

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

L 409



Ediția în limba română

Legislație

Anul 64

17 noiembrie 2021

Cuprins

II *Acte fără caracter legislativ*

REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul delegat (UE) 2021/1958 al Comisiei din 23 iunie 2021 de completare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de asistență inteligentă pentru controlul vitezei și pentru omologarea de tip a acestor sisteme ca unități tehnice separate și de modificare a anexei II la regulamentul menționat ⁽¹⁾**

1

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE.

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

RO

II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2021/1958 AL COMISIEI

din 23 iunie 2021

de completare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de asistență inteligentă pentru controlul vitezei și pentru omologarea de tip a acestor sisteme ca unități tehnice separate și de modificare a anexei II la regulamentul menționat

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei ⁽¹⁾, în special articolul 4 alineatul (6) și articolul 6 alineatul (6),

întrucât:

- (1) Articolul 6 din Regulamentul (UE) 2019/2144 impune echiparea autovehiculelor din categoriile M și N cu anumite sisteme avansate pentru vehicule, inclusiv cu sisteme de asistență inteligentă pentru controlul vitezei (ISA). Anexa II la Regulamentul (UE) 2019/2144 stabilește cerințele de bază pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele ISA.
- (2) Sunt necesare norme detaliate privind procedurile de încercare și cerințele tehnice specifice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele ISA, precum și pentru omologarea de tip a acestor sisteme ca unități tehnice separate.
- (3) În conformitate cu articolul 3 punctul 3 din Regulamentul (UE) 2019/2144, sistemul ISA este un sistem menit să ajute conducătorul auto să mențină viteza adecvată pentru mediul rutier prin furnizarea de feedback specific și adecvat. În prezent, există mai multe opțiuni tehnice pentru metodologia de feedback care poate fi utilizată ca bază pentru un sistem ISA. Cu toate acestea, nu toate aceste opțiuni pot fi utilizate la orice autovehicul, în funcție de caracteristicile sale tehnice. Prin urmare, este necesar să se specifice metodologii de feedback care să fie comparabil de sigure și eficace, în ciuda diferențelor lor de funcționare. Este oportun să se specifice mai multe metodologii de feedback și să li se permită producătorilor să aleagă oricare dintre aceste metodologii care să stea la baza sistemelor ISA pe care le utilizează.

⁽¹⁾ JO L 325, 16.12.2019, p. 1.

