очакваната обратна връзка от системата), посочена в каталога на пътните знаци в приложение II, или стойността на приложимото национално ограничение на скоростта, съответстващо на знаците за подразбиращо се ограничение на скоростта, така както са изпитани, за категорията превозно средство, подлежащо на одобрение, и ако ФИОС извежда на дисплея възприеманото ограничение на скоростта, когато скоростта на скоростомера надвишава възприеманото ограничение на скоростта, съответстващо на въпросните знаци, най-късно 2,0 секунди след като базовата точка на превозното средство е преминала съответните знаци. За скорости на превозното средство под 20 km/h това трябва да бъде най-късно 10 m зад базовата точка на превозното средство.
- 4.2.4.2. Това изпитване може да се комбинира с изпитването за надеждност на движението в реални условия, посочено в точка 4.3. В такъв случай се счита, че техническите изисквания са изпълнени, ако съответните резултати от изпитването за надеждност на движението в реални условия показват, че знаците за подразбиращо се ограничение на скоростта са разпознати от системата ISA в съответствие с точка 3.4.2.5.2.
- 4.3. Процедура за изпитване на ФИОС: Изпитване на надеждността на определянето на ограничението на скоростта в реални условия на движение.
- 4.3.1. Изпитвателният пробег трябва да отговаря на условията, посочени в точки 4.3.1.1 до 4.3.1.5. Техническата служба може да се съгласи да приеме данни от вътрешно изпитване за определени части от изпитванията за одобряване на типа.
- 4.3.1.1. Изпитвателният пробег трябва да бъде подходящ за измерване на показателите на функциониране на системата при правилно определяне на приложимото ограничение на скоростта, като се използват критериите за изпълнение, посочени в точка 3.4.2.5.2.
- 4.3.1.2. Изпитвателният пробег трябва да включва движение по обществени пътища и улици на територията на Европейския съюз, съгласувани между производителя, техническата служба и органа по одобряване на типа.
- 4.3.1.3. Изпитвателният пробег трябва да включва движение по градски пътища и улици, извънградски пътища и автомагистрали/високоскоростни пътища/пътища с разделителна ивица, при което всеки от трите вида пътища представлява най-малко 25 % от общото разстояние по трасето. Трасето трябва да бъде едно последователно трасе с една и съща начална и крайна точка, където повтарящите се части от трасето в една и съща посока не се отчитат към изпитвателното разстояние.
- 4.3.1.4. Изпитвателният пробег трябва да включва движение в условия на дневна светлина и тъмнина, като движението на тъмно трябва да представлява най-малко 15 % от общото разстояние.
- 4.3.1.5. Изпитвателният пробег се състои от изпитвателно разстояние от 400 km. При постигнато съгласие между техническата служба и производителя изпитването може да бъде прекратено по-рано, ако изпитвателното разстояние превишава 300 km и показателят „TP_D“ се мени между $\pm 5,0$ % в рамките на последните 50 km от трасето при непрекъснато изчисляване.
- 4.3.2. Изчисляване на показателите за изпълнение:
- Показателите за изпълнение се изчисляват по следния начин:
- $$TP_D = (d_correct/d_total) * 100 \%$$
- където:
- d_total е общото изминато разстояние за изпитвателен пробег, където приложимото ограничение на скоростта е указано от пътен знак или сигнал, посочен в точка 3.4.2.5.1, или където е приложено националното ограничение на скоростта;
- d_correct е изминатото разстояние за изпитвателен пробег, където приложимото ограничение на скоростта е указано от пътен знак или сигнал, посочен в точка 3.4.2.5.1, като същевременно е изпълнено някое от следните условия а), б) или в):
- а) възприеманото ограничение на скоростта съвпада с очакваната обратна връзка от системата, посочена в каталога на пътните знаци в приложение II;
- б) възприеманото ограничение на скоростта съвпада с приложимото ограничение на скоростта; или

- в) когато са приложени специалните променливи условия в съответствие с точка 3.4.2.3.2, възприеманото ограничение на скоростта съвпада с очакваната обратна връзка от системата или със състоянието, което се приема за най-често срещано; или където е приложено националното ограничение на скоростта, и едновременно с това са изпълнени или буква г), или буква д):
- г) възприеманото ограничение на скоростта съвпада с приложимото национално ограничение на скоростта; или
- д) когато са приложени специалните променливи условия в съответствие с точка 3.4.2.3.2, възприеманото ограничение на скоростта съвпада с националното ограничение на скоростта за предполагаемия най-често срещано състояние.

За оценяване на движението в реални условия трябва да се провери дали ФИОС приема съответните възприемани ограничения на скоростта на разумно разстояние преди или след точката, в която се прилагат съответните приложими или национални ограничения на скоростта.

4.4. ФПОС: Процедура за изпитване на функцията за предупреждение относно ограничението на скоростта.

4.4.1. Условията за изпитването превозно средство са посочените в точки 4.1.1—4.1.1.3.

4.4.2. За изпитването техническата служба избира пътни знаци от посочените в точка 4.1.2.

4.4.3. Условията на изпитване са посочените в точка 4.1.3.

4.4.4. Процедури за изпитване на вариантите на системата ISA, посочени в точка 3.5.2, букви а), б) и в).

4.4.4.1. За системите ISA с визуално предупреждение и указване с каскадно звуково предупреждение, посочени в точка 3.5.2, буква а), или с визуално предупреждение и указване с каскаден предупредителен тактилен сигнал, посочени в точка 3.5.2, буква б), трябва да се извършат следните изпитвания:

Изпитване 1 (изпитване на предупрежденията):

Техническата служба избира изпитвателно ограничение на скоростта. Първоначалното ограничение на скоростта трябва да бъде най-малко 38 % по-високо от изпитвателно ограничение на скоростта. Възприеманото ограничение на скоростта трябва да се настрои на първоначалното ограничение на скоростта.

Изпитването превозно средство трябва да се движи на разстояние от страничния край на пътя, така че положението на знака да отговаря на приложимите стандарти в съответната държава членка, и с активирана ФПОС, при плавно използване на педала на газта, така че да бъде стабилно поведението му покрай пътния знак, указващ изпитвателното ограничение на скоростта, както следва:

- i) $1 \% \leq \text{скорост на скоростомера} \leq 8 \%$ по-висока от изпитвателното ограничение на скоростта;
- ii) $11 \% \leq \text{скорост на скоростомера} \leq 18 \%$ по-висока от изпитвателното ограничение на скоростта;
- iii) $21 \% \leq \text{скорост на скоростомера} \leq 28 \%$ по-висока от изпитвателното ограничение на скоростта; както и
- iv) $31 \% \leq \text{скорост на скоростомера} \leq 38 \%$ по-висока от изпитвателното ограничение на скоростта.

Превозното средство трябва да продължи с постоянна скорост, докато се появи каскадното звуково предупреждение или каскадният предупредителен тактилен сигнал, след което:

- за проверката на визуалното предупреждение и каскадното звуково предупреждение, изпитването превозно средство трябва да продължи с постоянна скорост в продължение най-малко на още 5,0 s, след което да забави в рамките на 3,0 s до скорост на скоростомера $\leq$ изпитвателното ограничение на скоростта, преди да са изминали 8,0 s; или
- за проверката на визуалното предупреждение и каскадния предупредителен тактилен сигнал изпитването превозно средство трябва да продължи с постоянна скорост в продължение най-малко на още 12 s, след което да забави в рамките на 3,0 s до скорост на скоростомера $\leq$ изпитвателното ограничение на скоростта, преди да са изминали 15 s.

Изпитването превозно средство трябва да повтори изпитването с постоянна скорост, докато визуалното предупреждение спре или в продължение на най-много 60 секунди. Съответните времена се записват в протокола от изпитването.

Изпитване 2 (изпитване за деактивиране (без предупреждения):

Системата ISA се деактивира и изпитване 1 се повтаря при скорост на скоростомера, избрана от техническата служба. Възприеманото ограничение на скоростта трябва да се настрои или да се направи опит да бъде настроено на изпитвателното ограничение на скоростта.

Изпитване 3 (изпитване на ФПОС със система за подпомагане на контрола от водача върху превозното средство):

В случай, че типът превозно средство е оборудван със система за подпомагане на контрола от водача, при което от водача не се очаква да докосва педала на газта (например система за поддържане на постоянна зададена скорост), трябва да се извърши изпитване със задействани ФПОС и система за подпомагане на контрола от водача за управление на скоростта на превозно средство за най-малко една скорост на скоростомера, избрана от техническата служба.

- 4.4.4.2. За системи ISA само с предупредителен тактилен сигнал, посочени в точка 3.5.2, буква в), се извършват следните изпитвания:

Изпитване 1 (изпитване на предупрежденията):

Техническата служба избира изпитвателно ограничение на скоростта. Първоначалното ограничение на скоростта трябва да бъде най-малко 38 % по-високо от изпитвателното ограничение на скоростта. Възприеманото ограничение на скоростта трябва да се настрои на първоначалното ограничение на скоростта.

Изпитваното превозно средство трябва да се движи на разстояние от страничния край на пътя, така че положението на знака да отговаря на действащите стандарти в съответната държава членка, и с активирана ФПОС, при плавно използване на педала на газта, така че да бъде стабилно поведението му покрай пътният знак, указващ изпитвателното ограничение на скоростта, със скорост на скоростомера най-малко 1 % по-висока от изпитвателното ограничение на скоростта, както следва:

Превозното средство трябва да продължи с постоянна скорост, докато се появи предупредителният тактилен сигнал, след което:

- за проверката само на предупредителния тактилен сигнал изпитваното превозно средство продължава с постоянна скорост в продължение най-малко на още 11 s, след което забавя в рамките на 4 s до скорост на скоростомера $\leq$ изпитвателното ограничение на скоростта, преди да са изминали 15 s.

Изпитваното превозно средство трябва да повтори изпитването с постоянна скорост, докато предупредителният тактилен сигнал спре или в продължение на най-много 60 секунди. Съответните времена се записват в протокола от изпитването.

Изпитване 2 (изпитване за дезактивиране (без предупреждения):

Системата ISA се дезактивира и изпитване 1 се повтаря при скорост на скоростомера, избрана от техническата служба. Възприеманото ограничение на скоростта трябва да се настрои или да се направи опит да бъде настроено на изпитвателното ограничение на скоростта.

Изпитване 3 (изпитване на ФПОС със система за подпомагане на контрола от водача върху превозното средство):

В случай че типът превозно средство е оборудван със система за подпомагане на контрола от водача, при което от водача не се очаква да докосва педала на газта (например система за поддържане на постоянна зададена скорост), процедурата за изпитване 1, посочена в точка 4.4.4.1, трябва да се извърши със задействани ФПОС и система за подпомагане на контрола от водача за управление на изпитвателните скорости на превозно средство.

- 4.4.4.3. За всички изпитвания на вариантите на системата ISA, посочени в точка 3.5.2., букви а), б) и в), при постигнато съгласие между производителя и техническата служба, процедурите съгласно точки 4.4.4.1 и 4.4.4.2, извършвани на писта за изпитване, могат да бъдат заменени с лабораторни процедури, за които е доказано, че са еквивалентни.

- 4.4.4.4. Техническите изисквания за системата ISA са изпълнени, ако са изпълнени следните условия:

- 4.4.4.4.1. За системите ISA, посочени в точка 3.5.2, букви а), б) и точка 4.4.4.1 (визуално предупреждение и каскадно звуково предупреждение, или каскаден предупредителен тактилен сигнал):

Изпитване 1: Оценяване на изпитването на предупрежденията

Визуалното предупреждение, отговарящо на изискванията, посочени в точка 3.5.2.1.1, се подава в рамките на 1,5 s плюс времето или разстоянието, разрешено за определяне на възприеманото ограничение на скоростта, след като е преминат знакът, а каскадното звуково предупреждение или каскадният предупредителен тактилен сигнал, отговарящи на техническите изисквания, посочени в точки 3.5.2.1.2 до 3.5.2.1.8, присъстват и са забележими, както следва:

- за $1 \% \leq$ скорост на скоростомера $\leq 8 \%$ по-висока от изпитвателното ограничение на скоростта: след не повече от 6,0 s след преминаване на знака;
- за $11 \% \leq$ скорост на скоростомера $\leq 18 \%$ по-висока от изпитвателното ограничение на скоростта: след не повече от 5,0 s след преминаване на знака;

iii) за $21 \% \leq$ скорост на скоростомера $\leq 28 \%$ по-висока от изпитвателното ограничение на скоростта: след не повече от 4,0 s след преминаване на знака; както и

iv) за $31 \% \leq$ скорост на скоростомера $\leq 38 \%$ по-висока от изпитвателното ограничение на скоростта: след не повече от 3,0 s след преминаване на знака;

плюс времето или разстоянието, разрешено за определяне на възприеманото ограничение на скоростта, след като са преминати съответните знаци.

Проверява се дали каскадните предупреждения започват навреме и не надвишават максималните им времена, както е посочено в точки 3.5.2.1.5 и 3.5.2.1.6, и се проверява дали визуалното предупреждение се подава, докато скоростта на скоростомера стане по-малка или равна на възприеманото ограничение на скоростта, както е посочено в точка 3.5.2.1.1.

Когато изпитванията се повтарят при постоянните скорости, трябва да се провери дали визуалното предупреждение продължава най-малко толкова дълго, колкото е указано в точка 3.5.2.1.1.

Изпитване 2: Оценяване на изпитването на деактивирането (без предупреждения):

Не се подават предупреждения (визуални, тактилни или звукови).

Изпитване 3: Оценка на изпитването на ФПОС със система за подпомагане на контрола от водача върху превозното средство:

Визуалните и звуковите предупреждения се подават както при изпитване 1 или системата се изключва, или се опитва автоматично да намали скоростта на движение до възприеманото ограничение на скоростта.

4.4.4.4.2. За системите ISA, посочени в точка 3.5.2, буква в) и точка 4.4.4.2 (само предупредителен тактилен сигнал):

Изпитване 1: Оценяване на изпитването на предупрежденията:

Предупредителен тактилен сигнал, отговарящ на изискванията, посочени в точка 3.5.2.2, се подава в рамките на 1,5 s плюс времето или разстоянието, разрешено за определяне на възприеманото ограничение на скоростта, след като е преминат съответният знак.

