

A BIZOTTSÁG 351/2012/EU RENDELETE

(2012. április 23.)

a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a sávelhagyásra figyelmeztető rendszerek gépjárművekbe történő beépítésére vonatkozó típus-jóváhagyási előírások tekintetében történő végrehajtásáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

1. cikk

Hatály

tekintettel a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló, 2009. július 13-i 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁽¹⁾ és különösen annak 14. cikke (1) bekezdésének a) pontjára és 14. cikke (3) bekezdésének a) pontjára,

mivel:

- (1) A 661/2009/EK rendelet meghatározza az M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú gépjárműveknek a sávelhagyásra figyelmeztető rendszerek beépítése tekintetében történő típus-jóváhagyására vonatkozó alapvető előírásokat. Meg kell határozni az ilyen típusjóváhagyáshoz szükséges egyedi eljárásokat, vizsgálatokat és előírásokat.
- (2) A 661/2009/EK rendelet szerint a Bizottság az M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriák egyes járművei vagy járműosztályai tekintetében a sávelhagyásra figyelmeztető rendszerek beépítésének kötelezettsége alól mentesítő intézkedéseket fogadhat el, amennyiben költség-haszon elemzést követően és figyelembe véve valamennyi vonatkozó biztonsági szempontot, e rendszerek alkalmazásáról kiderül, hogy az nem megfelelő az érintett jármű vagy járműosztály vonatkozásában.
- (3) A költség-haszon elemzés kimutatta, hogy a 3,5 tonnánál nagyobb, de a 8 tonnát meg nem haladó legnagyobb tömegű, N₂ kategóriájú nyerges vontatókra nem célszerű sávelhagyásra figyelmeztető rendszereket felszerelni, mivel ez több költséggel járna, mint haszonnal. Emellett, mivel a sávelhagyásra figyelmeztető rendszerek jellemzően csak bizonyos forgalmi viszonyok mellett használatosak, beépítésük a biztonság szempontjából csupán korlátozott előnyökkel járna az A., I. és II. osztályba tartozó, M₂ és M₃ kategóriájú járművek, valamint az A., I. és II. osztályba tartozó, M₃ kategóriájú csuklós autóbuszok, valamint egyes különleges rendeltetésű járművek, terepjáró járművek és több mint három hajtótengellyel rendelkező járművek esetében. Az ilyen járműveket ezért mentesíteni kell az említett rendszerek beépítésének kötelezettsége alól.
- (4) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” elnevezésű bizottság véleményével,

Ez a rendelet a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽²⁾ II. mellékletében meghatározott M₂, N₂, M₃ és N₃ kategóriájú járművekre vonatkozik az alábbiak kivételével:

1. a 3,5 tonnánál nagyobb, de a 8 tonnát meg nem haladó legnagyobb tömegű, N₂ kategóriájú nyerges vontatók;
2. az A., I., és II. osztályba tartozó, M₂ és M₃ kategóriájú járművek;
3. az A., I., és II. osztályba tartozó, M₃ kategóriájú csuklós autóbuszok;
4. a 2007/46/EK irányelv II. melléklete A. részének 4.2. és 4.3. pontjában említett, M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú terepjáró járművek;
5. a 2007/46/EK irányelv II. melléklete A. részének 5. pontjában említett, M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú különleges rendeltetésű járművek;
6. a több mint három hajtótengellyel rendelkező, M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú járművek.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a 661/2009/EK rendeletben meghatározottak mellett az alábbi fogalommeghatározásokat kell használni:

1. „járműtípus a jármű sávelhagyásra figyelmeztető rendszere tekintetében”: azon járművek kategóriája, amelyek nem különböznek egymástól az alábbi lényeges jellemzők tekintetében:
 - a) a gyártó kereskedelmi neve vagy védjegye;
 - b) olyan járműtulajdonságok, amelyek jelentősen befolyásolják a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer működését;
 - c) a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer típusa és kialakítása.
2. „sáv”: az egyik olyan hosszirányú sáv, amelyből az út áll (lásd II. melléklet függeléke);

⁽¹⁾ HL L 200., 2009.7.31., 1. o.⁽²⁾ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

3. „látható hosszirányú burkolatjelek”: a sáv határain szándékosan elhelyezett, a járművezető számára vezetés közben közvetlenül látható határolóvonalak;
4. „sávelhagyási sebesség”: az a sebesség, amellyel a szóban forgó jármű a figyelmeztetés időpontjában a látható hosszirányú burkolatjelet arra merőlegesen megközelíti;
5. „közös tér”: az a felület, amelyen kettő vagy több tájékoztató funkció jeleníthető meg, de nem egyidejűleg.