- (4) Sistemul ISA se poate baza pe diferite metode de introducere a datelor, cum ar fi observarea prin cameră video, datele cartografice și învățarea automată; cu toate acestea, prezența efectivă a indicatoarelor de limită de viteză explicită în condiții reale de conducere trebuie să aibă întotdeauna prioritate față de orice alte informații disponibile în vehicul.
- (5) În scopul testării capacităților tehnice ale sistemului ISA în condiții reale, este necesar să se stabilească un catalog al indicatoarelor rutiere utilizate în fiecare stat membru. Setul de date din catalog trebuie să servească scopurilor omologării de tip, fără a aduce atingere normelor naționale aplicabile în materie de trafic.
- (6) Sistemele ISA se pot confrunta cu informații ambigue legate de viteză din cauza lipsei semnelor sau a semnelor vandalizate, manipulate sau deteriorate în alt mod, a poziționării eronate a semnelor, a condițiilor meteorologice nefavorabile sau a restricțiilor de viteză nearmonizate, complicate și implicite. Din acest motiv, principiul de bază trebuie să fie acela potrivit căruia conducătorul auto este întotdeauna responsabil de respectarea regulilor de circulație relevante și că sistemul ISA este un sistem bazat pe cele mai bune eforturi de asistență acordată conducătorului auto pentru a-l alerta pe acesta ori de câte ori este posibil și adecvat.
- (7) Procedurile de încercare și cerințele tehnice specifice pentru sistemele ISA trebuie să fie, în cea mai mare măsură, neutre din punct de vedere tehnologic și bazate pe performanțe, pentru a permite soluții inovatoare.
- (8) Procedurile de încercare și cerințele tehnice specifice pentru sistemele ISA trebuie, de asemenea, să asigure faptul că un sistem nu depășește capacitatea unui conducător uman obișnuit de a interpreta și de a înțelege informațiile pertinente privind limita de viteză. Nu trebuie să se impună ca sistemele ISA să aibă niveluri de capacitate de conducere autonomă, ci doar să ofere asistență conducătorilor auto.
- (9) Evaluarea eficacității diferitelor metodologii de feedback și funcții de control ale sistemelor ISA în condiții reale de conducere va fi posibilă numai după ce un număr semnificativ de autovehicule echipate cu astfel de sisteme vor fi disponibile pe piață. Pe de altă parte, este esențial ca o evaluare a performanței sistemelor ISA bazată pe diferite metodologii de feedback în conformitate cu prezentul regulament să fie efectuată fără întârziere și nu mai târziu de 31 decembrie 2025, pentru a profita de toate beneficiile potențiale în materie de siguranță rutieră ale sistemelor ISA. Se preconizează că tehnologiile relevante și experiența în condiții reale de conducere vor fi disponibile până în iulie 2024, deci cu mult înainte de data revizuirii globale prevăzute la articolul 14 din Regulamentul (UE) 2019/2144. Pentru a permite Comisiei să evalueze cât mai curând posibil performanța metodelor de feedback prevăzute în prezentul regulament, este necesar să se solicite producătorilor să furnizeze informațiile relevante autorității de omologare care a acordat omologarea de tip și să se solicite respectivei autorități de omologare să agregheze informațiile respective și să le pună la dispoziția Comisiei.
- (10) Informațiile obținute în condiții reale de conducere, care trebuie colectate și furnizate pentru evaluarea performanței sistemelor ISA, trebuie să fie generice și să nu fie legate de niciun vehicul sau conducător auto individual. Producătorii pot utiliza orice mijloace disponibile pentru colectarea de date, cum ar fi, de exemplu, parcul de vehicule de încercare sau acordurile voluntare direct cu utilizatorii finali, în urma consimțământului lor explicit în conformitate cu legislația Uniunii în materie de protecție a datelor ⁽²⁾. Comisia trebuie să sprijine acest proces prin furnizarea, atunci când este necesar, a unor orientări privind modalitățile de colectare a datelor, conținutul, precum și structura și mijloacele de transmitere a acestora.
- (11) Pentru a reduce la minimum gradul de distragere sau supraîncărcare a conducătorilor auto cu avertizări false cauzate de sistemele suboptime în condiții reale, este necesar să se asigure faptul că producătorii de vehicule utilizează tehnologii adecvate în parcul de vehicule și că producătorii oferă, după caz și dacă este necesar pentru o proporție rezonabilă din durata de viață a vehiculului, un acces nelimitat și ușor la actualizările sistemului.
- (12) Sistemele ISA pot utiliza date cartografice pentru a asigura performanțe adecvate în condiții reale de conducere. Cu toate acestea, nu ar trebui să existe obligația de a se solicita ca datele cartografice să fie atât de detaliate și de calitative încât să fie posibilă navigația cu actualizare la fiecare schimbare de direcție, având în vedere că ar putea fi suficient, de asemenea, să se încorporeze doar coordonatele zonelor urbane și extraurbane, precum și ale principalelor drumuri expres și autostrăzi.