Изпитване 2: Оценяване на изпитването на деактивирането (без предупреждения):

Не се подават визуални, тактилни или звукови предупреждения.

Изпитване 3: Оценка на изпитването на ФПОС със система за подпомагане на контрола от водача върху превозното средство:

Визуалните и звуковите предупреждения се подават така както при оценяването на изпитване 1 на предупрежденията съгласно точка 4.4.4.4.1 по отношение на варианта на системата ISA, посочен в точка 3.5.2, буква а), или системата се изключва, или се опитва автоматично да намали скоростта на движение до възприеманото ограничение на скоростта.

4.5. Изпитвания на ФУС

4.5.1. Условия за изпитването превозно средство

4.5.1.1 Условията за изпитването превозно средство са посочените в точки 4.1.1 до 4.1.1.3.

4.5.1.2 Изборът на типа предавателна кутия, размера на гумите и предавките за изпитванията се основава на най-неблагоприятния подбор за типа, който трябва да бъде одобрен, при съгласуване с техническата служба.

4.5.1.3 Настройките на тяговата система на изпитвателното превозно средство трябва да са в съответствие със спецификациите на производителя.

4.5.2 Изпитванията се извършват на писта за изпитване или на динамометричен стенд.

4.5.2.1 Условия по отношение на пистата за изпитване

4.5.2.1.1 Повърхността на пистата за изпитване трябва да е подходяща за поддържане на стабилизирана скорост и по нея да няма неравни участъци, вода, сняг и лед. Наклонът трябва да бъде $\leq 2 \%$ и не трябва да варира с повече от $\pm 1 \%$, с изключение на ефекта от изпъкналостта на напречния профил на „пътя“.

4.5.2.1.2 Средната скорост на вятъра, измерена на височина най-малко 1 метър над земната повърхност, трябва да бъде по-малка от 6 m/s, като поривите на вятъра не бива да превишават 10 m/s.

- 4.5.2.1.3 По преценка на производителя и със съгласието на техническата служба изпитванията могат да се провеждат при условия, които са различни от описаните по-горе, стига да представляват най-неблагоприятният случай.
- 4.5.2.2 Спецификации на динамометричния стенд.
- 4.5.2.2.1 На динамометричния стенд с точност от $\pm 10\%$ се възпроизвежда инерционен момент, еквивалентен на масата на превозното средство. Времето трябва да се измери с точност $\leq 0,1$ s.
- 4.4.2.2.2 Мощността, която се поглъща от динамометричната спирачка по време на изпитването, трябва да бъде зададена така, че да съответства на съпротивлението, което превозното средство изпитва, движейки се със скоростите на изпитване. Тази мощност може да се установи с изчисления и се задава с точност от $\pm 10\%$.
- 4.5.3 Процедури за изпитване на ФУС.
- 4.5.3.1 Процедура за изпитване на ускорението на ФУС.
- 4.5.3.1.1. Процедурата за изпитване, посочена в точка 4.5.3.1.2, се повтаря за следните ограничения на скоростта:
- а) ограничение на скоростта в градски условия: Първоначална скорост на скоростомера ≤ 20 km/h; Изпитвателно ограничение на скоростта = 50 km/h;
 - б) ограничение на скоростта по междуградски пътища: Първоначална скорост на скоростомера ≤ 50 km/h; Изпитвателно ограничение на скоростта = 80 km/h;
 - в) ограничение на скоростта по магистрали: Първоначална скорост на скоростомера ≤ 100 km/h; Изпитвателно ограничение на скоростта = 130 km/h.
- Трябва да се извършат само тези изпитвания, при които изпитвателното ограничение на скоростта е по-ниско от максималната конструктивна скорост на превозното средство.
- 4.5.3.1.2. Изпитваното превозно средство се управлява със задействана ФУС в рамките на диапазона на първоначалната скорост на скоростомера. Възприеманото ограничение на скоростта трябва да се настрои на изпитвателното ограничение на скоростта. След това превозното средство се ускорява, без да се прилага целенасочено действие за отменяне, докато не започне намесата на ФУС. Докато намесата продължава, превозното средство трябва да се движи достатъчно дълго време, за да се даде възможност за оценяване на стабилизираната скорост.
- По време на изпитването скоростта на скоростомера се записва непрекъснато. Стабилизираната скорост се изчислява чрез усредняване на скоростта на скоростомера за интервал от време от 20 s, който започва да тече 10 s, след като скоростта на скоростомера за първи път достигне възприеманото ограничение на скоростта минус 10 km/h.
- 4.5.3.1.3. Техническите изисквания са изпълнени, ако стабилизираните скорости са в следните граници:
- а) ограничение на скоростта в градски условия: $45 \text{ km/h} \leq \text{стабилизирана скорост} \leq 50 \text{ km/h}$;
 - б) ограничение на скоростта по междуградски пътища: $75 \text{ km/h} \leq \text{стабилизирана скорост} \leq 80 \text{ km/h}$; както и
 - в) ограничение на скоростта по магистрали: $125 \text{ km/h} \leq \text{стабилизирана скорост} \leq 130 \text{ km/h}$.
- 4.5.3.2. Процедура за изпитване на реакцията на ФУС
- 4.5.3.2.1 Процедурата за изпитване, посочена в точка 4.5.3.2.2, се провежда при изпитвателно ограничение на скоростта от 50 km/h при градски условия при първоначална скорост на скоростомера между 70 km/h и 79 km/h и първоначално ограничение на скоростта от 80 km/h.
- 4.5.3.2.2. Изпитваното превозно средство се управлява със задействана ФУС с постоянна скорост в диапазона на първоначалната скорост на скоростомера, а възприеманото ограничение на скоростта се настройва на първоначалното ограничение на скоростта така, че да не се задейства намесата на ФУС. След това възприеманото ограничение на скоростта се настройва на изпитвателното ограничение на скоростта и превозното средство продължава да се движи с постоянна скорост в диапазона на първоначалната скорост на скоростомера достатъчно дълго време, за да се задейства намесата на ФУС.

- 4.5.3.2.3. Техническите изисквания са изпълнени, ако намесата на ФУС започва не по-късно от 1,5 s, след като възприеманата скорост на превозното средство е настроена на изпитвателното ограничение на скоростта, като се вземе предвид времето или разстоянието, разрешено за определяне на възприеманото ограничение на скоростта, след като е преминат съответният пътен знак.
- 4.5.3.3. Процедура за изпитване дезактивирането на ФУС.
- 4.5.3.3.1. Процедурата за изпитване, посочена в точка 4.5.3.3.2, се извършва при ограничение на скоростта в градски условия при първоначална скорост на скоростомера ≤ 35 km/h и изпитвателно ограничение на скоростта от 50 km/h.
- 4.5.3.3.2. Изпитваното превозно средство се управлява с дезактивирана ФУС в рамките на диапазона на първоначалната скорост на скоростомера. Възприеманото ограничение на скоростта трябва да се зададе или да се направи опит да бъде зададено като равно на изпитвателното ограничение на скоростта. След това превозното средство се ускорява, без да се прилага целенасочено действие за отменяне в продължение на повече от 1,5 s, и впоследствие, след като изпитвателното ограничение на скоростта бъде значително превишено, се поддържа относително стабилна скорост.
- 4.5.3.3.3. Техническите изисквания са изпълнени, ако не бъде задействана намесата на ФУС и не бъде подадено визуално, звуково или тактилно предупреждение относно ограничението на скоростта.
- 4.5.3.4. Процедура за изпитване на отменянето на ФУС.
- 4.5.3.4.1. Процедурата за изпитване, посочена в точка 4.5.3.4.2, се провежда изпитвателно ограничение на скоростта в градски условия от 50 km/h — при първоначална скорост на скоростомера ≤ 35 km/h и крайна скорост на скоростомера ≥ 65 km/h.
- 4.5.3.4.2. Изпитваното превозно средство се управлява със задействана ФУС в рамките на диапазона на първоначалната скорост на скоростомера. Възприеманото ограничение на скоростта трябва да се настрои на изпитвателното ограничение на скоростта. След това превозното средство се ускорява, без да се прилага целенасочено действие за отменяне, докато не започне намесата на ФУС. Докато намесата продължава, се прилага целенасочено действие за отменяне, посочено от производителя на превозното средство, с цел превозното средство да се ускори до диапазона на крайната скорост на скоростомера. След това скоростта на превозното средство се намалява до скорост на скоростомера под изпитвателното ограничение на скоростта и отново се ускорява, без да се прилага целенасочено действие за отменяне, докато започне намесата на ФУС.
- 4.5.3.4.3. Техническите изисквания са изпълнени, ако са изпълнени следните условия:
- а) временно прекратяване на намесата на ФУС, когато се прилага целенасочено действие за отменяне, така че превозното средство да може плавно, а не рязко да ускори до крайната скорост на скоростомера; както и
 - б) намеса на ФУС по време на последващо ускоряване.
- 4.6. Процедурите за изпитване съгласно точки 4.1, 4.2, 4.4 и 4.5 могат да се комбинират с оглед доказване на съответствие с изискванията по по-ефикасен начин, при съгласуване с техническата служба.
5. Сценарии на движение, разпоредби относно ограниченията и функциониране на системата ISA
- 5.1. Не се изисква датчикът за наблюдение на системата за определяне на ограничението на скоростта, който се използва за оценяване на пътните знаци в реални условия (например камера), да наблюдава повече от полето на видимост напред на водача през предното стъкло на моторното превозно средство (или логично алтернативно поле, съгласувано между производителя на превозното средство, техническата служба и органа по одобряване на типа, когато превозното средство не е оборудвано с предно стъкло), определено чрез използване на амбинокулярното поле на видимост, като очите са в точките на очите на водача, както е определеното в Правило № 46 на ООН ^(*). Всяко възпрепятстване на видимостта поради конструкция под

(*) Правило № 46 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни предписания за одобрение на устройства за непряко виждане и на моторни превозни средства по отношение на монтирането на тези устройства.

датчика за наблюдение (например капака на двигателя) може да бъде пренебрегнато, ако същата се намира под равнината, наклонена напред и надолу на 4° спрямо хоризонталата, започваща от точките на очите на водача. Производителят на превозното средство може да докаже съответствие въз основа на документация.

- 5.2. С цел подобряване на функционирането на системата ISA полето на видимост за наблюдение може да се измества като функция например на ъгъла на завъртане на волана, траекторията на превозното средство, използването на пътепоказатели и/или ранно предупреждение чрез прогнозни системи.
- 5.3. За целите на изчисляването на действително положително разстояние „TP_D“ се прилага следното по отношение на частите на изпитвателното трасе, когато приложимото ограничение на скоростта се определя от преминаването на пътните знаци, включени в каталога на пътните знаци в приложение II, за категорията превозно средство, което трябва да бъде одобрено.
- 5.3.1. Преминаването на даден пътен знак не се взема предвид, когато съответният знак е частично засенчен (например листа от дървета, паркирани превозни средства) или явно не е разположен перпендикулярно както на земната повърхност, така и на пътното платно или по друг начин е неправилно ориентиран (например завъртян), освен ако това не е поискано от производителя.
- 5.3.2. След проверка и съгласуване с техническата служба за всеки отделен случай, когато съответният знак липсва или е разположен нееднозначно по отношение на местоположението до степен, че нормален водач, пътуващ по съответния пътен участък за първи път, би бил несигурен дали той се отнася за този водач или не, преминаването на знака не се взема предвид, освен ако това не е поискано от производителя.
- 5.3.3. След проверка и съгласуване с техническата служба за всеки отделен случай, когато даден знак или множество знаци предават двусмислена, допълнителна, допълваща или разминаваща се информация по отношение на приложимостта спрямо категориите превозни средства, технически допустимата максимална маса с товар, размерите на превозното средство, времето от деня, метеорологичните условия, съседните ленти или посоката на движение, преминаването на знака не се взема предвид, освен ако това не е поискано от производителя.
- 5.3.4. При съгласие от страна на техническата служба за всеки отделен случай, когато неподвижен неприложим пътен знак е показан по много реалистичен или естествен начин, от изчисленията може да бъде изпуснато открито конкретно невярно положително събитие.
- 5.3.5. Когато в рамките на 12 месеца преди изпитването за одобряване на типа е настъпила промяна в дадена държава членка по отношение на приложимото ограничение на скоростта или правило за движение във връзка със знак за подразбиращо се ограничение за скоростта, или е въведен нов знак, включен в каталога на знаците в приложение II в момента на изпитването за одобряване на типа на превозното средство или ОТВ, преминаването на знака не се взема предвид, освен ако това не е поискано от производителя.
- 5.3.6. Разстоянията, при които се прилага някое от условията, посочени в точки 5.3.1—5.3.5, не се вземат предвид при изчисление на количествените показатели за изпълнение по отношение на изминатите разстояния d_{total} и $d_{soggest}$, посочени в точка 4.3.2. Все пак, макар споменатото по-горе преминаване на знаците да не се взема предвид, всяко правилно определяне на възприеманото ограничение на скоростта и свързаното с него изминато разстояние могат да бъдат взети предвид по искане на производителя, поотделно за всеки конкретен случай, когато системата надхвърля изискванията на тази разпоредба, по-специално в случаите, когато производителите използват комбинация от датчик за оптично наблюдение + система за определяне на местоположението на основата на глобалната навигационна спътникова система (ГНСС) + цифрови карти, която е предпочитан вариант с най-голяма надеждност.
- 5.4. Системата трябва да запазва възприеманото ограничение на скоростта или информацията в съответствие с точка 3.4.1.3 дори след повторно задействане на контактния ключ на превозното средство, освен ако системата може нормално да определя възприеманото ограничение на скоростта, като използва съответните входящи данни на системата (например електронни картографски данни), когато моторното превозно средство навлезе или започне да се движи по обществен път.
- 5.5. Логика и стратегии на системата.