3. cikk

Járműtípus EK-típusjóváahagyása a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer tekintetében

(1) A gyártó vagy a gyártó képviselője benyújtja az adott járműnek a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer tekintetében történő EK-típusjóváahagyása iránti kérelmet a típusjóváahagyó hatóságnak.

(2) A kérelmet az adatközlő lapnak az I. melléklet 1. részében található mintája szerint kell összeállítani.

(3) Az e rendelet II. mellékletében szereplő, vonatkozó előírások teljesülése esetén a jóváahagyó hatóság megadja az EK-típusjóváahagyást, és a 2007/46/EK irányelv VII. mellékletében meghatározott számozási rendszer szerint kiad egy típus-jóváahagyási számot.

A tagállam nem rendelheti ugyanazt a számot több járműtípushoz.

(4) A (3) bekezdés alkalmazásában a típusjóváahagyó hatóság EK-típusbizonyítványt állít ki az I. melléklet 2. részében szereplő minta szerint.

4. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2012. április 23-án.

a Bizottság részéről

az elnök

José Manuel BARROSO

I. MELLÉKLET

Az adatközlő lap és az EK-típusbizonyítvány szabványos mintája

1. RÉSZ

Adatközlő lap

MINTA

Adott járműnek a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer tekintetében történő EK-típusjóváhagyására vonatkozó ... sz. adatközlő lap

Az alábbi adatokat három példányban, tartalomjegyzékkel együtt kell benyújtani. A rajzokat megfelelő méretben, kellő részletességgel, A4-es formátumban vagy A4-es formátumra összehajtogatva kell beadni. Amennyiben vannak fényképek, azoknak megfelelően részletesnek kell lenniük.

Ha az e mellékletében említett rendszerek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek elektromos vezérléssel működnek, ezek teljesítményére vonatkozóan is kell adatokat szolgáltatni.

0. ÁLTALÁNOS
 - 0.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve):
 - 0.2. Típus:
 - 0.2.0.1. Alváz:
 - 0.2.0.2. Felépítmény/teljes jármű:
 - 0.2.1. Kereskedelmi név (nevek) (amennyiben van):
 - 0.3. Típusazonosító ismertetőjelek, amennyiben azok fel vannak tüntetve a járművön ^(b):
 - 0.3.0.1. Alváz:
 - 0.3.0.2. Felépítmény/teljes jármű:
 - 0.3.1. A jelölés elhelyezése:
 - 0.3.1.1. Alváz:
 - 0.3.1.2. Felépítmény/teljes jármű:
 - 0.4. Jármű-kategória ^(c):
 - 0.5. Gyártó neve és címe:
 - 0.6. A hatóságilag előírt táblák rögzítésének helye és módja, a jármű azonosító számának helye:
 - 0.6.1. Az alvázon:
 - 0.6.2. A felépítményen:
 - 0.9. A gyártó képviselőjének neve és címe (amennyiben van ilyen):
1. A JÁRMŰ ÁLTALÁNOS SZERKEZETI JELLEMZŐI
 - 1.1. Egy reprezentatív járműről készített fényképek és/vagy rajzok:
 - 1.2. A teljes jármű méretezett rajza:
 - 1.3. A tengelyek és kerekek száma:
 - 1.3.1. Ikerkerékkel ellátott tengelyek száma és helyzete:
 - 1.3.2. Kormányzott tengelyek száma és helyzete:
 - 1.3.3. Hajtott tengelyek (száma, helyzete, összekapcsolása):
 - 1.8. Vezető helye: bal/jobbs ⁽¹⁾.
2. TÖMEGEK ÉS MÉRETEK ^(f) ^(g)

(kg-ban és mm-ben) (adott esetben utalva a rajzokra)

 - 2.1. Tengelytáv(ok) (teljes terhelésnél) ^(g1)
 - 2.1.1. Két tengellyel rendelkező járművek:
 - 2.1.1.1. Három vagy több tengellyel rendelkező járművek
 - 2.3. A tengelyek nyomtávja(i) és szélessége(i)
 - 2.3.1. Az egyes kormányzott tengelyek nyomtávjai ^(g4):
 - 2.3.2. Az összes többi tengely nyomtávja ^(g4):