⁽²⁾ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

- (13) Statele membre sunt încurajate să faciliteze o mai bună performanță a sistemelor ISA în condiții reale de conducere, asigurând amplasarea corectă a indicatoarelor numerice de limită de viteză explicită pe străzi și drumuri, precum și identificarea clară, cu semne de început și de sfârșit, a tuturor zonelor de viteză, a șoselelor expres și a autostrăzilor. În anumite cazuri, intersecțiile și străzile sau drumurile care se unesc nu sunt ușor de recunoscut de către conducătorii auto și, prin urmare, sunt dificil de interpretat pentru tehnologiile ISA. Din acest motiv, pentru a asigura o performanță coerentă a sistemelor ISA instalate pe autovehiculele care circulă în Uniune, este necesară amplasarea unor indicatoare numerice explicite, a unor indicatoare numerice implicite sau a unor indicatoare nenumerice de limită de viteză implicită în astfel de locații.
- (14) Cu toate acestea, este clar că sistemele care utilizează o combinație între un sistem de camere video, un sistem global de navigație prin satelit (GNSS) și hărți digitale actualizate sunt considerate sisteme de ultimă generație, cu cele mai mari performanțe și fiabilitate în condiții reale.
- (15) Tabelul din anexa II la Regulamentul (UE) 2019/2144, care cuprinde lista cerințelor menționate la articolul 4 alineatul (5) și la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul respectiv, nu conține nicio trimitere la acte normative referitoare la sistemele de asistență inteligentă pentru controlul vitezei. Prin urmare, este necesar să se adauge în această anexă o trimitere la prezentul regulament.
- (16) Prin urmare, Regulamentul (UE) 2019/2144 trebuie să fie modificat în consecință.
- (17) Întrucât Regulamentul (UE) 2019/2144 se aplică începând cu 6 iulie 2022, prezentul regulament trebuie să se aplice de la aceeași dată.
- (18) Dispozițiile din prezentul regulament sunt strâns legate de acesta, întrucât abordează norme detaliate privind procedurile de încercare și cerințele tehnice specifice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de asistență inteligentă pentru controlul vitezei și pentru omologarea de tip a acestor sisteme ca unități tehnice separate. Ca urmare a normelor stabilite în prezentul regulament, este necesar să se adauge o trimitere la prezentul regulament în anexa II la Regulamentul (UE) 2019/2144. Prin urmare, este oportun ca aceste dispoziții să fie prevăzute într-un regulament delegat unic,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Procedurile de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește sistemele de asistență inteligentă pentru controlul vitezei

Omologarea de tip a unui autovehicul în ceea ce privește sistemele de asistență inteligentă pentru controlul vitezei este condiționată de respectarea de către vehicul a procedurilor de încercare și a cerințelor tehnice stabilite în anexa I.

Articolul 2

Procedurile de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a unui sistem de asistență inteligentă pentru controlul vitezei ca unitate tehnică separată

Omologarea de tip a unui sistem de asistență inteligentă pentru controlul vitezei ca unitate tehnică separată este condiționată de respectarea de către sistem a procedurilor de încercare și a cerințelor tehnice stabilite în anexa I.

Articolul 3

Catalogul semnelor rutiere

Lista indicatoarelor rutiere de limită de viteză utilizate în fiecare stat membru, pe baza căreia autoritățile de omologare de tip și serviciile tehnice evaluează performanța sistemelor de asistență inteligentă pentru controlul vitezei în conformitate cu prezentul regulament, este stabilită în anexa II.

*Articolul 4***Informații privind utilizarea sistemelor de asistență inteligentă pentru controlul vitezei**

- (1) Producătorii de vehicule furnizează următoarele informații autorităților de omologare care acordă omologări de tip în temeiul prezentului regulament:
- (a) rapoartele dintre timpul parcurs sau distanțele parcurse cu sistemele de asistență inteligentă pentru controlul vitezei pornite și oprite;
 - (b) rapoartele dintre timpii parcurși sau distanțele parcurse cu respectarea limitelor de viteză percepute și, respectiv, cu depășirea limitelor de viteză percepute;
 - (c) timpul mediu scurs între pornirea și oprirea sistemului de asistență inteligentă pentru controlul vitezei de către conducătorul auto, după caz.