- 5.5.1. Производителят може да проектира интелигентната система за регулиране на скоростта така, че да включи логика или стратегия за предвиждане на промяна на ограничението на скоростта, като се вземат предвид движенията на други превозни средства, сливането на пътните ленти, пресичането на пътните маркировки, светофарите, кръстовищата, устройствата за намаляване на скоростта и пешеходните пътеки.
- 5.5.2. В случай че системата разчита на машинно или подобно обучение, това трябва да бъде надлежно взето предвид при оценяването на надеждността на движението в реални условия. В такъв случай техническата служба разрешава подготовка на превозното средство за изпитването в съответствие със спецификациите на производителя, която може да надвишава 100 km, както е посочено в точка 4.1.1.3, при условие че това се счете за разумно. Забранява се обаче подготовката за изпитването да се извършва на която и да е част от изпитвателното трасе, определено и съгласувано в съответствие с точки 3.4.2.5.3 и 4.3.1.
- 5.6. За целите на изпитването на съответствието на производството и надзора на пазара производителят, техническата служба и националните органи вземат предвид най-новите налични актуализации на системата в момента на изпитването, когато те се предоставят в съответствие с точка 3.4.2.5.2.
- 5.6.1. Когато в рамките на 12 месеца преди изпитването в каталога на знаците в приложение II е отразена актуализация на промяна, която е настъпила в дадена държава членка по отношение на приложимото ограничение на скоростта във връзка със специфичен знак за подразбиращо се ограничение за скоростта, който е бил включен в каталога в момента на изпитването за одобряване на типа на превозното средство или ОТВ, преминаването на знака не се взема предвид, освен ако това не е поискано от производителя.
- 5.6.2. Разширяването на каталога на знаците в приложение II по отношение на допълнителни знаци за подразбиращо се ограничение за скоростта, които не са били включени в момента на одобряването на превозното средство или ОТВ, не се взема предвид за целите на изпитването на съответствието на производството и надзора на пазара, освен ако това не е поискано от производителя.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Каталог на пътните знаци — Част 1

ОБЯСНИТЕЛНИ БЕЛЕЖКИ

- n/a Не е приложимо.
- N Национално ограничение на скоростта за съответния клас път (например градски, извънградски, високоскоростен път, автомагистрала).
- V Знаците с променливо съдържание могат да показват всеки от знаците за изрично числено ограничение на скоростта, знаците за подразбиращо се числено ограничение на скоростта и знаците за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта, включени в таблицата на съответната държава. Кадровата честота на знаците обаче трябва да бъде поне 1 000 Hz, за да се гарантира, че изображението е правилно представено за целите на адекватната обработка от системата ISA.
- S Действието му е спряно съгласно точки 3.5.6. или 3.6.3. от приложение I.

Всички знаци, показващи навлизане във и излизане от граници на населено място, във всяка държава имат общи и лесно разпознаваеми основни характеристики за идентифициране, но могат да са с различна форма и размери и по протежението им могат да са изписани имена на населени места. Системата ISA трябва да може да се справя с тези елементи.

Системата ISA, с която са оборудвани моторните превозни средства от категория M2 < 3,5 t, приема очакваната обратна връзка за категория M1, освен ако в таблицата е посочено друго.

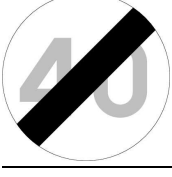
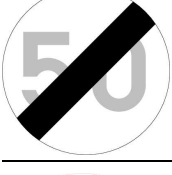
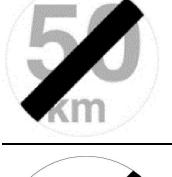
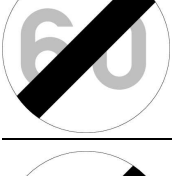
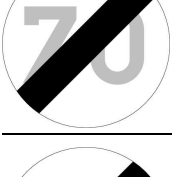
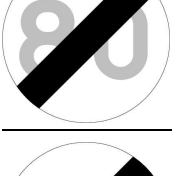
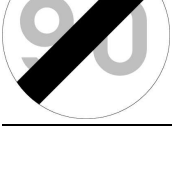
1. БЕЛГИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Знаци за изрично числено ограничение на скоростта							
	C43	30	30	30	30	30	30
	C43	30	30	30	30	30	30
	C43	40	40	40	40	40	40
	C43	50	50	50	50	50	50
	C43	50	50	50	50	50	50

	C43	60	60	60	60	60	60
	C43	70	70	70	70	70 ≤ 7,5 t	70
						70 > 7,5 t	
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 70 km/h по автомагистрала се използва като възприеманото ограничение на скоростта за N2>7,5 t и N3.					70 > 7,5 t	70
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 60 km/h може да се използва като възприеманото ограничение на скоростта за N2>7,5 t и за N3, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация и вида път.					60 > 7,5 t	60
	C43	80	80	80	80	80 ≤ 7,5 t	80
						80 > 7,5 t	
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 80 km/h по автомагистрала се използва като възприеманото ограничение на скоростта за M2, M3, N2 и N3.		80	80		80	80
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 70 km/h може да се използва като възприеманото ограничение на скоростта за категория N2≤ 7,5 t, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация и вида път.					70 ≤ 7,5 t	
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 60, 70 75 km/h може да се използва като възприеманото ограничение на скоростта за категории N2>7,5 t, N3 и M2, M3, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация и вида път.		70 или 75	70 или 75		60 или 70 > 7,5 t	60 или 70

	C43	90	90	90	90	S ≤ 7,5 t	S
						S > 7,5 t	
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 90 km/h по автомагистрала се използва като възприеманото ограничение на скоростта за M2 и M3, както и за N2 и N3 (т.е. буква S).		90	90		S	S
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 70 km/h може да се използва като възприеманото ограничение на скоростта за категория N2 ≤ 7,5 t, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация и вида път.					70 ≤ 7,5 t	
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 60, 70 75 km/h може да се използва като възприеманото ограничение на скоростта за категории N2 > 7,5 t, N3 и съответно M2, M3, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация и вида път.		70 или 75	70 или 75		60 или 70 > 7,5 t	60 или 70
	C43	100	S	S	100	S	S
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 90 km/h може да се използва за категории M2 и M3 като възприеманото ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да определи вида път (с две или повече ленти във всяка посока и с разделителна ивица).		90	90			
	C43	110	S	S	110	S	S
	C43	120	S	S	120	S	S

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	C45	N	N	N	N	N	N
	C45	N	N	N	N	N	N
	C45	N	N	N	N	N	N
	C45	N	N	N	N	N	N
	C45	N	N	N	N	N	N
	C45	N	N	N	N	N	N
	C45	N	N	N	N	N	N
	C45	N	N	N	N	N	N
	C45	N	N	N	N	N	N

	C45	N	N	N	N	N	N
	C45	N	N	N	N	N	N

Знаци за подрабигащо се нечислено ограничение на скоростта

		N	N	N	N	N	N
---	--	---	---	---	---	---	---

Числени зони

	F4a	30	30	30	30	30	30
	F4b	N	N	N	N	N	N
		30	30	30	30	30	30
	F4b	N	N	N	N	N	N

	F4a	30	30	30	30	30	30
	F4b	N	N	N	N	N	N
	ZC43	50	50	50	50	50	50
	ZC45	N	N	N	N	N	N
	ZC43	50	50	50	50	50	50
	ZC45	N	N	N	N	N	N

	ZC43	70	70	70	70	70 ≤ 7,5 t	70
						70 > 7,5 t	
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 60 km/h може да се използва като възприемано ограничение на скоростта за категория N2>7,5 t и за N3, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация и вида път.					60 > 7,5 t	60
	ZC45	N	N	N	N	N	N
	ZC43	70	70	70	70	70	70
						70 > 7,5 t	
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 60 km/h може да се използва като възприемано ограничение на скоростта за категория N2>7,5 t и за N3, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация и вида път.					60 > 7,5 t	60
	ZC45	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

	F12a	20	20	20	20	20	20
	F12b	N	N	N	N	N	N
	F113a	30	30	30	30	30	30
	F113b	N	N	N	N	N	N
		30	30	30	30	30	30
		N	N	N	N	N	N

Автомагистрала

	F5 (автомагистрала)	120	S	S	120	S	S
---	---------------------	-----	---	---	-----	---	---

	F7 (край на автомагистрала)	N	N	N	N	N	N
Високоскоростен път							
няма							
Граници на населено място							
	F1 (градска зона)	50	50	50	50	50	50
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 30 km/h може да се използва като възприемано ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация.	30	30	30	30	30	30
	F3 (край на градска зона)	90	90	90	90	S (90)	S (90)
	Забележка: Това е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта и национално ограничение на скоростта за извънградски и високоскоростни класове пътища.						

 							
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 70 и 75 km/h може да се използва като възприемано ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация.	70	70 или 75	70 или 75	70	70	70
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 60 km/h може да се използва като възприемано ограничение на скоростта за категории N2>7,5 t и N3, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация и вида път.					60 > 7,5 t	60

2. БЪЛГАРИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Ч					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

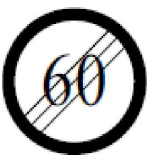
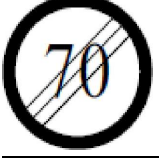
Знаци за изрично числено ограничение на скоростта

	Начало на изрично ограничение на скоростта от 20 km/h	20	20	20	20	20	20
	Начало на изрично ограничение на скоростта от 30 km/h	30	30	30	30	30	30
	Начало на изрично ограничение на скоростта от 40 km/h	40	40	40	40	40	40
	Начало на изрично ограничение на скоростта от 50 km/h	50	50	50	50	50	50

	Начало на изрично ограничение на скоростта от 60 km/h	60	60	60	60	60	60
	Начало на изрично ограничение на скоростта от 70 km/h	70	70	70	70	70	70
	Начало на изрично ограничение на скоростта от 80 km/h	80	80	80	80	80	80
	Начало на изрично ограничение на скоростта от 90 km/h	90	90	90	90	S	S
	Начало на изрично ограничение на скоростта от 100 km/h	100	S	S	100	S	S
	Начало на изрично ограничение на скоростта от 110 km/h	110	S	S	110	S	S
	Начало на изрично ограничение на скоростта от 120 km/h	120	S	S	120	S	S
	Начало на изрично ограничение на скоростта от 130 km/h	130	S	S	130	S	S

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	Край на изрично ограничение на скоростта от 20 km/h	N	N	N	N	N	N
	Край на изрично ограничение на скоростта от 30 km/h	N	N	N	N	N	N

	Край на изрично ограничение на скоростта от 40 km/h	N	N	N	N	N	N
	Край на изрично ограничение на скоростта от 50 km/h	N	N	N	N	N	N
	Край на изрично ограничение на скоростта от 60 km/h	N	N	N	N	N	N
	Край на изрично ограничение на скоростта от 70 km/h	N	N	N	N	N	N
	Край на изрично ограничение на скоростта от 80 km/h	N	N	N	N	N	N
	Край на изрично ограничение на скоростта от 90 km/h	N	N	N	N	N	N
	Край на изрично ограничение на скоростта от 100 km/h	N	N	N	N	N	N
	Край на изрично ограничение на скоростта от 110 km/h	N	N	N	N	N	N
	Край на изрично ограничение на скоростта от 120 km/h	N	N	N	N	N	N
	Край на изрично ограничение на скоростта от 130 km/h	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	Край на всички ограничения	N	N	N	N	N	N
---	----------------------------	---	---	---	---	---	---

Числени зони

няма							
------	--	--	--	--	--	--	--

Зона с ограничения на движението

	Начало на жилищна зона	20	20	20	20	20	20
	Край на жилищна зона	N	N	N	N	N	N

Автомагистрала

	Начало на автомагистрала	140	S	S	140	S	S
	Край на автомагистрала	N	N	N	N	N	N

Високоскоростен път

	Начало на високоскоростен път	120	S	S	120	S	S
	Край на високоскоростен път	N	N	N	N	N	N

Граници на населено място

Троян	Начало на населено място	50	50	50	50	50	50
--------------	--------------------------	----	----	----	----	----	----

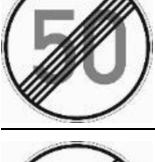
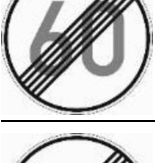
	Край на населено място	90	80	80	90	80	80
---	------------------------	----	----	----	----	----	----

3. ЧЕХИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Знаци за изрично числено ограничение на скоростта							
	по подразбиране	20	20	20	20	20	20
	по подразбиране	30	30	30	30	30	30
	по подразбиране	40	40	40	40	40	40
	по подразбиране	50	50	50	50	50	50
	по подразбиране	60	60	60	60	60	60
	по подразбиране	70	70	70	70	70	70
	B20a	80	80	80	80	80	80
	по подразбиране	90	90	90	90	80	80

	по подразбиране	100	S	S	100	80	80
	по подразбиране	110	S	S	110	80	80
	по подразбиране	120	S	S	120	80	80
	по подразбиране	130	S	S	130	80	80

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N

	B20b	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	B26	N	N	N	N	N	N
---	-----	---	---	---	---	---	---

Числени зони

	IZ 8a	30	30	30	30	30	30
	IZ 8b	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

	IZ 5a	20	20	20	20	20	20
---	-------	----	----	----	----	----	----

	IZ 5b	N	N	N	N	N	N
Автомагистрала							
	IZ 1a	130	S	S	130	80	80
	IZ 1b	N	N	N	N	N	N
	IP 14a (валидност до 31 декември 2025 г.)	130	S	S	130	80	80
	IP 14b (валидност до 31 декември 2025 г.)	N	N	N	N	N	N
Високоскоростен път							
	IZ 2a	110	S	S	110	80	80
	IZ 2b	N	N	N	N	N	N
	IP 15a (валидност до 31 декември 2025 г.)	110	S	S	110	80	80

	IP 15b (валидност до 31 декември 2025 г.)	N	N	N	N	N	N
---	--	---	---	---	---	---	---

Граници на населено място

	IS 12a	50	50	50	50	50	50
	IS 12b	90	90	90	90	80	80
	IS 12c Община на езика на национално малцинство	50	50	50	50	50	50
	IS 12d Община на езика на национално малцинство	90	90	90	90	80	80
	IS 12c Община на езика на национално малцинство	50	50	50	50	50	50
	IS 12d Община на езика на национално малцинство	90	90	90	90	80	80

4. ДАНИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Знаци за изрично числено ограничение на скоростта

	С 55 Местно ограничение на скоростта Изрично	30	30	30	30	30	30
	С 55 Местно ограничение на скоростта Изрично	40	40	40	40	40	40
	С 55 Местно ограничение на скоростта Изрично	50	50	50	50	50	50

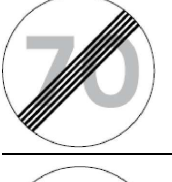
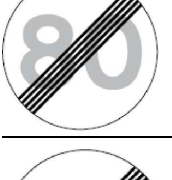
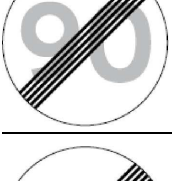
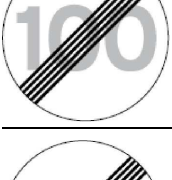
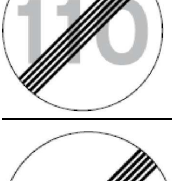
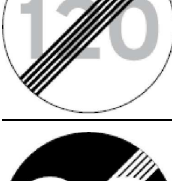
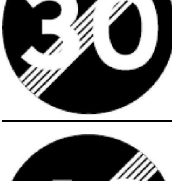
	С 55 Местно ограничение на скоростта Изрично	60	60	60	60	60	60
	С 55 Местно ограничение на скоростта Изрично	70	70	70	70	70	70
	С 55 Местно ограничение на скоростта Изрично	80	80	80	80	80	80
	С 55 Местно ограничение на скоростта Изрично	90	80	80	90	80	80
	С 55 Местно ограничение на скоростта Изрично	100	80	80	100	80	80
	С 55 Местно ограничение на скоростта Изрично	110	80	80	110	80	80
	С 55 Местно ограничение на скоростта Изрично	120	80	80	120	80	80
	УА 41 Указание за скоростта Изрично	40	40	40	40	40	40
	УА 41 Указание за скоростта Изрично	50	50	50	50	50	50

	UA 41 Указание за скоростта Изрично	60	60	60	60	60	60
	Е 41 Изрично указание за скоростта за изход	40	40	40	40	40	40
	Е 41 Изрично указание за скоростта за изход	50	50	50	50	50	50
	Е 41 Изрично указание за скоростта за изход	60	60	60	60	60	60
	Е 41 Изрично указание за скоростта за изход	70	70	70	70	70	70
	Е 41 Изрично указание за скоростта за изход	80	80	80	80	80	80
	Е 41 Изрично указание за скоростта за изход	90	80	80	90	80	80
	С 55 Променливо местно ограничение на скоростта Изрично	30	30	30	30	30	30
	С 55 Променливо местно ограничение на скоростта Изрично	40	40	40	40	40	40
	С 55 Променливо местно ограничение на скоростта Изрично	50	50	50	50	50	50

	С 55 Променливо местно ограничение на скоростта Изрично	60	60	60	60	60	60
	С 55 Променливо местно ограничение на скоростта Изрично	70	70	70	70	70	70
	С 55 Променливо местно ограничение на скоростта Изрично	80	80	80	80	80	80
	С 55 Променливо местно ограничение на скоростта Изрично	90	80	80	90	80	80
	С 55 Променливо местно ограничение на скоростта Изрично	100	80	80	100	80	80
	С 55 Променливо местно ограничение на скоростта Изрично	110	80	80	110	80	80
	С 55 Променливо местно ограничение на скоростта Изрично	120	80	80	120	120	120

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	С 56 Край на местното ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	С 56 Край на местното ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N

	С 56 Край на местното ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	С 56 Край на местното ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	С 56 Край на местното ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	С 56 Край на местното ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	С 56 Край на местното ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	С 56 Край на местното ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	С 56 Край на местното ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	С 56 Край на местното ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	С 56 Край на променливото местно ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	С 56 Край на променливото местно ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N

	С 56 Край на променливото местно ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	С 56 Край на променливото местно ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	С 56 Край на променливото местно ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	С 56 Край на променливото местно ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	С 56 Край на променливото местно ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	С 56 Край на променливото местно ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	С 56 Край на променливото местно ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	С 56 Край на променливото местно ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта							
	С 59 Край на забраните	N	N	N	N	N	N

Числени зони

	Е 53 Район със зона с ограничения на скоростта Изрично	20	20	20	20	20	20
	Е 54 Край на района със зона с ограничения на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	Е 53 Район със зона с ограничения на скоростта Изрично	30	30	30	30	30	30
	Е 54 Край на района със зона с ограничения на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	Е 53 Район със зона с ограничения на скоростта Изрично	40	40	40	40	40	40
	Е 54 Край на района със зона с ограничения на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	Е 53 Район със зона с ограничения на скоростта Изрично	45	45	45	45	45	45
	Е 54 Край на района със зона с ограничения на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N

	Е 68.4 Зона с местно ограничение на скоростта Изрично	30	30	30	30	30	30
	С 69.4 Край на зона с местно ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	Е 68.4 Зона с местно ограничение на скоростта Изрично	40	40	40	40	40	40
	С 69.4 Край на зона с местно ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N
	Е 68.4 Зона с местно ограничение на скоростта Изрично	50	50	50	50	50	50
	С 69.4 Край на зона с местно ограничение на скоростта Изрично	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

	Е 51 Жилищна зона (обитаема зона и зона за игри) Подразбиращо се	15	15	15	15	15	15
	Е 52 Край на жилищна зона (обитаема зона и зона за игри) Подразбиращо се	N	N	N	N	N	N

	E 49 Зона „Пешеходна улица“ Подразбиращо се	15	15	15	15	15	15
	E 50 Край на зона „Пешеходна улица“ Подразбиращо се	N	N	N	N	N	N
	E 47 Зона „Алея за колоездачи“ Подразбиращо се	30	30	30	30	30	30
	E 48 Край на зона „Алея за колоездачи“ Подразбиращо се	N	N	N	N	N	N

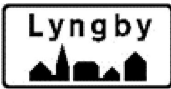
Автомагистрала

	E 42 Автомагистрала — подразбиращ се <i>Забележка:</i> Това е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта, показващ приложимостта на националното ограничение на скоростта, валидно за клас автомагистрални пътища.	130	80	80	130	80	80
	E 44 Край на автомагистрала — подразбиращ се	N	N	N	N	N	N

Високоскоростен път

	E 43 Път за моторни превозни средства — подразбиращ се <i>Забележка:</i> Това е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта, показващ приложимостта на националното ограничение на скоростта, валидно за клас високоскоростни пътища.	80	80	80	80	80	80
	E 45 Край на път за моторни превозни средства — подразбиращ се	N	N	N	N	N	N

Граници на населено място

	Е 55 Застроен район — подразбиращ се <i>Забележка:</i> Това е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта, показващ приложимостта на националното ограничение на скоростта, валидно за клас градски пътища.	50	50	50	50	50	50
	Е 56 Край на застроен район <i>Забележка:</i> Това е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта, показващ приложимостта на националното ограничение на скоростта, валидно за клас междуградски пътища.	80	80	80	80	80	80

5. ГЕРМАНИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

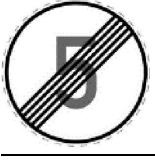
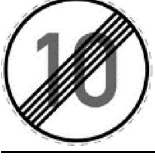
Знаци за изрично числено ограничение на скоростта

	274-5	5	5	5	5	5	5
	274-10	10	10	10	10	10	10
	274-20	20	20	20	20	20	20
	274-30	30	30	30	30	30	30
	274-40	40	40	40	40	40	40
	274-50	50	50	50	50	50	50

	274-60	60	60	60	60	60	60
	274-70	70	70	70	70	70 ≤ 7,5 t	70
						70 > 7,5 t	
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 60 km/h може да се използва като възприемано ограничение на скоростта за категории M2, M3, N2>7,5 t и N3, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация и вида път.		60	60		60 > 7,5 t	60
	274-80	80	80	80	80	80 ≤ 7,5 t	80
						80 > 7,5 t	
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 60 km/h може да се използва като възприемано ограничение на скоростта за категории M2, M3, N2>7,5 t и N3, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация и вида път.		60	60		60 > 7,5 t	60
	274-90	90	90	90	90	80 ≤ 7,5 t	80
						80 > 7,5 t	
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 60 km/h може да се използва като възприемано ограничение на скоростта за категории M2, M3, N2>7,5 t и N3, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация и вида път.		60	60		60 > 7,5 t	60

	274-100	100	S	S	100	80 ≤ 7,5 t	80
						80 > 7,5 t	
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 60 km/h може да се използва като възприемано ограничение на скоростта за категории M2, M3, N2>7,5 t и N3, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация.		60	60		60 > 7,5 t	60
	274-110 Забележка: Този знак се използва само по автомагистрали.	110	S	S	110	80	80
	274-120 Забележка: Този знак се използва само по автомагистрали.	120	S	S	120	80	80
	274-130 Забележка: Този знак се използва само по автомагистрали.	130	S	S	130	80	80

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	278-5	N	N	N	N	N	N
	278-10	N	N	N	N	N	N
	278-20	N	N	N	N	N	N
	278-30	N	N	N	N	N	N

	278-40	N	N	N	N	N	N
	278-50	N	N	N	N	N	N
	278-60	N	N	N	N	N	N
	278-70	N	N	N	N	N	N
	278-80	N	N	N	N	N	N
	278-90	N	N	N	N	N	N
	278-100	N	N	N	N	N	N
	278-110	N	N	N	N	N	N
	278-120	N	N	N	N	N	N
	278-130	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	282	N	N	N	N	N	N
---	-----	---	---	---	---	---	---

Числени зони

	274.1-20	20	20	20	20	20	20
	274.2-20	N	N	N	N	N	N
	274.1	30	30	30	30	30	30
	274.2	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

	325.1 Забележка: Официалното ограничение на скоростта „пешеходна скорост“ не е определено количествено.	5	5	5	5	5	5
	325.2	N	N	N	N	N	N
	244.1	30	30	30	30	30	30
	244.2	N	N	N	N	N	N
	244.3	30	30	30	30	30	30

	244.4	N	N	N	N	N	N
---	-------	---	---	---	---	---	---

Автомагистрала

	330.1	n/a	S	S	n/a	80	80
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 60 km/h може да се използва като възприеманото ограничение на скоростта за категории M2 и M3, ако системата ISA е в състояние да определи, че в автобуса има правостоящи пътници.		60	60			
	330.2	N	N	N	N	N	N

Високоскоростен път

	331.1 Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						
	331.2 Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						

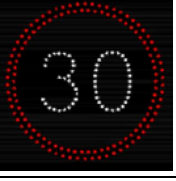
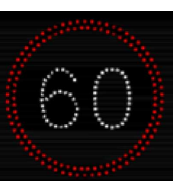
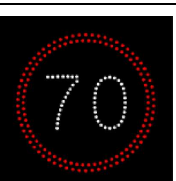
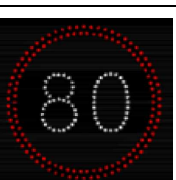
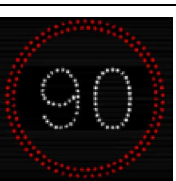
Граници на населено място

	310	50	50	50	50	50	50
	311	100	80	80	100	80 ≤ 7,5 t	60
						60 > 7,5 t	
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 60 km/h може да се използва като възприеманото ограничение на скоростта за категории M2 и M3, ако системата ISA е в състояние да определи, че в автобуса има правостоящи пътници.		60	60			

Каталог на пътните знаци — Част 2

6. ЕСТОНИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Знаци за изрично числено ограничение на скоростта							
	351	20	20	20	20	20	20
	351	30	30	30	30	30	30
	351	40	40	40	40	40	40
	351	50	50	50	50	50	50
	351	60	60	60	60	60	60
	351	70	70	70	70	70	70
	351	80	80	80	80	80	80
	351	90	90	90	90	S	S
	351	100	S	S	100	S	S

	351	110	S	S	110	S	S
	351	120	S	S	120	S	S
	351 m	30	30	30	30	30	30
	351 m	40	40	40	40	40	40
	351 m	50	50	50	50	50	50
	351 m	60	60	60	60	60	60
	351 m	70	70	70	70	70	70
	351 m	80	80	80	80	80	80
	351 m	90	90	90	90	S	S

	351 m	100	S	S	100	S	S
	351 m	110	S	S	110	S	S
	351 m	120	S	S	120	S	S

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	371	N	N	N	N	N	N
	371	N	N	N	N	N	N
	371	N	N	N	N	N	N
	371	N	N	N	N	N	N
	371	N	N	N	N	N	N
	371	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	376	N	N	N	N	N	N
---	-----	---	---	---	---	---	---

Числени зони

	381	20	20	20	20	20	20
	391	N	N	N	N	N	N
	381	30	30	30	30	30	30
	391	N	N	N	N	N	N
	381	40	40	40	40	40	40

	391	N	N	N	N	N	N
---	-----	---	---	---	---	---	---

Зона с ограничения на движението

	573	20	20	20	20	20	20
	574	N	N	N	N	N	N

Автомагистрала

	511 Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						
	512 Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						

Високоскоростен път

няма							
------	--	--	--	--	--	--	--

Граници на населено място

	571	50	50	50	50	50	50
							
	572	90	90	90	90	S (90)	S (90)
							

7. ИРЛАНДИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Знаци за изрично числено ограничение на скоростта							
	RUS 044	30	30	30	30	30	30
	RUS 064	40	40	40	40	40	40
	RUS 043	50	50	50	50	50	50
	RUS 042	60	60	60	60	60	60
	RUS 041	80	80 Клас III, B	80 Клас III, B	80	80	80
			65 Клас I, II и A	65 Клас I, II и A			
	RUS 040	100	80 Клас III, B	80 Клас III, B	100	80	80
			65 Клас I, II и A	65 Клас I, II и A			

	RUS 039	120	S Клас III, B	S Клас III, B	120	S	S
			65 Клас I, II и A	65 Клас I, II и A			
		V	V	V	V	V	V
		V	V	V	V	V	V
		V	V	V	V	V	V

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

няма

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

няма

Числени зони

няма

Зона с ограничения на движението

няма

Автомагистрала

Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.