- 2.3.3. A legszélesebb hátsó tengely szélessége:
- 2.3.4. A legelső tengely szélessége (a gumibroncsok legkülső pontjától mérve, a talajhoz közeli abroncs-kidudorodást figyelmen kívül hagyva):
- 2.4. A jármű mérettartománya (teljes)
- 2.4.1. A felépítmény nélküli alvázra
- 2.4.1.1. Hossz ⁽⁸³⁾:
- 2.4.1.1.1. Legnagyobb megengedett hossz:
- 2.4.1.1.2. Legkisebb megengedett hossz:
- 2.4.1.2. Szélesség ⁽⁸⁷⁾:
- 2.4.1.2.1. Legnagyobb megengedett szélesség:
- 2.4.1.2.2. Legkisebb megengedett szélesség:
- 2.4.2. Felépítménnyel ellátott alvázra
- 2.4.2.1. Hossz ⁽⁸³⁾:
- 2.4.2.1.1. Rakfelület hosszúsága:
- 2.4.2.2. Szélesség ⁽⁸⁷⁾:
- 2.4.3. Az alváz nélkül jóváhagyott felépítményre (M_2 és M_3)
- 2.4.3.1. Hossz ⁽⁸³⁾:
- 2.4.3.2. Szélesség ⁽⁸⁷⁾:
- 2.6. Tömeg menetkész állapotban
- A jármű tömege felépítménnyel együtt, a nem az M_1 kategóriába tartozó vontató esetében csatlakozóberendezéssel együtt (amennyiben azt a gyártó beszerelte), menetkész állapotban; vagy az alváz tömege, illetve az alváz tömege vezetőfülkével együtt, felépítmény és/vagy csatlakozóberendezés nélkül, amennyiben a felépítményt vagy a csatlakozóberendezést a gyártó nem szerelte be (ideértve a folyadékokat, szerszámokat, pótkereket, ha van, valamint a járművezetőt, autóbuszok esetén a kísérő személyt, amennyiben van kísérőülés a járműben) ^(h) (minden változatra a legnagyobb és legkisebb értékkel):
- 4.7. A jármű legnagyobb sebessége (km/h) ⁽⁹⁾:
13. HELYI ÉS TÁVOLSÁGI AUTÓBUSZOKRA VONATKOZÓ KÜLÖNLEGES RENDELKEZÉSEK
- 13.1. Járműosztály: III. osztály/B. osztály ⁽¹⁾

Magyarázó megjegyzések

- ⁽¹⁾ A nem kívánt rész törölendő (bizonyos esetekben a lehetőségek egyikét sem kell törölni, ha egynél több lehetőség is alkalmazható).
- ^(h) Ha a típusazonosító ismertetőjel olyan karaktereket is tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon megjelölt jármű, alkatrész vagy önálló műszaki egység leírása szempontjából nem lényegesek, ezeket a karaktereket a tájékoztatóban kérdőjellel kell helyettesíteni (pl. ABC??123??).
- ^(c) A 2007/46/EK irányelv II. mellékletének A. részében felsorolt meghatározásoknak megfelelően osztályozva.
- ^(f) A rendes vezetőfülkével és a hálóhelyes vezetőfülkével készülő változatnál mindkét esetben meg kell adni a tömeget és a méreteket.
- ⁽⁸⁾ ISO 612:1978 szabvány – Közúti járművek – Gépjárművek és vontatott járművek méretei – fogalmak és meghatározások.
- ⁽⁸¹⁾ — A jármű tengelytávolságát a következők szerint kell meghatározni:
gépjármű és vonórudas pótkocsi esetében az ISO 612:1978 szabvány 6.4.1. pontja
félpótkocsi és középtengelyes pótkocsi esetében az ISO 612:1978 szabvány 6.4.2. pontja
Megjegyzés:
A középtengelyes pótkocsi esetében a tengely összekapcsolási pontját kell a legelső tengelynek tekinteni.
- ⁽⁸⁴⁾ — A tengelyek nyomtávjait az ISO 612:1978 szabvány 6.5. pontja szerint kell meghatározni.
- ⁽⁸⁵⁾ — A jármű hosszát a következők szerint kell meghatározni:
 M_1 kategóriájú járművek esetében az ISO 612:1978 szabvány 6.1. pontja
a nem az M_1 kategóriába tartozó járművek esetében a 97/27/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽¹⁾ I. mellékletének 2.4.1. pontja.
Pótkocsik esetében az ISO 612:1978 szabványban szereplő 6.1.2. pont szerint kell meghatározni a hosszúságot.