Informațiile menționate la litera (a) trebuie furnizate separat pentru funcția de avertizare acustică în cascadă, pentru funcția de avertizare prin vibrație în cascadă, pentru funcția de feedback tactil și pentru funcția de control al vitezei.

- (2) Autoritățile de omologare agregă informațiile primite în conformitate cu alineatul (1) și le transmit Comisiei la 7 iulie 2024 și, ulterior, cel puțin la fiecare 6 luni pentru o perioadă de doi ani.

*Articolul 5***Modificări aduse Regulamentului (UE) 2019/2144**

Anexa II la Regulamentul (UE) 2019/2144 se modifică în conformitate cu anexa III la prezentul regulament.

*Articolul 6***Intrarea în vigoare și aplicare**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 6 iulie 2022.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 23 iunie 2021.

Pentru Comisie
Președintele
Ursula VON DER LEYEN

ANEXA I

Cerințe tehnice și procedurile de încercare

1. Definiții

În sensul prezentei anexe, se aplică următoarele definiții:

- 1.1. „tip de vehicul în ceea ce privește sistemul de asistență inteligentă pentru controlul vitezei” înseamnă vehicule care nu diferă în aspecte esențiale precum caracteristicile și funcționalitatea sistemului de determinare a limitei de viteză și performanța acestuia atunci când sunt exploatate pe un drum public situat pe teritoriul Uniunii Europene, precum și sistemul de feedback utilizat pentru a ajuta conducătorul auto să mențină viteza adecvată pentru mediul rutier;
- 1.2. „tip de sistem de asistență inteligentă pentru controlul vitezei” înseamnă o combinație de componente hardware specifice și de arhitectură software globală care nu diferă în aspecte esențiale precum caracteristicile și funcționalitatea sistemului de determinare a limitei de viteză și performanța acestuia atunci când sunt exploatate pe un drum public situat pe teritoriul Uniunii Europene;
- 1.3. „funcție de informare privind limita de viteză” înseamnă o funcție care este compusă din sistemul de determinare a limitei de viteză care determină limita de viteză percepută și o interfață om-mașină care comunică conducătorului auto limita de viteză percepută;
- 1.4. „funcție de avertizare privind limita de viteză” înseamnă o funcție care avertizează conducătorul auto că viteza afișată de vitezometru depășește limita de viteză percepută;
- 1.5. „funcție de control al vitezei” înseamnă o funcție care încearcă să limiteze viteza afișată de vitezometru la o viteză stabilă cel mult egală cu limita de viteză percepută;
- 1.6. „limită de viteză percepută” înseamnă limita de viteză aplicabilă, astfel cum este obținută de sistemul de determinare a limitei de viteză;
- 1.7. „viteza afișată de vitezometru” înseamnă viteza de conducere a vehiculului afișată de vitezometrul său de bord;
- 1.8. „limita de viteză aplicabilă” înseamnă viteza legală maximă permisă de conducere pentru drumul parcurs, astfel cum se aplică pentru categoria de vehicul pe care este montat sistemul de asistență inteligentă pentru controlul vitezei;
- 1.9. „catalogul indicatoarelor rutiere” înseamnă lista variantelor naționale și regionale de tipuri de indicatoare rutiere și de tipuri de indicatoare cu mesaj variabil pe baza cărora sistemul de asistență inteligentă pentru controlul vitezei obține limita de viteză percepută;
- 1.10. „indicator rutier aplicabil” înseamnă un indicator care figurează în catalogul indicatoarelor rutiere pentru categoria de vehicul care urmează să fie omologată și care se aplică cel puțin unei benzi de circulație de pe culoarul vehiculului, incluzând atât indicatoarele neelectronice, convenționale, cât și indicatoarele cu mesaje variabile, dar care nu include marcasele de limită de viteză de pe suprafața carosabilă;
- 1.11. „indicator numeric de limită viteză explicită” înseamnă un indicator rutier aplicabil care indică o valoare numerică temporară sau permanentă;
- 1.12. „sistem de determinare a limitei de viteză” înseamnă echipamentul hardware specific necesar pentru obținerea limitei de viteză prin observarea indicatoarelor și a semnalelor rutiere, pe baza semnalelor de infrastructură sau a datelor din harta electronică sau a ambelor;
- 1.13. „indicator de limită de viteză implicită” înseamnă un indicator rutier aplicabil care nu indică o valoare numerică (indicator non-numeric de limită de viteză implicită) sau indică o valoare numerică barată (indicator numeric de limită viteză implicită);