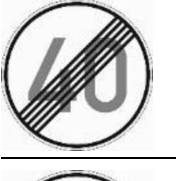
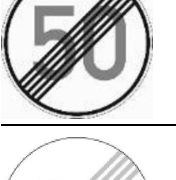
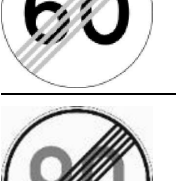
	Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						
Високоскоростен път							
няма							
Граници на населено място							
	RUS 041A Забележка: селско (регионално/местно) ограничение на скоростта Да се използва само в комбинация с допълнителен знак за ограничение на скоростта R080.	80	80 Клас III, B	80 Клас III, B	80	80	80
			65 Клас I, II и A	65 Клас I, II и A			

8. ГЪРЦИЯ

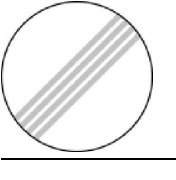
ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Знаци за изрично числено ограничение на скоростта							
	P-32	40	40	40	40	40	40
	P-32 Тази стойност на скоростта отразява максимално допустимата скорост в градски условия.	50	50	50	50	50	50
		60	60	60	60	60	60

	P-32 Тази стойност на скоростта отразява максимално допустимата скорост по всякаква друга пътна мрежа.	90	80	80	80	S	S
	P-32 Тази стойност на скоростта отразява максимално допустимата скорост по магистрали (не автомагистрали).	110	S	S	90	S	S
	P-32 Тази стойност на скоростта отразява максимално допустимата скорост по автомагистрали.	130	S	S	100	S	S
		V	V	V	V	V	V

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	P-37	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	P-36	N	N	N	N	N	N
---	------	---	---	---	---	---	---

Числени зони

	P-60	50	50	50	50	50	50
	P-61	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

	P-92	20	20	20	20	20	20
	P-92a	N	N	N	N	N	N

Автомагистрала

	P-27	130	S	S	100	S	S
	P-27a	N	N	N	N	N	N

Високоскоростен път

	P-26	110	90	90	110	80	80
	P-26a	N	N	N	N	N	N

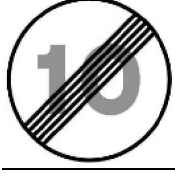
Граници на населено място

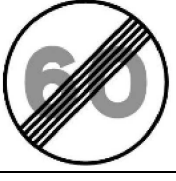
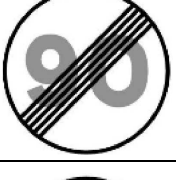
	P-17	50	50	50	50	50	50
	P-18	90	80	80	90	80	80

	П-58	50	50	50	50	50	50
	П-59	90	80	80	90	80	80

9. ИСПАНИЯ

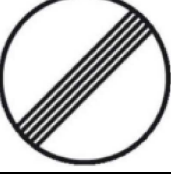
ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Знаци за изрично числено ограничение на скоростта							
	R-301-20	20	20	20	20	20	20
	R-301-30	30	30	30	30	30	30
	R-301-40	40	40	40	40	40	40
	R-301-50	50	50	50	50	50	50
	R-301-60	60	60	60	60	60	60
	R-301-70	70	70	70	70	70	70

	R-301-80	80	80	80	80	80	80
	R-301-90	90	90	80	80	80	80
	R-301-100	100	90	80	80	80	80
	R-301-110	110	S	90	90	S	S
	R-301-120	120	S	90	90	S	S
		V	V	V	V	V	V
		V	V	V	V	V	V
		V	V	V	V	V	V
Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта							
	R-501-10	N	N	N	N	N	N

	R-501-20	N	N	N	N	N	N
	R-501-30	N	N	N	N	N	N
	R-501-40	N	N	N	N	N	N
	R-501-50	N	N	N	N	N	N
	R-501-60	N	N	N	N	N	N
	R-501-70	N	N	N	N	N	N
	R-501-80	N	N	N	N	N	N
	R-501-90	N	N	N	N	N	N
	R-501-100	N	N	N	N	N	N

	R-501-110	N	N	N	N	N	N
	R-501-120	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	R-500	N	N	N	N	N	N
		N	N	N	N	N	N
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 30 km/h може да се използва в градски райони като възприемано ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация.	30	30	30	30	30	30
		N	N	N	N	N	N
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 30 km/h може да се използва в градски райони като възприемано ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация.	30	30	30	30	30	30
		N	N	N	N	N	N
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 30 km/h може да се използва в градски райони като възприемано ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация.	30	30	30	30	30	30

Числени зони

	S-30	30	30	30	30	30	30
	S-31	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

	S-28	20	20	20	20	20	20
	S-29	N	N	N	N	N	N

Автомагистрала

	S-1	120	S	S	90	S	S
	S-2	N	N	N	N	N	N
	S-1a	120	S	S	90	S	S

	S-2 a	N	N	N	N	N	N
---	-------	---	---	---	---	---	---

Високоскоростен път

		120	S	S	90	S	S
		N	N	N	N	N	N

Граници на населено място

	S-500	50	50	50	50	50	50
	S-501 Забележка: Това е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта и национално ограничение на скоростта за извънградски и високоскоростни класове пътища.	90	90 Клас III, В	90 Клас III, В	80	80	80
			80 Клас I, II и А	80 Клас I, II и А			

10. ФРАНЦИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Ч					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Знаци за изрично числено ограничение на скоростта

	B14	30	30	30	30	30	30
---	-----	----	----	----	----	----	----

	B14	50	50	50	50	50	50
	B14	70	70	70	70	70	70
	B14	80	80	80	80	80	80
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 60 km/h за категория N3 може да се използва като възприеманото ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да определи, че е прикачено ремарке.						60
	B14	90	90	90	90	S	80
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 80 km/h за категория N2 може да се използва като възприеманото ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация. Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 60 km/h за категория N3 може да се използва като възприеманото ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да определи, че е прикачено ремарке.					80	60
	B14	110	S	S	110	S	S
	B14	130	S	S	130	S	S
	XB 14 Променливи числени знаци	V	V	V	V	V	V

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	B33 Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N
	B33	N	N	N	N	N	N
	B33	N	N	N	N	N	N
	B33	N	N	N	N	N	N
	B33	N	N	N	N	N	N
	XB 33 Променливи числени знаци	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	B31 Край на всички предишни ограничения на скоростта на движещи се превозни средства	N	N	N	N	N	N
---	---	---	---	---	---	---	---

Числени зони

	B30	30	30	30	30	30	30
	B51 Край на зона 30	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

	B52	20	20	20	20	20	20
	B 53 Край на зона	N	N	N	N	N	N

Автомагистрала

	C207	130	S	S	110	S	S
	C 208 Край на автомагистрала	N	N	N	N	N	N

Високоскоростен път

	C 107	110	90	90	110	80	80
	C 108 Край на високоскоростен път	N	N	N	N	N	N

Граници на населено място

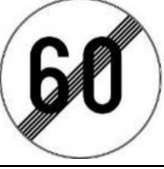
	ЕВ 10 Начало на градска зона	50	50	50	50	50	50
	ЕВ 20 Край на градска зона	80	80	80	80	80 N2≤12t	80
						80 N2>12t	
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 60 km/h за категории N2> 12t и N3 може да се използва като възприеманото ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да определи, че е прикачено ремарке.					60 N2>12t	60

11. ХЪРВАТИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Знаци за изрично числено ограничение на скоростта							
	V30 Ограничение на скоростта	40	40	40	40	40	40
	V30 Ограничение на скоростта	50	50	50	50	50	50
	V30 Ограничение на скоростта	60	60	60	60	60	60
	V30 Ограничение на скоростта	70	70	70	70	70	70
	V30 Ограничение на скоростта	80	80	80	80	80	80
	V30 Ограничение на скоростта	90	90	90	90	S	S
	V30 Ограничение на скоростта	100	S >3,5 t	S	100	S	S
			100 ≤3,5 t				

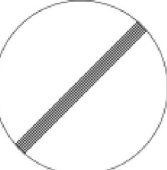
	V30 Ограничение на скоростта	110	S >3,5 t	S	110	S	S
			110 ≤3,5 t				
	V30 Ограничение на скоростта	120	S >3,5 t	S	120	S	S
			120 ≤3,5 t				
	V30 Ограничение на скоростта	130	S >3,5 t	S	130	S	S
			130 ≤3,5 t				

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	C11 Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N
	C11 Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N
	C11 Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N
	C11 Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N

	C11 Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N
	C11 Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N
	C11 Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N
	C11 Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N
	C11 Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N
	C11 Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	C11	N	N	N	N	N	N
---	-----	---	---	---	---	---	---

Числени зони

	C22	30	30	30	30	30	30
	C23	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

	C28	20	20	20	20	20	20
	C29	N	N	N	N	N	N

Автомагистрала

	C64	130	S	S	130	S	S
	C65	N	N	N	N	N	N

Високоскоростен път

	C66	110	80	80	110	S	S
	C67	N	N	N	N	N	N

Граници на населено място

	C76	50	50	50	50	50	50
	C77	90	80	80	90	80	80

12. ИТАЛИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Знаци за изрично числено ограничение на скоростта

	Фигура II 50, член 116	20	20	20	20	20	20
---	------------------------	----	----	----	----	----	----

	Фигура II 50, член 116	30	30	30	30	30	30
	Фигура II 50, член 116	40	40	40	40	40	40
	Фигура II 50, член 116	50	50	50	50	50	50
	Фигура II 50, член 116	60	60	60	60	60	60
	Фигура II 50, член 116	70	70	70	70	70	70
	Фигура II 50, член 116	80	80	80	80	80	70
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 80 km/h се използва по автомагистрала като възприеманото ограничение на скоростта за N3.						80
	Фигура II 50, член 116	90	90	90 ≤ 8t	90	80	70
				80 >8 t			
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 90 km/h се използва по автомагистрала като възприеманото ограничение на скоростта за N2 (т.е. буква S). Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 80 km/h се използва по автомагистрала като възприеманото ограничение на скоростта за N3.					S	80
	Фигура II 50, член 116	100	S	100 ≤ 8t	100	80	70

				80 >8 t			
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 100 km/h се използва по автомагистрала като възприеманото ограничение на скоростта за М3 (т.е. буква S). Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 90 km/h се използва по автомагистрала като възприеманото ограничение на скоростта за N2 (т.е. буква S). Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 80 km/h се използва по автомагистрала като възприеманото ограничение на скоростта за N3.			S		S	80
	Фигура II 50, член 116	110	110	100 ≤ 8t	110	S	70
				80 >8 t			
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 100 km/h се използва по автомагистрала като възприеманото ограничение на скоростта за М3 (т.е. буква S). Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 90 km/h се използва по автомагистрала като възприеманото ограничение на скоростта за N2 (т.е. буква S). Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 80 km/h се използва по автомагистрала като възприеманото ограничение на скоростта за N3.			S		S	80
	Фигура II 50, член 116	120	S >3,5 t	S	120	S	80
			100 ≤3,5 t				
	Фигура II 50, член 116	130	S >3,5 t	S	130	S	80
			100 ≤3,5 t				

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	Фигура II 71, член 119	N	N	N	N	N	N
	Фигура II 71, член 119	N	N	N	N	N	N
	Фигура II 71, член 119	N	N	N	N	N	N
	Фигура II 71, член 119	N	N	N	N	N	N
	Фигура II 71, член 119	N	N	N	N	N	N
	Фигура II 71, член 119	N	N	N	N	N	N
	Фигура II 71, член 119	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	Фигура II 70, член 119	N	N	N	N	N	N
---	------------------------	---	---	---	---	---	---

Числени зони

	Фигура II 323/а, член 135	30	30	30	30	30	30
	Фигура II 323/б, член 135	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

	Фигура II 318, член 135	30	30	30	30	30	30
	Фигура II 319, член 135	N	N	N	N	N	N
	Фигура II 320, член 135	10	10	10	10	10	10
							
	Фигура II 321, член 135	N	N	N	N	N	N

Автомагистрала

	Фигура II 345, член 135	130	S >3,5 t	S	130	S	80
			100 ≤3,5 t				
	Фигура II 346, член 135	N	N	N	N	N	N
	Фигура II 345, член 135	110	S >3,5 t	S ≤ 8t	100	80	70

			100 ≤ 3,5 t	80 > 8 t			
	Фигура II 346, член 135	N	N	N	N	N	N

Високоскоростен път

няма							
------	--	--	--	--	--	--	--

Граници на населено място

	Фигура II 273, член 131 Забележка: Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 70 km/h може да се използва като възприеманото ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация.	50	50	50	50	50	50
	Фигура II 273f, член 131	90	90	90 ≤ 8t	90	80	70
				80 > 8 t			
	Фигура II 274, член 131	90	90	90 ≤ 8t	90	80	70
				80 > 8 t			

13. КИПЪР

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Знаци за изрично числено ограничение на скоростта

		30	30	30	30	30	30
		40	40	40	40	40	40

		50	50	50	50	50	50
		65	65	65	65	65	65
		80	80	80	80	80	80
	Знак с променливо съдържание за ограничение на скоростта в тунел	80	80	80	80	80	80

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N
	Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N
	Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N
	Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N
	Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	Край на всички ограничения на скоростта	N	N	N	N	N	N
---	---	---	---	---	---	---	---

Числени зони

 	Начало на зона 20	20	20	20	20	20	20
 	Край на зона 20	N	N	N	N	N	N
	Зона 30	30	30	30	30	30	30
	Край на зона 30	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

	Начало на споделено пространство	30	30	30	30	30	30
	Край на споделено пространство	N	N	N	N	N	N

Автомагистрала

	Начало на автомагистрала	100	S	S	100	80	80
	Край на автомагистрала	N	N	N	N	N	N

Високоскоростен път

	Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						
	Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						

Граници на населено място

	Ограничение на скоростта съгласно знака (50 km/h)	50	50	50	50	50	50
	Ограничение на скоростта съгласно знака (65 km/h)	65	65	65	65	65	65
  		80	80	80	80	64	64

14. ЛАТВИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Знаци за изрично числено ограничение на скоростта							
	по подразбиране	20	20	20	20	20	20
	по подразбиране	30	30	30	30	30	30
	по подразбиране	40	40	40	40	40	40
	Начало на изрично ограничение на скоростта от 50 km/h	50	50	50	50	50	50
	по подразбиране	60	60	60	60	60	60
	по подразбиране	70	70	70	70	70	70
	по подразбиране	80	80	80	80	80	80
	по подразбиране	90	90	90	90	S	S
	по подразбиране	100	S	S	100	S	S

	Знаци с променливо съдържание	V	V	V	V	V	V
Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта							
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	Край на изрично ограничение на скоростта от 50 km/h	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	Край на всички ограничения на скоростта	N	N	N	N	N	N
---	---	---	---	---	---	---	---

Числени зони

	Начало на зона 30 km/h Изрично	30	30	30	30	30	30
	Край на зона 30 km/h Изрично	N	N	N	N	N	N
	Начало на зона 50 km/h Изрично	50	50	50	50	50	50
	Край на зона 50 km/h Изрично	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

	Начало на жилищна зона	20	20	20	20	20	20
	Край на жилищна зона	N	N	N	N	N	N

Автомагистрала

няма							
------	--	--	--	--	--	--	--

Високоскоростен път

	Начало на високоскоростен път От 1 март до 1 декември	90	90	90	90	S	S
---	--	----	----	----	----	---	---

	Начало на високоскоростен път От 1 декември до 1 март	110	S	S	110	S	S
	Край на високоскоростен път	N	N	N	N	N	N

Граници на населено място

 	Начало на населено място	50	50	50	50	50	50
 	Край на населено място	90	90	90	90	80 >7,5t 7,5t	80
						S (90) ≤7,5 t	
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 80 km/h може да се използва по неасфалтирани или чакълени пътища като възприемано ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация. Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 80 km/h може да се използва като възприеманото ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да определи, че е прикачено ремарке.	80	80	80	80	80 ≤7,5 t	

15. ЛИТВА

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Ч					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Знаци за изрично числено ограничение на скоростта

	329	50	50	50	50	50	50
---	-----	----	----	----	----	----	----

	329	70	70	70	70	70	70
	329	90	90	90	90	S	S
	329	120	S	S	120	S	S
	329	130	S	S	130	S	S
		V	V	V	V	V	V

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

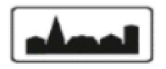
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	330	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N

	336	N	N	N	N	N	N
Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта							
	336 Край на всички ограничения	N	N	N	N	N	N
Числени зони							
	542	40	40	40	40	40	40
	545	N	N	N	N	N	N
Зона с ограничения на движението							
	552	20	20	20	20	20	20
	553	N	N	N	N	N	N
Автомагистрала							
	501 От 1-ви април до 1-ви ноември	130	S	S	130	S	S
	501 От 1-ви ноември до 1-ви април	110	S	S	110	S	S
	502	N	N	N	N	N	N

Високоскоростен път

	555 От 1-ви април до 1-ви ноември	120	90	90	120	S	S
	555 От 1-ви ноември до 1-ви април	110	90	90	110	S	S
	556	N	N	N	N	N	N

Граници на населено място

  	550	50	50	50	50	50	50
  	551	90	90	90	90	S (90)	S (90)
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 70 km/h може да се използва по неасфалтирани или чакълени пътища като възприемано ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация.	70	70	70	70	70	70

16. ЛЮКСЕМБУРГ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Знаци за изрично числено ограничение на скоростта

	C,14	20	20	20	20	20	20
---	------	----	----	----	----	----	----

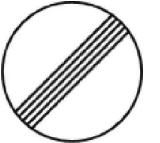
	C,14	50	50	50	50	50	50
	C,14	70	70	70	70	70	70
	C,14 максимална скорост в тунели	90	90	90	90	S	S
	C,14 (и максимална скорост по автомагистрали по време на дъжд, сняг и т.н)	110	S ≤7,5 t	S ≤7,5 t	110	S	S
			90 >7,5 t	90 >7,5 t			
	C,14	130	S ≤7,5 t	S ≤7,5 t	130	S	S
			90 >7,5 t	90 >7,5 t			

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

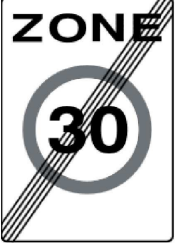
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	C,17b Край на изрично ограничение на скоростта	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N

	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	C,17a Край на всички ограничения	N	N	N	N	N	N
---	-------------------------------------	---	---	---	---	---	---

Числени зони

	H,1	30	30	30	30	30	30
	H,2	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

	E,25a	20	20	20	20	20	20
	E,25b	N	N	N	N	N	N
	E,26a	20	20	20	20	20	20
	E,26b	N	N	N	N	N	N

	E,18a	30	30	30	30	30	30
	E,18b	N	N	N	N	N	N
Автомагистрала							
	E,15	130	90	90	130	S	S
	E,16	N	N	N	N	N	N
Високоскоростен път							
	E,17	90	90 ≤7,5 t	90 ≤7,5 t	90	90 ≤7,5 t	90 ≤7,5 t
			75 >7,5 t	75 >7,5 t		75 >7,5 t	75 >7,5 t

		N	N	N	N	N	N
Граници на населено място							
	E,9a	50	50	50	50	50	50
	E,9b	90	75	75	90	75	75

Каталог на пътните знаци — Част 3

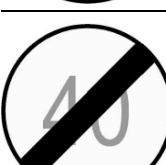
17. УНГАРИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Знаци за изрично числено ограничение на скоростта							
	30. ábra	5	5	5	5	5	5
	30. ábra	10	10	10	10	10	10
	30. ábra	20	20	20	20	20	20
	30. ábra	30	30	30	30	30	30
	30. ábra	40	40	40	40	40	40
	30. ábra	50	50	50	50	50	50
	30. ábra	60	60	60	60	60	60
	30. ábra	70	70	70	70	70	70

	30. ábra	80	80 ≤ 3,5 t	70	80	70	70
			70 > 3,5 t				
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 80 km/h по автомагистрала се използва като възприеманото ограничение на скоростта за M2>3,5t, M3, N2 и N3		80 > 3,5 t	80		80	80
	30. ábra	90	90 ≤ 3,5 t	70	80	70	70
			70 > 3,5 t				
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 80 km/h по автомагистрала се използва като възприеманото ограничение на скоростта за M2>3,5t, M3, N2 и N3		80 > 3,5 t	80		80	80
	30. ábra	100	100 ≤ 3,5 t	70	100	70	70
			70 > 3,5 t				
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 80 km/h по автомагистрала се използва като възприеманото ограничение на скоростта за M2>3,5t, M3, N2 и N3		80 > 3,5 t	80		80	80
	30. ábra	110	110 ≤ 3,5 t	70	110	70	70
			70 > 3,5 t				
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 80 km/h по автомагистрала се използва като възприеманото ограничение на скоростта за M2>3,5t, M3, N2 и N3		80 > 3,5 t	80		80	80

	30. ábra	120	120 ≤3,5 t	80	120	80	80
			80 >3,5 t				
	30. ábra	130	130 ≤3,5 t	80	130	80	80
			80 >3,5 t				
		V	V	V	V	V	V

Знаци за подрабиращо се числено ограничение на скоростта

	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N

	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
	56. ábra	N	N	N	N	N	N
Знаци за подрабързащо се нечислено ограничение на скоростта							
	59. ábra	N	N	N	N	N	N

	26. § (6) 84. ábra 97. ábra	N	N	N	N	N	N
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 30 km/h може да се използва в градски зони като възприеманото ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация.	30	30	30	30	30	30

Числени зони

	53/a. ábra	20	20	20	20	20	20
	53/b. ábra	N	N	N	N	N	N
	53/a. ábra	30	30	30	30	30	30
	53/b. ábra	N	N	N	N	N	N
	53/a. ábra	40	40	40	40	40	40
	53/b. ábra	N	N	N	N	N	N
	53/a. ábra	50	50	50	50	50	50

	53/b. ábra	N	N	N	N	N	N
	14. § (8) Ограничение на скоростта по целия път в застроената зона	40	40	40	40	40	40

Зона с ограничения на движението

	122. ábra	20	20	20	20	20	20
	123. ábra	N	N	N	N	N	N
 Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 10 km/h може да се използва като възприемано ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да обработва скорости под 20 km/h.	26/j. ábra	20	20	20	20	20	20
	26/k. ábra	N	N	N	N	N	N
 Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 10 km/h може да се използва като възприемано ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да обработва скорости под 20 km/h.	26/h. ábra	20	20	20	20	20	20
	26/i. ábra	N	N	N	N	N	N

Автомагистрала

	1. ábra	130	80	80	130	80	80
--	---------	-----	----	----	-----	----	----

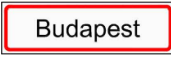
	2. ábra	N	N	N	N	N	N
---	---------	---	---	---	---	---	---

Високоскоростен път

	3. ábra	110	70	70	110	70	70
---	---------	-----	----	----	-----	----	----

	4. ábra	N	N	N	N	N	N
---	---------	---	---	---	---	---	---

Граници на населено място

	131/a. ábra	50	50	50	50	50	50
	131/b. ábra						
	131/c. ábra						
	132/a. ábra	90	70	70	90	70	70
	132/b. ábra						
	132/c. ábra						

18. МАЛТА

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Ч					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Знаци за изрично числено ограничение на скоростта

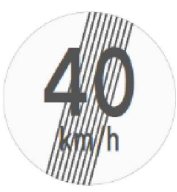
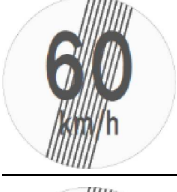
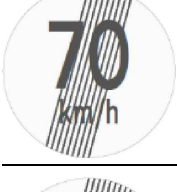
	Графика №: 23.1а. Ограничение на скоростта	10	10	10	10	10	10
---	--	----	----	----	----	----	----

	Графика №: 23.1b. Ограничение на скоростта	20	20	20	20	20	20
	Графика №: 23.1c. Ограничение на скоростта	30	30	30	30	30	30
	Графика №: 23.1d. Ограничение на скоростта	40	40	40	40	40	40
	Графика №: 23.1e. Ограничение на скоростта	50	50	50	50	50	50
	Графика №: 23.1f. Ограничение на скоростта	60	60	60	60	60	60
	Графика №: 23.1g. Ограничение на скоростта	70	70	70	70	70	70
	Графика №: 23.1h. Ограничение на скоростта	80	80	80	80	80	80
	Променливо ограничение на скоростта	10	10	10	10	10	10
	Променливо ограничение на скоростта	20	20	20	20	20	20

	Променливо ограничение на скоростта	30	30	30	30	30	30
	Променливо ограничение на скоростта	40	40	40	40	40	40
	Променливо ограничение на скоростта	50	50	50	50	50	50
	Променливо ограничение на скоростта	60	60	60	60	60	60
	Променливо ограничение на скоростта	70	70	70	70	70	70
	Променливо ограничение на скоростта	80	80	80	80	80	80

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	Графика №: 23.2а. Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N
	Графика №: 23.2б. Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N
	Графика №: 23.2с. Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N

	Графика №: 23.2d. Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N
	Графика №: 23.2e. Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N
	Графика №: 23.2f. Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N
	Графика №: 23.2g. Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N
	Графика №: 23.2h. Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	Графика №: 23.3. Прилага се национално ограничение на скоростта	N	N	N	N	N	N
---	---	---	---	---	---	---	---

Числени зони

няма							
------	--	--	--	--	--	--	--

Зона с ограничения на движението

няма							
------	--	--	--	--	--	--	--

Автомагистрала

няма							
------	--	--	--	--	--	--	--

Високоскоростен път

няма							
------	--	--	--	--	--	--	--

Граници на населено място

няма							
------	--	--	--	--	--	--	--

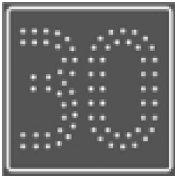
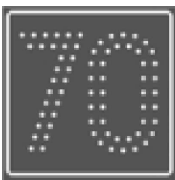
Каталог на пътните знаци — Част 4

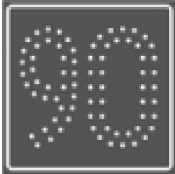
19. НИДЕРЛАНДИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Знаци за изрично числено ограничение на скоростта							
	A01-015(нов)	15	15	15	15	15	15
	A01-015(стар)	15	15	15	15	15	15
	A01-020(нов)	20	20	20	20	20	20
	A01-020(стар)	20	20	20	20	20	20
	A01-030(нов)	30	30	30	30	30	30
	A01-030(стар)	30	30	30	30	30	30
	A01-050(нов)	50	50	50	50	50	50
	A01-050(стар)	50	50	50	50	50	50

	A01-060(нов)	60	60	60	60	60	60
	A01-060(стар)	60	60	60	60	60	60
	A01-70(нов)	70	70	70	70	70	70
	A01-70(стар)	70	70	70	70	70	70
	A01-080(нов)	80	80	80	80	80	80
	A01-080(стар)	80	80	80	80	80	80
	A01-090(нов)	90	90	90	90	80	80
	A01-090(стар)	90	90	90	90	80	80
	A01-100(нов)	100	S	S	100	80	80

	A01-100(стар)	100	S	S	100	80	80
	A01-100 с времево ограничение	130	S	S	130	80	80
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 100 km/h може да се използва за M1 и N1 като възприеманото ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да определи времето от денонощието и/или района на експлоатация.	100			100		
	A01-100/120 с времево ограничение	120	S	S	120	80	80
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 100 km/h може да се използва за M1 и N1 като възприеманото ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да определи времето от денонощието и/или района на експлоатация.	100			100		
	A01-120(нов)	120	S	S	120	80	80
	A01-120(стар)	120	S	S	120	80	80

	A01-120 с времево ограничение	130	S	S	130	80	80
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 120 km/h може да се използва за M1 и N1 като възприеманото ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да определи времето от денонощието и/или района на експлоатация.	120			120		
	A01-130(нов)	130	S	S	130	80	80
	A01-130(стар)	130	S	S	130	80	80
	A01-130 с времево ограничение	130	S	S	130	80	80
	A03-03	30	30	30	30	30	30
	A03-050	50	50	50	50	50	50
	A03-070	70	70	70	70	70	70
	A03-080	80	80	80	80	80	80