⁽¹⁾ HL L 233., 1997.8.25., 1. o.

- (^{g7}) — Az M₁ kategóriába tartozó járművek szélességét az ISO 612:1978 szabvány 6.2. pontja szerint kell meghatározni. A nem az M₁ kategóriába tartozó járművek szélességét a 97/27/EK irányelv I. mellékletének 2.4.2. pontja szerint kell meghatározni.
- (^b) A vezető és – szükség esetén – a kezelőszemélyzet tagjának tömegét 75 kg-nak kell tekinteni (amelyből az ISO 2416:1992 szabvány alapján 68 kg a testsúly és 7 kg a poggyászsúly), a tüzelőanyag-tartály 90 %-ig van töltve, más folyadékot tartalmazó rendszerek (kivéve a vízzel töltöttet) pedig a gyártó által meghatározott úrtartalom 100 %-áig vannak töltve.
- (^g) Pótkocsik esetében a gyártó által megengedett legnagyobb sebesség.

2. RÉSZ

MINTA

(Legnagyobb megengedett formátum: A4 (210 × 297 mm))

EK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY

A típusjóváhagyó hatóság bélyegzője

Értesítés járműtípus:

- EK-típusjóváhagyásának megadásáról (¹)
- EK-típusjóváhagyásának kiterjesztéséről (¹)
- EK-típusjóváhagyásának elutasításáról (¹)
- EK-típusjóváhagyásának visszavonásáról (¹)

a sávellahagyásra figyelmzettő rendszer tekintetében

tekintettel a módosított 351/2012/EU bizottsági rendeletre

Az EK-típusjóváhagyás száma: _____

A kiterjesztés indoka:

I. SZAKASZ

- 0.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve):
- 0.2. Típus:
- 0.2.1. Kereskedelmi név (nevek) (amennyiben van):
- 0.3 Típusazonosító ismertetőjelek, amennyiben azok fel vannak tüntetve a járművön (²)
- 0.3.1. A jelölés elhelyezése:
- 0.4. Jármű-kategória (³):
- 0.5. A gyártó neve és címe:
- 0.8. Az összeszerelő üzem(ek) neve és címe:
- 0.9. A gyártó képviselője:

II. SZAKASZ

1. Kiegészítő adatok (szükség esetén): lásd a Kiegészítést.
2. A vizsgálatok elvégzésére illetékes műszaki szolgálat:
3. A vizsgálati jegyzőkönyv kelte:
4. A vizsgálati jegyzőkönyv száma:
5. Megjegyzések (adott esetben): lásd a Kiegészítést.
6. Hely:
7. Dátum:
8. Aláírás:

Mellékletek: Információs csomag.

Vizsgálati jegyzőkönyv.

(¹) A nem kívánt rész törörendő.

(²) Ha a típusazonosító ismertetőjel olyan karaktereket is tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon megjelölt jármű, alkatrész vagy önálló műszaki egység leírása szempontjából nem lényegesek, ezeket a karaktereket a tájékoztatóban kérdőjellel kell helyettesíteni (pl. ABC??123??).

(³) A 2007/46/EK irányelv II. mellékletének A. szakaszában meghatározottak szerint.

*Kiegészítés***a ... számú EK-típusbizonyítványhoz**

1. Kiegészítő adatok
 - 1.1. A járműbe beépített, sávelhagyásra figyelmeztető rendszer rövid leírása:
 4. A II. melléklet szerinti vizsgálat eredményei
 - 4.1. A vizsgálatához használt látható hosszirányú burkolatjelek
 - 4.2. A(z) 351/2012/EU bizottsági rendelet II. mellékletének függelékében azonosított többi látható hosszirányú burkolatjelnek való megfelelést igazoló dokumentáció
 - 4.3. A sávelhagyásra figyelmeztető rendszer előírásoknak megfelelő, régióspecifikus módosításokat tartalmazó különböző változatainak leírása
 - 4.4. A jármű tömege és terhelési állapota a vizsgálat során
 - 4.5. A figyelmeztetési küszöb beállítása (kizárólag abban az esetben, ha a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer rendelkezik a felhasználó által beállítható figyelmeztetési küszöbvel)
 - 4.6. A figyelmeztető fényjelzés ellenőrző vizsgálatának eredménye
 - 4.7. A sávelhagyásra való figyelmeztetés vizsgálatának eredményei
 - 4.8. A hibakeresési vizsgálat eredményei
 - 4.9. A deaktiválási vizsgálat eredménye (kizárólag abban az esetben, ha a jármű rendelkezik a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer deaktiválására szolgáló eszközzel)
 5. Megjegyzések (ha vannak):
-