- 1.14. „limita de viteză națională” înseamnă viteza legală maximă implicită permisă de conducere pentru tipul de drum parcurs într-un anumit stat membru, cu excepția cazului în care se specifică altfel, astfel cum se aplică pentru categoria de vehicul pe care este montat sistemul de asistență inteligentă pentru controlul vitezei.
2. Cerințe tehnice generale
- 2.1. Sistemul de asistență inteligentă pentru controlul vitezei (ISA) trebuie să cuprindă o funcție de informare privind limita de viteză (SLIF) și fie o funcție de avertizare privind limita de viteză (SLWF), fie o funcție de control al vitezei (SCF).
- 2.1.1 Sistemul ISA al unui vehicul trebuie să respecte:
- (a) cerințele sistemului ISA prevăzute la punctele 3.1, 3.2 și 3.3;
 - (b) cerințele pentru SLIF prevăzute la punctul 3.4; și
 - (c) oricare dintre următoarele cerințe:
 - (i) cerințele pentru SLWF prevăzute la punctul 3.5; sau
 - (ii) cerințele pentru SCF prevăzute la punctul 3.6.
- 2.1.2 În cazul în care autovehiculul este echipat cu un sistem ISA omologat de tip ca unitate tehnică separată (STU), vehiculul și sistemul acestuia trebuie să respecte:
- (a) cerințele sistemului ISA prevăzute la punctele 3.1, 3.2 și 3.3;
 - (b) cerințele pentru SLIF prevăzute la punctul 3.4.1 și la punctele 3.4.2.1.1-3.4.2.1.4, precum și;
 - (c) oricare dintre următoarele cerințe:
 - (i) cerințele pentru SLWF prevăzute la punctul 3.5; sau
 - (ii) cerințele pentru SCF prevăzute la punctul 3.6.
- 2.1.3 Omologarea de tip a unui ISA ca STU face obiectul condiției respectării de către STU a cerințelor pentru SLIF prevăzute la punctul 3.4.2.
- 2.2. Sub rezerva punctului 2.3, sistemul ISA trebuie proiectat astfel încât să se evite sau să se reducă la minimum rata de eroare în condiții reale de conducere.
- 2.3. Sistemele ISA trebuie să respecte cerințele atunci când vehiculul este condus pe un drum public sau pe o stradă situată pe teritoriul Uniunii Europene, astfel cum este definit la momentul omologării de tip.
- 2.4. Protecția vieții private și protecția datelor
- 2.4.1 Sistemul ISA trebuie să respecte cerințele în modul normal de funcționare fără utilizarea informațiilor biometrice, inclusiv recunoașterea facială, ale oricărui ocupant al vehiculului.
- 2.4.2 Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 4 din prezentul regulament, sistemul ISA nu trebuie să înregistreze, să păstreze și să transmită în mod continuu date legate de incidente specifice de depășire a limitei de viteză, altele decât cele necesare pentru performanțele funcționalității ISA necesare sau pentru respectarea altor acte ale Uniunii privind omologarea de tip a vehiculelor (de exemplu, dispozitivul de înregistrare a datelor privind evenimentele).
- 2.5. În cazul în care sistemul ISA este echipat cu capacități de poziționare, acesta trebuie să fie compatibil cel puțin cu serviciile de poziționare furnizate de sistemele Galileo și EGNOS. În plus, sistemul ISA poate fi compatibil și cu alte sisteme de navigație prin satelit.
3. Cerințe tehnice specifice
- 3.1. Avertizare în caz de avarie a sistemului ISA