	A03-090	90	90	90	90	80	80
---	---------	----	----	----	----	----	----

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	A02-015	N	N	N	N	N	N
	A02-030	N	N	N	N	N	N
	A02-050	N	N	N	N	N	N
	A02-060	N	N	N	N	N	N
	A02-070	N	N	N	N	N	N
	A02-080	N	N	N	N	N	N
	A02-090	N	N	N	N	N	N
	A02-100	N	N	N	N	N	N
	A02-120	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	F08	N	N	N	N	N	N
	ES03	N	N	N	N	N	N

Числени зони

	A01-030zb	30	30	30	30	30	30
	A02-030ze Подразбиращ се знак, използван само в градски зони	N	N	N	N	N	N
	A02-060zb	60	60	60	60	60	60
	A02-060ze Подразбиращо се ограничение на скоростта, зависещо от зоната	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

	G05	15	15	15	15	15	15
	G06 Знак за подразбиращо се ограничение на скоростта, само в градски зони	N	N	N	N	N	N

Автомагистрала

	G01	130	S	S	130	80	80
---	-----	-----	---	---	-----	----	----

	G02 Подразбира се скорост, зависеща от зоната (градска = 50; извънградска = 80)	N	N	N	N	N	N
---	--	---	---	---	---	---	---

Високоскоростен път

	G03	100	S	S	100	80	80
	G04 Подразбира се скорост, зависеща от зоната (градска = 50; извънградска = 80; автомагистрала = 130)	N	N	N	N	N	N

Граници на населено място

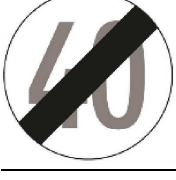
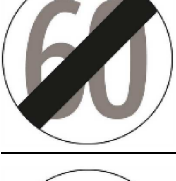
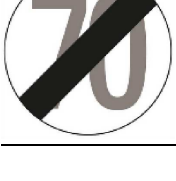
   	H01a H01b H01c H01d Размерите зависят от броя на буквите	50	50	50	50	50	50
   	H02a H02b H02c H02d	80	80	80	80	80	80

20. АВСТРИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Знаци за изрично числено ограничение на скоростта							
	§52 10a	30	30	30	30	30	30
	§52 10a	40	40	40	40	40	40
	§52 10a	50	50	50	50	50	50
	§52 10a	60	60	60	60	60	60
	§52 10a	70	70	70	70	70	70
	§52 10a	80	80	80	80	70	70
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 80 km/h по автомагистрали се използва като възприеманото ограничение на скоростта за N2 и N3.					80	80
	§52 10a	100	80	80	100	70	70

	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 100 km/h (буква S) по автомагистрали се използва като възприеманото ограничение на скоростта за M2 и M3. Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 80 km/h по автомагистрали се използва като възприеманото ограничение на скоростта за N2 и N3.		S	S		80	80
	§52 10a	110	S	S	110	80	80
	§52 10a	120	S	S	120	80	80
	§52 10a	130	S	S	130	80	80

Знаци за подрабращо се числено ограничение на скоростта

	§52 10b	N	N	N	N	N	N
	§52 10b	N	N	N	N	N	N
	§52 10b	N	N	N	N	N	N
	§52 10b	N	N	N	N	N	N
	§52 10b	N	N	N	N	N	N

	§52 10b	N	N	N	N	N	N
	§52 10b	N	N	N	N	N	N
	§52 10b	N	N	N	N	N	N
	§52 10b	N	N	N	N	N	N
	§52 10b	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

		N	N	N	N	N	N
---	--	---	---	---	---	---	---

Числени зони

	§52 11 a	30	30	30	30	30	30
	§52 11b	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

	§ 52 9c	20	20	20	20	20	20
	§ 52 9d	N	N	N	N	N	N
	§ 53 Abs. 1 Z 9e	20	20	20	20	20	20
	§ 53 Abs. 1 Z 9f	N	N	N	N	N	N
	§ 53 Abs. 1 Z 9e	30	30	30	30	30	30
	§ 53 Abs. 1 Z 9f	N	N	N	N	N	N
	§ 53 Abs. 1 Z 26	30	30	30	30	30	30
	§ 53 Abs. 1 Z 29	N	N	N	N	N	N

Автомагистрала

	§53 8a	130	S	S	130	80	80
	§52 8b	N	N	N	N	N	N

Високоскоростен път

	§53 8c	100	S	S	100	80	80
	§52 8d	N	N	N	N	N	N

Граници на населено място

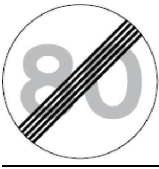
	§52 17 a	50	50	50	50	50	50
	§52 17b	100	80	80	100	70	70
			70 Съчле- нени авто- буси	70 Съчле- нени авто- буси			

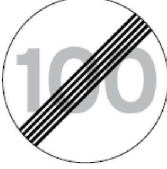
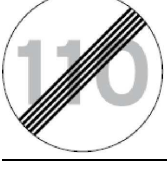
21. ПОЛША

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Знаци за изрично числено ограничение на скоростта							
	по подразбиране	30	30	30	30	30	30
	по подразбиране	40	40	40	40	40	40
	Начало на изрично ограничение на скоростта от 50 km/h	50	50	50	50	50	50
	по подразбиране	60	60	60	60	60	60
	по подразбиране	70	70	70	70	70	70
	по подразбиране	80	70	70	80	70	70
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 80 km/h по автомагистрала се използва като възприеманото ограничение на скоростта за M2, M3, N2 и N3.		80	80		80	80
	по подразбиране	90	70	70	90	70	70
	Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 90 km/h по автомагистрала се използва като възприеманото ограничение на скоростта за M2 и M3. Забележка: Официалното ограничение на скоростта от 80 km/h по автомагистрала се използва като възприеманото ограничение на скоростта за N2 и N3.		90	90		80	80

	по подразбиране	100	S	S	100	80	80
	по подразбиране	110	S	S	110	80	80
	по подразбиране	120	S	S	120	80	80
	по подразбиране	130	S	S	130	80	80

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	Край на изрично ограничение на скоростта от 50 km/h	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N

	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N
	по подразбиране	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	Край на всички ограничения	N	N	N	N	N	N
---	----------------------------	---	---	---	---	---	---

Числени зони

	Начало на зона с изрично ограничение от 30 km/h	30	30	30	30	30	30
	Край на зона с изрично ограничение от 30 km/h	N	N	N	N	N	N

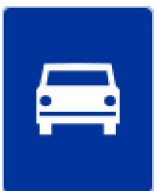
Зона с ограничения на движението

	Начало на жилищна зона	20	20	20	20	20	20
	Край на жилищна зона	N	N	N	N	N	N

Автомагистрала

	Начало на автомагистрала	140	S	S	140	80	80
	Край на автомагистрала	N	N	N	N	N	N

Високоскоростен път

	Начало на високоскоростен път	120	S	S	120	80	80
	Край на високоскоростен път	N	N	N	N	N	N

Граници на населено място

	Начало на населено място	50	50	50	50	50	50
	Край на населено място	90	70	70	90	70	70

22. ПОРТУГАЛИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Знаци за изрично числено ограничение на скоростта

	по подразбиране	30	30	30	30	30	30
---	-----------------	----	----	----	----	----	----

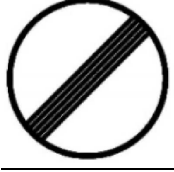
	по подразбиране	40	40	40	40	40	40
	по подразбиране	50	50	50	50	50	50
	по подразбиране	60	60	60	60	60	60
	по подразбиране	70	70	70	70	70	70
	по подразбиране	80	80	80	80	80	80
	R-301-100	100	90	80	80	80	80
	R-301-120	120	S	90	90	S	S

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	C20b	N	N	N	N	N	N
	C20b	N	N	N	N	N	N

	C20b	N	N	N	N	N	N
	C20b	N	N	N	N	N	N
	C20b	N	N	N	N	N	N
	C20b	N	N	N	N	N	N
	C20b	N	N	N	N	N	N
	C20b	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	C20a	N	N	N	N	N	N
---	------	---	---	---	---	---	---

Числени зони

	G4a Начало на зона с изрично ограничение от 30 km/h	30	30	30	30	30	30
---	---	----	----	----	----	----	----

	G10 Край на зона с изрично ограничение от 30 km/h	N	N	N	N	N	N
	G4 Начало на зона с изрично ограничение от 40 km/h	40	40	40	40	40	40
	G8 Край на зона с изрично ограничение от 40 km/h	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

	Начало на жилищна зона/зона на съвместно съществуване	20	20	20	20	20	20
	Край на жилищна зона/зона на съвместно съществуване	N	N	N	N	N	N

Автомагистрала

	H24	120	S	S	120	S	S
	H38	N	N	N	N	N	N

Високоскоростен път

	H25	100	90	90	100	80	80
	H39	N	N	N	N	N	N

Граници на населено място

	N1a N1b	50	50	50	50	50	50
							
	N2a N2b	90	80	80	90	80	80
							

23. РУМЪНИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Знаци за изрично числено ограничение на скоростта

	C29 Начало на изрично ограничение на скоростта от 30 km/h	30	30	30	30	30	30
	C29 Начало на изрично ограничение на скоростта от 40 km/h	40	40	40	40	40	40

	C29 Начало на изрично ограничение на скоростта от 50 km/h	50	50	50	50	50	50
	C29 Начало на изрично ограничение на скоростта от 60 km/h	60	60	60	60	60	60
	C29 Начало на изрично ограничение на скоростта от 70 km/h	70	70	70	70	70	70
	C29 Начало на изрично ограничение на скоростта от 80 km/h	80	80	80	80	80	80
	C29 Начало на изрично ограничение на скоростта от 90 km/h	90	90	90	90	S	S
	C29 Начало на изрично ограничение на скоростта от 100 km/h	100	S	S	100	S	S
	C29 Начало на изрично ограничение на скоростта от 110 km/h	110	S	S	110	S	S
	C29 Начало на изрично ограничение на скоростта от 130 km/h	130	S	S	130	S	S
	U16 Ограничение на скоростта на 40 km/h в районите, в които се извършват работи	40	40	40	40	40	40
	U16 Ограничение на скоростта на 50 km/h в районите, в които се извършват работи	50	50	50	50	50	50

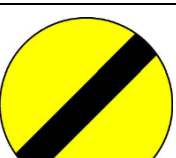
	U16 Ограничение на скоростта на 60 km/h в районите, в които се извършват работи	60	60	60	60	60	60
	U16 Ограничение на скоростта на 70 km/h в районите, в които се извършват работи	70	70	70	70	70	70
	U16 Ограничение на скоростта на 80 km/h в районите, в които се извършват работи	80	80	80	80	80	80
	U16 Ограничение на скоростта на 90 km/h в районите, в които се извършват работи	90	90	90	90	S	S
	U16 Ограничение на скоростта на 100 km/h в районите, в които се извършват работи	100	S	S	100	S	S
	U16 Ограничение на скоростта на 110 km/h в районите, в които се извършват работи	110	S	S	110	S	S
	U16 Ограничение на скоростта на 120 km/h в районите, в които се извършват работи	120	S	S	120	S	S

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	C36 Край на изрично ограничение на скоростта от 30 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Край на изрично ограничение на скоростта от 40 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Край на изрично ограничение на скоростта от 50 km/h	N	N	N	N	N	N

	C36 Край на изрично ограничение на скоростта от 60 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Край на изрично ограничение на скоростта от 70 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Край на изрично ограничение на скоростта от 80 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Край на изрично ограничение на скоростта от 90 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Край на изрично ограничение на скоростта от 100 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Край на изрично ограничение на скоростта от 110 km/h	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	C35 Край на всички ограничения	N	N	N	N	N	N
	U17 Край на всички ограничения в районите, в които се извършват работи	N	N	N	N	N	N

Числени зони

	Начало на зона с ограничение от 30 km/h	30	30	30	30	30	30
---	---	----	----	----	----	----	----

	Край на зона с ограничение от 30 km/h	N	N	N	N	N	N
	G40 Изрично ограничение на скоростта на 30 km/h	30	30	30	30	30	30
	G41 Край на ограничението на скоростта	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

	Начало на жилищна зона/зона на съвместно съществуване	20	20	20	20	20	20
	Край на жилищна зона/зона на съвместно съществуване	N	N	N	N	N	N

Автоматострала

		130	S	S	130	S	S
		N	N	N	N	N	N

Високоскоростен път

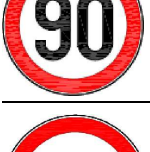
няма							
------	--	--	--	--	--	--	--

Граници на населено място

  		50	50	50	50	50	50
  		100	90	90	100	S (90)	S (90)
	Забележка: Официалните ограничения на скоростта от 80 и 90 km/h може да се използват като възприеманото ограничение на скоростта, ако системата ISA е в състояние да определи района на експлоатация и вида път.	90	80	80	90	80	80

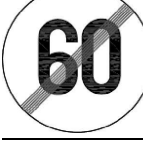
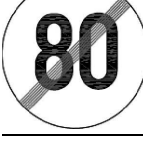
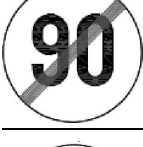
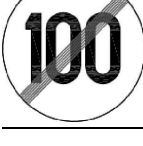
Каталог на пътните знаци — Част 5

24. СЛОВЕНИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Знаци за изрично числено ограничение на скоростта							
	2232-2	20	20	20	20	20	20
	2232-3	30	30	30	30	30	30
	2232-4	40	40	40	40	40	40
	2232-5	50	50	50	50	50	50
	2232-6	60	60	60	60	60	60
	2232-7	70	70	70	70	70	70
	2232-8	80	80	80	80	80	80
	2232-9	90	90	90	90	S	S
	2232-10	100	S	S	100	S	S

	2232-11	110	S	S	110	S	S
	2232	130	S	S	130	S	S

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	2233-2	N	N	N	N	N	N
	2233-3	N	N	N	N	N	N
	2233-4	N	N	N	N	N	N
	2233-5	N	N	N	N	N	N
	2233-6	N	N	N	N	N	N
	2233-7	N	N	N	N	N	N
	2233-8	N	N	N	N	N	N
	2233-9	N	N	N	N	N	N
	2233-10	N	N	N	N	N	N