II. MELLÉKLET

Gépjárműveknek a sávellhagyásra figyelmeztető rendszer tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó előírások és vizsgálatok**1. Előírások****1.1. Általános előírások**

- 1.1.1. A sávellhagyásra figyelmeztető rendszer (LDWS) működését nem befolyásolhatják hátrányosan mágneses vagy elektromos mezők. Ezt az ENSZ-EGB 10. számú előírásának ⁽¹⁾ való megfeleléssel kell igazolni.

1.2. Teljesítménykövetelmények

- 1.2.1. Ha a rendszer az 1.2.3. pontnak megfelelően üzemel, az LDWS-nek figyelmeztetnie kell a járművezetőt, ha a jármű a járművezető kimondott utasítása nélkül átlépi a haladás szerinti sáv látható hosszirányú burkolatjelét az egyenes szakaszokból és legalább 250 méter sugarú belső hosszirányú burkolatjellel ellátott kanyarokból álló úton.

Nevezetesen:

- 1.2.1.1. az 1.4.1. pontban meghatározott figyelmeztető jelzést kell kiadnia a járművezető számára a 2.5. pont rendelkezései (sávellhagyásra való figyelmeztetés vizsgálata) szerint és a 2.2.3. pontban meghatározott hosszirányú burkolatjellel végrehajtott vizsgálat során,

- 1.2.1.2. az 1.2.1. pontban említett figyelmeztetés megszüntethető, amennyiben a járművezető által végzett valamely művelet arra utal, hogy el kívánja hagyni a sávot.

- 1.2.2. A rendszernek az 1.4.2. pontban meghatározott figyelmeztető jelzést a 2.6. pont rendelkezései (hibakeresési vizsgálat) szerint végrehajtott vizsgálat során is ki kell adnia a járművezető számára. A figyelmeztető jelzésnek folyamatosnak kell lennie.

- 1.2.3. Az LDWS-nek legalább a 60 km/h feletti járműsebességnél be kell kapcsolnia, kivéve, ha azt az 1.3. pont szerint manuálisan deaktiválták.

- 1.3. Amennyiben a jármű rendelkezik az LDWS deaktiválására szolgáló eszközzel, a következő feltételeket kell értelemszerűen alkalmazni:

- 1.3.1. Az LDWS működésének automatikusan helyre kell állnia minden új, a gyújtáskapcsoló „bekapcsolt” (üzemel) állásba kapcsolásával induló ciklus elején.

- 1.3.2. Folyamatos figyelmeztető fényjelzésnek kell tájékoztatnia a járművezetőt arról, hogy az LDWS deaktiválva van. Erre a célra az 1.4.2. pontban meghatározott sárga figyelmeztető jelzés használható.

1.4. Figyelmeztető jelzés

- 1.4.1. Az 1.2.1. pontban említett figyelmeztető jelzésnek a járművezető által észlelhetőnek kell lennie, és a jelzés kibocsátásának a következő módok valamelyikén kell történnie:

- a) a fény-, a hang- és a tapintható jelzés közül kiválasztott legalább két figyelmeztetési mód;
- b) a tapintható és a hangjelzés közül kiválasztott egy figyelmeztetési mód, amelyet a jármű nem szándékos sodródásának irányát mutató térbeli jelzés egészít ki.

- 1.4.1.1. Amennyiben a sávellhagyásra utaló figyelmeztetés fényjelzéssel történik, a fényjelzés lehet az 1.2.2. pontban meghatározott hibajelzés villogása.

- 1.4.2. Az 1.2.2. pontban említett hibajelzésnek folyamatos sárga figyelmeztető fényjelzésnek kell lennie.

- 1.4.3. Az LDWS figyelmeztető fényjelzésének vagy a gyújtáskapcsoló (indítókapcsoló) „bekapcsolt” (üzemel) állásánál, vagy a gyújtáskapcsoló (indítókapcsoló) „bekapcsolt” (üzemel) és „indítás” állása között, a gyártó által ellenőrzési pozícióként meghatározott helyen (rendszerindítás [bekapcsolás]), kell felgyulladnia. Ez az előírás nem vonatkozik a közös térben megjelenített figyelmeztető jelzésekre.