- 3.1.1 În cazul unei avarii a sistemului ISA care împiedică îndeplinirea cerințelor de performanță din prezentul regulament, trebuie să se emită un semnal optic constant.
- 3.1.1.1. Nu trebuie să existe o perioadă sesizabilă de timp între fiecare ciclu de autoverificare al ISA și, implicit, nu trebuie să existe o întârziere sesizabilă a afișării semnalului de avertizare în cazul detectării unei avarii de natură electrică.
- 3.1.1.2. La detectarea oricărei avarii care nu este de natură electrică (de exemplu, oclutarea senzorului, dar excluzând oclutarea temporară, cum ar fi cea cauzată de expunerea la lumina directă a soarelui), trebuie activat un semnal de avertizare în caz de avarie menționat la punctul 3.1.1.
- 3.1.1.3. Statutul unei avarii care trebuie să activeze semnalul de avertizare menționat la punctul 3.1.1, dar care nu este detectat în condiții de staționare, trebuie păstrat după detectarea respectivei avarii și trebuie să continue să fie afișat după fiecare acționare a întrerupătorului principal al vehiculului, pe întreaga durată a avariei sau a defecțiunii.
- 3.2. Controlul ISA
- 3.2.1 Conducătorul auto trebuie să aibă posibilitatea de a dezactiva manual sistemul ISA, fie complet (și anume, SLIF și SLWF sau SLIF și SCF), fie parțial (și anume SLWF sau SCF).
- Producătorul îi poate oferi conducătorului auto posibilitatea de a dezactiva manual și parțial SLWF pentru a efectua oricare dintre următoarele:
- (a) asigură o funcție activă de avertizare vizuală, dar fără avertizare sonoră sau tactilă; sau
- (b) oprește fie avertizarea acustică, fie pe cea tactilă a SLWF (de exemplu, butonul de dezactivare a sunetului/a semnalului tactil).
- Se aplică condițiile prevăzute la punctele 3.2.1.1, 3.2.1.2 și 3.2.1.3, după caz.
- 3.2.1.1. Sistemul ISA trebuie să revină automat în modul normal de funcționare la fiecare acționare a întrerupătorului principal al vehiculului. Reactivarea automată a sistemului ISA poate fi condiționată de deschiderea ușii conducătorului auto.
- 3.2.1.2. Un semnal optic constant trebuie să informeze conducătorul auto că sistemul ISA a fost complet dezactivat. Un semnal optic cu o durată de cel puțin 10 secunde sau care continuă până când este anulat manual trebuie să informeze conducătorul auto că sistemul ISA a fost dezactivat parțial. Acest rol poate reveni semnalului de avertizare în caz de avarie menționat la punctul 3.1.1.
- 3.2.1.3. În urma dezactivării manuale a sistemului ISA, conducătorul auto trebuie să aibă posibilitatea de a reactiva sistemul cu cel mult tot atâtea acțiuni câte au fost necesare pentru dezactivarea acestuia.
- 3.2.2 Dezactivarea automată a sistemului ISA este permisă în situațiile în care sistemele automatizate controlează viteza vehiculului, adică acele sisteme care efectuează subsarcina de detectare a obiectelor și a evenimentului și de răspuns la conducerea dinamică [de exemplu, sistemul automatizat de păstrare a benzii de circulație (ALKS)]. Nu este necesar ca această dezactivare să fie semnalată conducătorului auto.
- 3.2.3 Producătorul vehiculului poate prevedea o funcție de etalonare automată sau manuală a vitezometrului pentru a reduce la minimum discrepanța dintre viteza afișată de vitezometru și viteza reală a vehiculului, de exemplu după înlocuirea pneului, cu condiția să se asigure că cerințele Regulamentului ONU nr. 39 ⁽¹⁾ sunt întotdeauna respectate. În plus, producătorul vehiculului poate lua în considerare o toleranță de până la 3,0 % în ceea ce privește limitele de viteză percepute utilizate pentru activarea informațiilor și a avertizărilor.