	2233	N	N	N	N	N	N
---	------	---	---	---	---	---	---

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	2238	N	N	N	N	N	N
---	------	---	---	---	---	---	---

Числени зони

	2421	30	30	30	30	30	30
	2422	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

	2427	30	30	30	30	30	30
	2428	N	N	N	N	N	N

Автомагистрала

	2401	130	S	S	130	S	S
	2402	N	N	N	N	N	N
	2403	130	S	S	130	S	S

	2404	N	N	N	N	N	N
---	------	---	---	---	---	---	---

Високоскоростен път

	2405	110	80	80	110	80	80
---	------	-----	----	----	-----	----	----

	2406	N	N	N	N	N	N
---	------	---	---	---	---	---	---

Граници на населено място

	2434	50	50	50	50	50	50
	2435	90	80	80	90	80	80

25. СЛОВАКИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Знаци за изрично числено ограничение на скоростта

	253-20	20	20	20	20	20	20
	253-30	30	30	30	30	30	30
	253-40	40	40	40	40	40	40
	253-50	50	50	50	50	50	50

	253-60	60	60	60	60	60	60
	253-70	70	70	70	70	70	70
	253-80	80	80	80	80	80	80
	253-90	90	90	90	90	S	S
	253-100	100	S	S	100	S	S
	253-110	110	S	S	110	S	S
	253-120	120	S	S	120	S	S
	253-130	130	S	S	130	S	S
	253-140	140	S	S	140	S	S
	Променливо пътно оборудване за начално на изрично ограничение	V	V	V	V	V	V

	Променливо пътно оборудване за начално на изрично ограничение	V	V	V	V	V	V
---	---	---	---	---	---	---	---

Знаци за подрабзящо се числено ограничение на скоростта

	253-20	N	N	N	N	N	N
	253-30	N	N	N	N	N	N
	263-40	N	N	N	N	N	N
	253-50	N	N	N	N	N	N
	253-60	N	N	N	N	N	N
	263-70	N	N	N	N	N	N
	253-80	N	N	N	N	N	N
	263-90	N	N	N	N	N	N
	263-100	N	N	N	N	N	N

	263-110	N	N	N	N	N	N
	263-120	N	N	N	N	N	N
	263-130	N	N	N	N	N	N
	263-140	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	267 Край на всички ограничения	N	N	N	N	N	N
	Променливо пътно оборудване за край на всички ограничения	N	N	N	N	N	N

Числени зони

	268-20 Начало на зона с изрично ограничение от 20 km/h	20	20	20	20	20	20
	269-20 Край на зона с изрично ограничение от 20 km/h	N	N	N	N	N	N
	268-30 Начало на зона с изрично ограничение от 30 km/h	30	30	30	30	30	30
	Начало на зона с изрично ограничение от 30 km/h	30	30	30	30	30	30

	269-30 Край на зона с изрично ограничение от 30 km/h	N	N	N	N	N	N
	Край на зона с изрично ограничение от 30 km/h	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

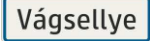
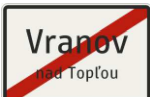
	315 Начало на жилищна зона	20	20	20	20	20	20
	316 Край на жилищна зона	N	N	N	N	N	N
	Начало на жилищна зона	20	20	20	20	20	20
	Край на жилищна зона	N	N	N	N	N	N
	319 Начало на училищна зона	20	20	20	20	20	20
	320 Край на училищна зона	N	N	N	N	N	N
	Начало на училищна зона	20	20	20	20	20	20
	Край на училищна зона	N	N	N	N	N	N

	317 Начало на пешеходна зона	20	20	20	20	20	20
	318 Край на пешеходна зона	N	N	N	N	N	N
	Начало на пешеходна зона	20	20	20	20	20	20
	Край на пешеходна зона	N	N	N	N	N	N

Автоматогистрала

	309 Начало на автоматогистрала	130	S	S	130	S	S
	Начало на автоматогистрала	130	S	S	130	S	S
	310 Край на автоматогистрала	N	N	N	N	N	N
	Край на автоматогистрала	N	N	N	N	N	N

Граници на населено място

     	305 Начало на населено място	50	50	50	50	50	50
     	306 Край на населено място	90	90	90	90	S (90)	S (90)

26. **ФИНЛАНДИЯ**

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
	C32_2 (ограничение на скоростта)	20	20	20	20	20	20
	C32_3 (ограничение на скоростта)	30	30	30	30	30	30

	C32_4 (ограничение на скоростта)	40	40	40	40	40	40
	C32_5 (ограничение на скоростта)	50	50	50	50	50	50
	C32 (ограничение на скоростта)	60	60	60	60	60	60
	C32_6 (ограничение на скоростта)	70	70	70	70	70	70
	C32_7 (ограничение на скоростта)	80	80	80	80	80	80
	C32_8 (ограничение на скоростта)	100	S	S	100	S	S
	C32_9 (ограничение на скоростта)	120	S	S	120	S	S
	Променливо ограничение на скоростта (C32_x) Забележка: Цифрите могат да са жълти или бели.	V	V	V	V	V	V

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	C33_2 (край на ограничение на скоростта)	N	N	N	N	N	N
	C33_3 (край на ограничение на скоростта)	N	N	N	N	N	N

	С33 (край на ограничение на скоростта)	N	N	N	N	N	N
	С33_4 (край на ограничение на скоростта)	N	N	N	N	N	N
	С33_5 (край на ограничение на скоростта)	N	N	N	N	N	N
	С33_6 (край на ограничение на скоростта)	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

няма							
------	--	--	--	--	--	--	--

Числени зони

	С34_2 (зона на ограничение на скоростта)	30	30	30	30	30	30
	С35_2 (край на зона на ограничение на скоростта)	N	N	N	N	N	N
	С34 (зона на ограничение на скоростта)	40	40	40	40	40	40
	С35 (край на зона на ограничение на скоростта)	N	N	N	N	N	N
	С34_3 (зона на ограничение на скоростта)	50	50	50	50	50	50
	С35_3 (край на зона на ограничение на скоростта)	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

	E24 (начало на жилищна зона)	20	20	20	20	20	20
	E25 (край на жилищна зона)	N	N	N	N	N	N
	E26 (пешеходна улица)	20	20	20	20	20	20
	E27 (край на пешеходна улица)	N	N	N	N	N	N

Автомагистрала

	E15 (автомагистрала) Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						
	E16 (край на автомагистрала) Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						

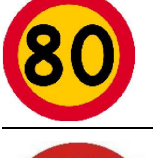
Високоскоростен път

	E17 (двулентов високоскоростен път) Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						
	E18 (край на двулентов високоскоростен път) Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						

Граници на населено място

	E22 (градска зона)	50	50	50	50	50	50
	E23 (край на градска зона) Забележка: Това е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта и национално ограничение на скоростта за всички други извънградски, високоскоростни и автомагистрални класове пътища.	80	80	80	80	80	80

27. ШВЕЦИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Знаци за изрично числено ограничение на скоростта							
	C31-3	30	30	30	30	30	30
	C31-4	40	40	40	40	40	40
	C31-5	50	50	50	50	50	50
	C31-6	60	60	60	60	60	60
	C31 (C31-7)	70	70	70	70	70	70
	C31-8	80	80	80	80	80	80
	C31-9	90	90	90	90	80	80
	C31-10	100	S	S Клас III, B	100	80	80
				90 Клас I, II, A			

	C31-11	110	S	S Клас III, B	110	80	80
				90 Клас I, II, A			
	C31-12	120	S	S Клас III, B	120	80	80
				90 Клас I, II, A			
		V	V	V	V	V	V

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

няма							
------	--	--	--	--	--	--	--

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

няма							
------	--	--	--	--	--	--	--

Числени зони

няма							
------	--	--	--	--	--	--	--

Зона с ограничения на движението

	E9 Начало на жилищна зона Забележка: Официалното ограничение на скоростта „пешеходна скорост“ не е определено количествено.	5	5	5	5	5	5
	E10 Край на жилищна зона Забележка: Приложимото ограничение на скоростта извън зоната с ограничения на движението винаги е означено със знак за изрично числено ограничение на скоростта.						

Автомагистрала

	Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						
	Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						

Високоскоростен път

	Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						
	Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						

Граници на населено място

	Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						
	Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						

28. НОРВЕГИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Знаци за изрично числено ограничение на скоростта

	§ 8 - 362	30	30	30	30	30	30
		40	40	40	40	40	40

		50	50	50	50	50	50
		60	60	60	60	60	60
		70	70	70	70	70	70
		80	80	80	80	80	80
		90	90 ≤ 3,5 t	90 Клас III, B	90	S	S
			80 > 3,5 t	80 Клас II			
				70 Клас I, A			
		100	S ≤ 3,5 t	S Клас III, B	100	S	S
			80 > 3,5 t	80 Клас II			
				70 Клас I, A			
		110	S ≤ 3,5 t	S Клас III, B	110	S	S
			80 > 3,5 t	80 Клас II			

				70 Клас I, А			
	Знаци за променливо ограничение на скоростта	V	V	V	V	V	V

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	§ 8 - 364	N	N	N	N	N	N
		N	N	N	N	N	N
		N	N	N	N	N	N
		N	N	N	N	N	N
		N	N	N	N	N	N

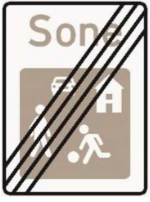
Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

няма							
------	--	--	--	--	--	--	--

Числени зони

	§ 8 - 366	30	30	30	30	30	30
	§ 8 - 368	50	50	50	50	50	50

Зона с ограничения на движението

	§ 12 – 540 Забележка: Официалното ограничение на скоростта „пешеходна скорост“ не е определено количествено.	5	5	5	5	5	5
	§ 12 – 542	50	50	50	50	50	50
	§ 12 – 548 Забележка: Официалното ограничение на скоростта „пешеходна скорост“ не е определено количествено.	5	5	5	5	5	5
	§ 12 – 550	50	50	50	50	50	50

Автомагистрала

	§ 12 – 502 Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						
	§ 12 – 504 Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						

Високоскоростен път

	§ 12 – 503 Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						
---	--	--	--	--	--	--	--

	§ 12 – 505 Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						
Граници на населено място							
няма							

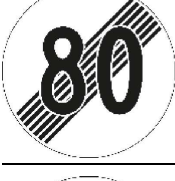
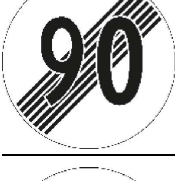
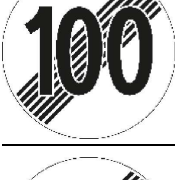
29. ШВЕЙЦАРИЯ

ЗНАК	ДРУГА СЪОТВЕТНА ИНФОРМАЦИЯ	ОЧАКВАНА ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СИСТЕМАТА В КМ/Н					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Знаци за изрично числено ограничение на скоростта							
	2.30 SSV	10	10	10	10	10	10
	2.30 SSV	20	20	20	20	20	20
	2.30 SSV	30	30	30	30	30	30
	2.30 SSV	40	40	40	40	40	40
	2.30 SSV	50	50	50	50	50	50
	2.30 SSV	60	60	60	60	60	60

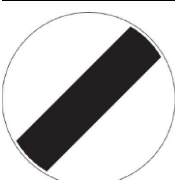
	2.30 SSV	70	70	70	70	70	70
	2.30 SSV	80	80	80	80	80	80
	2.30 SSV	90	90	90	90	S	S
	2.30 SSV	100	S	S	100	S	S
	2.30 SSV	110	S	S	110	S	S

Знаци за подразбиращо се числено ограничение на скоростта

	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N

	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.53 SSV	N	N	N	N	N	N

Знаци за подразбиращо се нечислено ограничение на скоростта

	2.58 SSV	N	N	N	N	N	N
---	----------	---	---	---	---	---	---

Числени зони

	2.59.1 SSV	30	30	30	30	30	30
	2.59.2 SSV	N	N	N	N	N	N
	2.59.1 SSV	30	30	30	30	30	30
	2.59.2 SSV	N	N	N	N	N	N

Зона с ограничения на движението

	2.59.5	20	20	20	20	20	20
	2.59.6	N	N	N	N	N	N
	2.59.5	20	20	20	20	20	20
	2.59.6	N	N	N	N	N	N

Автомагистрала

	4.01 SSV	120	S	S	120	80	80
	4.02 SSV	N	N	N	N	N	N

Високоскоростен път

	4.03 SSV	100	S	S	100	80	80
	4.04 SSV	N	N	N	N	N	N

Граници на населено място

	4.27 SSV По главни пътища Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						
	4.28 SSV По главни пътища Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						
	4.29 SSV По второстепенни пътища Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						
	4.30 SSV По второстепенни пътища Забележка: Това не е знак за подразбиращо се ограничение на скоростта.						

	2.30.1 SSV Ограничение на скоростта в селища (застроени зони)	50	50	50	50	50	50
	2.53.1 SSV	80	80	80	80	80	80
	2.30.1 SSV Ограничение на скоростта в селища (застроени зони)	50	50	50	50	50	50
	2.53.1 SSV	80	80	80	80	80	80
	2.30.1 SSV Ограничение на скоростта в селища (застроени зони)	50	50	50	50	50	50
	2.53.1 SSV	80	80	80	80	80	80

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Изменение на Регламент (ЕС) 2019/2144

В приложение II към Регламент (ЕС) 2019/2144 редът за изискване Д8 се заменя със следното:

„D8 Интелигентно регулиране на скоростта	Делегиран регламент (ЕС) 2021/1958 на Комисията (*)		Б	Б	Б	Б	Б	Б					Б	
--	---	--	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	---	--

(*) Делегиран регламент (ЕС) 2021/1958 на Комисията от 23 юни 2021 година за допълнение на Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета чрез определяне на подробни правила относно специфичните процедури за изпитване и техническите изисквания за одобряване на типа на моторни превозни средства по отношение на техните системи за интелигентно регулиране на скоростта и за одобряването на тези системи като отделни технически възли и за изменение на приложение II към посочения регламент (ОВ L 409, 17.11.2021 г., стр. 1)“.