- 1.4.4. A figyelmeztető fényjelzéseknek még nappali fényviszonyok mellett is láthatónak kell lenniük; a jelzőfények kifogástalan állapotát a járművezetőnek minden kétséget kizáróan tudnia kell ellenőrizni a vezetőülésemből.

- 1.4.5. Ha a járművezetőt figyelmeztető fényjelzés tájékoztatja arról, hogy az LDWS például a kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt átmenetileg nem működik, a fényjelzésnek folyamatosan kell világítania. Erre a célra az 1.4.2. pontban meghatározott hibajelzés használható.

1.5. Az időszakos műszaki vizsgálatra vonatkozó rendelkezések

- 1.5.1. Gondoskodni kell arról, hogy az időszakos műszaki vizsgálat alkalmával a hibajelzés állapotának szemrevételezésével meg lehessen győződni az LDWS helyes üzemi állapotáról a bekapcsolást követően (kikapcsolt állapot: rendszer üzemképes; bekapcsolt állapot: rendszerhiba).

⁽¹⁾ HL L 116., 2010.5.8., 1. o.

Amennyiben a hibajelzés a közös térben található, a hibajelzés állapotának ellenőrzése előtt meg kell bizonyosodni arról, hogy a közös tér működőképes.

- 1.5.2. A típusjóváhagyás időpontjában egy bizalmasan kezelendő dokumentumban fel kell vázolni azokat az eszközöket, amelyek a gyártó által választott hibajelzés működésének egyszerű jogosulatlan módosításával szemben védelmet nyújtanak.

Ez a védelmi követelmény akkor is teljesül, ha az LDWS helyes üzemi állapotának ellenőrzése egy második eszközzel lehetséges.

2. Vizsgálati eljárások

- 2.1. A gyártó rendelkezésre bocsát egy rövid dokumentációs csomagot, amely betekintést nyújt a rendszer, valamint adott esetben azon eszközök alapfelépítésébe, amelyekkel a rendszer más járműrendszerekhez kapcsolódik. A dokumentációnak ismertetnie kell a rendszer működését, továbbá le kell írnia azt, hogyan történik a rendszer aktuális üzemi állapotának ellenőrzése, hogy a rendszer hatással van-e más járműrendszerekre, valamint milyen módszerrel (módszerekkel) történt azon helyzetek meghatározása, amelyek hibajelzést váltanak ki.

2.2. Vizsgálati feltételek

- 2.2.1. A vizsgálatot sík, száraz aszfalt- vagy betonfelületen kell elvégezni.

- 2.2.2. A környezeti hőmérsékletnek 0 °C és 45 °C között kell lennie.

2.2.3. Látható hosszirányú burkolatjelek

- 2.2.3.1. A sávelhagyásra való figyelmeztetés 2.6. pont szerinti vizsgálatához az e melléklet függelékében meghatározott látható hosszirányú burkolatjelek közül kell választani; ezeknek megfelelő állapotban kell lenniük, továbbá olyan anyagból kell készülniük, amely megfelel az adott tagállam látható hosszirányú burkolatjelekre vonatkozó szabványának. A vizsgálatához használt látható hosszirányú burkolatjelek elrendezését fel kell jegyezni.

- 2.2.3.2. A jármű gyártójának dokumentációval kell igazolnia az e melléklet függelékében azonosított többi látható hosszirányú burkolatjelnek való megfelelést. E dokumentációt mellékelni kell a vizsgálati jegyzőkönyvhöz.

- 2.2.3.3. Ha az adott járműtípust az LDWS régióspecifikus módosításokat tartalmazó, különböző változataival lehet felszerelni, akkor a gyártónak dokumentációval kell igazolnia, hogy valamennyi változat megfelel e rendelet előírásainak.

- 2.2.4. A vizsgálatot olyan látási viszonyok mellett kell elvégezni, amelyek lehetővé teszik az előírt vizsgálati sebességgel történő, biztonságos járművezetést.

2.3. A jármű állapota

2.3.1. Terhelési tömeg

A jármű vizsgálata bármely terhelés mellett történhet, amíg a tengelyek között a tömegmegoszlás megfelel a gyártó által megadott értéknek, az egyes tengelyekre eső terhelés pedig nem haladja meg a tengelyekre megengedett legnagyobb terhelést. A terhelés a vizsgálati eljárás megkezdése után nem módosítható. A jármű gyártójának dokumentációval kell igazolnia, hogy a rendszer bármilyen terhelés mellett üzemképes.