⁽¹⁾ Regulamentul nr. 39 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor cu privire la vitezometru și odometru, inclusiv instalarea acestora.

- 3.2.4 Viteza afișată de vitezometru este considerată egală cu limita de viteză percepută dacă indicația vitezei afișate de vitezometru se situează cu mai puțin de 1,0 km/h peste limita de viteză percepută.
- 3.2.5 În cazul în care toleranțele mecanismului de măsurare al vitezometrului sunt minime, dispozițiile de la punctele 3.2.3 și 3.2.4 indică faptul că informațiile menționate la punctul 3.4.1.2 și avertizarea menționată la punctul 3.5.1 pot fi activate la o viteză indicată a vitezometrului și la viteza reală a vehiculului care se situează ușor peste limita de viteză percepută.
- 3.3. Procedura de inspecție tehnică periodică
- 3.3.1 În scopul inspecțiilor tehnice periodice, este posibilă verificarea următoarelor caracteristici ale sistemului ISA:
- (a) starea sa corectă de funcționare, prin observarea vizuală a semnalului de avertizare în caz de avarie după acționarea întrerupătorului principal al vehiculului și după verificarea becurilor. Dacă semnalul de avertizare în caz de avarie este afișat într-un spațiu comun (zonă în care pot fi afișate două sau mai multe funcții/simboluri de informare, dar nu simultan), înainte de verificarea stării semnalului de avertizare în caz de avarie se verifică dacă spațiul comun funcționează;
 - (b) starea sa corectă de funcționare și integritatea software-ului, prin utilizarea unei interfețe electronice a vehiculului, astfel cum este cea prevăzută la punctul I subpunctul 14 din anexa III la Directiva 2014/45/UE ⁽²⁾, în cazul în care caracteristicile vehiculului permit acest lucru și dacă sunt disponibile datele necesare. Producătorii trebuie să asigure furnizarea informațiilor tehnice privind utilizarea interfeței electronice a vehiculului, în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (UE) 2019/621 ⁽³⁾.
- 3.3.2 La momentul omologării de tip, trebuie prezentate, cu respectarea cerințelor de confidențialitate, mijloacele alese de producător pentru protecția împotriva unei modificări simple neautorizate a funcționării sistemului ISA și a semnalului de avertizare în caz de avarie, iar aceste informații trebuie furnizate serviciului tehnic. Ca alternativă, această cerință privind protecția este îndeplinită atunci când există un mijloc secundar de verificare a stării corecte de funcționare a sistemului ISA.
- 3.3.3 În cazul în care sistemul ISA utilizează date electronice (de exemplu, date cartografice) relevante pentru performanța sa, trebuie să fie posibilă verificarea cu ușurință a versiunii acestor date.
- 3.4. Cerințe tehnice pentru SLIF
- 3.4.1 Afișaj SLIF
- 3.4.1.1. Afișajul SLIF trebuie să fie amplasat în câmpul vizual direct al conducătorului auto și să fie clar identificabil și lizibil atât ziua, cât și noaptea. Sunt permise afișaje suplimentare de informații similare în alte locuri ale vehiculului (de exemplu, pe ecranul de navigație, ca informații proiectate etc.) și acestea nu fac obiectul cerințelor de la prezentul punct.
- 3.4.1.2. În absența unor condiții care să conducă la dezactivarea sistemului în conformitate cu punctele 3.2.1 și 3.2.2, afișajul SLIF trebuie să afișeze limita de viteză percepută conducătorului auto cel puțin atunci când viteza afișată de vitezometru este mai mare decât limita de viteză percepută, pentru viteze de cel mult 5 km/h.
- 3.4.1.2.1. Limita de viteză percepută trebuie afișată în oricare dintre următoarele moduri:
- (a) pe vitezometru, într-un mod care să fie clar perceptibil și care să poată fi distins și care să nu reducă lizibilitatea vitezometrului (de exemplu, marcajul optic);

⁽²⁾ Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51).