- 2.3.2. A járművet a járműgyártó által ajánlott abroncsnyomással kell vizsgálni.

- 2.3.3. Ha az LDWS rendelkezik a felhasználó által beállítható figyelmeztetési küszöbvel, a 2.5. pont szerinti vizsgálatot a lehető legnagyobb küszöbértékre beállított sávelhagyási figyelmeztetés használatával kell elvégezni. A beállítás a vizsgálati eljárás megkezdése után nem módosítható.

2.4. A figyelmeztető fényjelzés ellenőrző vizsgálata

Ellenőrizni kell az álló helyzetben lévő járművön, hogy a figyelmeztető fényjelzések megfelelnek-e az 1.4.3. pont előírásainak.

2.5. A sávelhagyásra utaló figyelmeztetés vizsgálata

- 2.5.1. A járművet 65 km/h +/- 3 km/h sebességgel a vizsgálati sáv közepe felé kell kormányozni egyenletesen, hogy a jármű viselkedése stabil legyen.

A járművet az előírt sebességet tartva hagyni kell óvatosan balra vagy jobbra sodródni 0,1 és 0,8 m/s sávelhagyási sebességgel úgy, hogy a jármű áthaladjon a hosszirányú burkolatjelen. A vizsgálatot meg kell ismételni eltérő, a 0,1–0,8 m/s tartományon belüli sávelhagyási sebességgel.

A fenti vizsgálatokat meg kell ismételni a jármű ellenkező irányba történő sodródásával.

- 2.5.2. Az LDWS-nek legkésőbb akkor ki kell bocsátania az 1.4.1. pontban említett, sávelhagyásra figyelmeztető jelzést, amikor a járműnek a hosszirányú burkolatjelekhez legközelebbi első kerekén található abroncs külseje 0,3 méterrel átlépi annak a látható hosszirányú burkolatjelnek a külső szélét, amely felé a jármű sodródik.
- 2.6. *Hibakeresési vizsgálat*
- 2.6.1. Szimulálni kell az LDWS meghibásodását, például bármely LDWS-alkatrész áramforrásának kiiktatásával vagy az LDWS-alkatrészek közötti elektromos kapcsolat megszakításával. LDWS-meghibásodás szimulálásakor nem szabad kiiktatni sem az 1.4.2. pont szerinti hibajelzés, sem az 1.3. pont szerinti, az LDWS deaktiválására szolgáló vezérlő elektromos csatlakoztatását.
- 2.6.2. Az 1.4.2. pontban említett hibajelzésnek aktiválódnia kell és aktívnak kell maradnia a járművezetés során, továbbá ismét aktiválódnia kell a gyújtáskapcsoló ki- és bekapcsolásából álló ciklust követően mindaddig, amíg a szimulált hiba fennáll.
- 2.7. *Deaktiválási vizsgálat*
- 2.7.1. Az LDWS deaktiválására szolgáló eszközzel felszerelt járművek esetében a gyújtáskapcsolót (indítókapcsolót) „bekapcsolt” (üzemel) állásba kell kapcsolni, majd deaktiválni kell az LDWS-t. Az 1.3.2. pontban említett figyelmeztető jelzésnek aktiválódnia kell. Ezt követően a gyújtáskapcsolót (indítókapcsolót) „kikapcsolt” állásba kell kapcsolni. A gyújtáskapcsolót (indítókapcsolót) ismét „bekapcsolt” (üzemel) állásba kell kapcsolni, majd ellenőrizni kell, hogy a figyelmeztető jelzés nem aktiválódik-e ismét. Amennyiben nem, az azt jelzi, hogy az LDWS működése az 1.3.1. pontnak megfelelően helyreállt. Amennyiben a gyújtási rendszer „kulcs” használatával aktiválható, akkor a fent említett követelményt a kulcs eltávolítása nélkül kell teljesíteni.
-

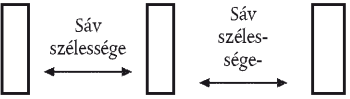
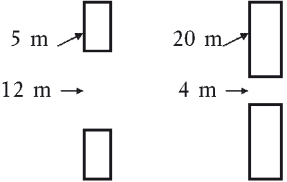
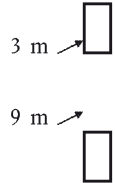
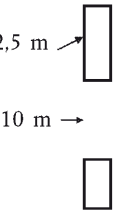
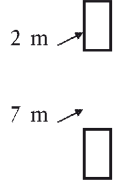
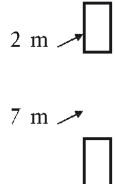
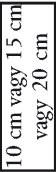
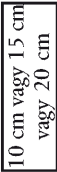
Függelék

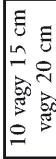
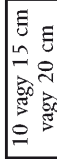
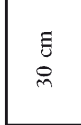
Látható hosszirányú burkolatjelek azonosítása

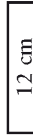
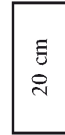
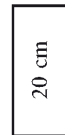
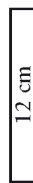
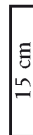
1. A II. melléklet 2.2. és 2.5. pontjában említett vizsgálati eljárások végrehajtása céljából a vizsgálati sáv szélességének több mint 3,5 méternek kell lennie.
2. Az 1. táblázatban azonosított, látható hosszirányú burkolatjeleket e függelék eltérő rendelkezése hiányában fehérnek kell tekinteni.
3. Az 1. táblázatot kell használni az e rendelet II. mellékletének 2.2. és 2.5. pontja szerinti jóváhagyáshoz.

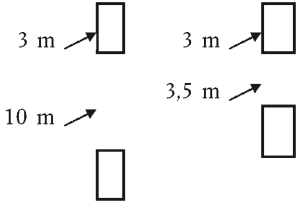
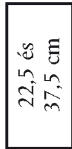
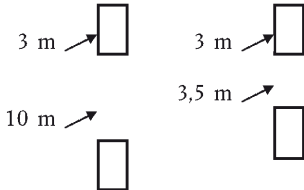
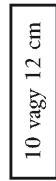
1. táblázat

Azonosított látható hosszirányú burkolatjelek

MINTÁZAT			ORSZÁG	SZÉLESSÉG		
A sáv bal szélét jelző vonal	Belső vonalak	A sáv jobb szélét jelző vonal		A sáv bal szélét jelző vonal	Belső vonalak	A sáv jobb szélét jelző vonal
			Sáv szélességének meghatározása e rendelet alkalmazásában			
			SPANYOLORSZÁG			
			SVÉDORSZÁG			
			BELGIUM			
			EGYESÜLT KIRÁLYSÁG Autópálya (*)			
			EGYESÜLT KIRÁLYSÁG Osztott pályás úttest			

MINTÁZAT			ORSZÁG	SZÉLESSÉG		
A sáv bal szélét jelző vonal	Belső vonalak	A sáv jobb szélét jelző vonal		A sáv bal szélét jelző vonal	Belső vonalak	A sáv jobb szélét jelző vonal
	3 m  6 m 		EGYESÜLT KIRÁLYSÁG Osztatlan úttest (sebességhatár > 40mph)			
	5 m  10 m 		DÁNIA			
	3 m  9 m 		HOLLANDIA			
	3 m  4,5 m 		OLASZORSZÁG Másodrendű és helyi utak			
	4,5 m  7,5 m 		OLASZORSZÁG Autópálya			
	3 m  4,5 m 		OLASZORSZÁG Főút			
	4 m  8 m 		ÍRORSZÁG			

MINTÁZAT			ORSZÁG	SZÉLESSÉG		
A sáv bal szélét jelző vonal	Belső vonalak	A sáv jobb szélét jelző vonal		A sáv bal szélét jelző vonal	Belső vonalak	A sáv jobb szélét jelző vonal
	3 m 		GÖRÖGORSZÁG			
	9 m 					
	4 m 		PORTUGÁLIA			
	10 m 					
	3 m 		FINNORSZÁG			
	9 m 					
	4 m 		NÉMETORSZÁG Másodrendű út			
	8 m 					
	6 m 		NÉMETORSZÁG Autópálya			
	12 m 					
	3 m 	39 m 	FRANCIAORSZÁG Autópálya (*)			
	10 m 	13 m 				

MINTÁZAT			ORSZÁG	SZÉLESSÉG		
A sáv bal szélét jelző vonal	Belső vonalak	A sáv jobb szélét jelző vonal		A sáv bal szélét jelző vonal	Belső vonalak	A sáv jobb szélét jelző vonal
			FRANCIAORSZÁG Főút (4 sáv vagy 2 × 2 sáv)			
				FRANCIAORSZÁG (egyéb utak)		

(*) Meghatározott szakaszok (például kihajtó/felhajtó sáv, kapaszkodó sáv) kivételével.