⁽³⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/621 al Comisiei din 17 aprilie 2019 privind informațiile tehnice necesare pentru inspecția tehnică a elementelor autovehiculelor care trebuie testate, privind utilizarea metodelor de testare recomandate, precum și de stabilire a normelor detaliate privind formatul datelor și procedurile de accesare a informațiilor tehnice relevante (JO L 108, 23.4.2019, p. 5).

- (b) ca valoare numerică, utilizând un simbol asemănător unui model de indicator rutier cu limită de viteză menționat în Convenția privind semnalizarea rutieră din 8 noiembrie 1968; sau
- (c) text format din valoare și unitatea de măsură.

Afișarea unor informații suplimentare de pe indicator este permisă în toate cazurile.

- 3.4.1.3. În cazul în care sistemul ISA nu dispune de nicio limită de viteză percepută, din cauza uneia sau a mai multor circumstanțe menționate la punctele 5.3.1, 5.3.2 și 5.3.3, conducătorul auto trebuie să primească un semnal optic specific, care să clarifice această situație specială, cu sau fără o indicare a limitei de viteză presupuse pe SLIF. Semnalul de avertizare în caz de avarie menționat la punctul 3.1.1 nu trebuie utilizat în acest sens. Un semn de întrebare „?” trebuie să fie afișat în mod vizibil lângă valoarea numerică în cazul în care SLIF indică o limită de viteză presupusă.
- 3.4.1.4. Atunci când afișajul SLIF afișează limita de viteză percepută, chiar și atunci când viteza afișată de vitezometru este mai mică decât limita de viteză percepută (de exemplu, întotdeauna cu ISA activat sau la cerere odată cu ISA activat), sistemul trebuie să furnizeze, de asemenea, o notificare sonoră subtilă și nederanjantă de fiecare dată când se modifică limita de viteză percepută. Această funcție poate fi configurată de utilizator (de exemplu sunet, volum, oprire permanentă).
- 3.4.1.5. Atunci când sistemul ISA este dezactivat, este permisă afișarea limitei de viteză percepute. În acest caz, nu sunt necesare notificări sonore, astfel cum se menționează la punctul 3.4.1.4.
- 3.4.2. Determinarea limitei de viteză
 - 3.4.2.1. Țara în care este exploatat vehiculul
 - 3.4.2.1.1. În cazul în care cunoașterea țării în care este exploatat vehiculul este o condiție prealabilă pentru determinarea corectă a limitei de viteză, sistemul ISA trebuie să respecte una dintre următoarele condiții:
 - (a) sistemul este capabil să detecteze automat codul de țară și să îl stabilească cu sau fără confirmare din partea utilizatorului; sau
 - (b) sistemul îi permite conducătorului auto să selecteze manual codul de țară.

În cazul în care cunoașterea regiunii în care este exploatat vehiculul este o condiție prealabilă pentru determinarea limitei de viteză corecte, sistemul poate adopta limita de viteză aplicabilă mai frecventă în diferitele regiuni ale țării respective, la latitudinea producătorului.

 - 3.4.2.1.2. Sistemul ISA trebuie să păstreze țara de funcționare setată manual sau confirmată de utilizator, chiar și după reactivarea întrerupătorului principal al vehiculului.
 - 3.4.2.1.3. Procedura de setare manuală pentru țara de exploatare trebuie să fi intuitivă și să nu se realizeze printr-o interfață complexă. În special, schimbarea setării țării de exploatare a autovehiculului actuale și anterioare trebuie să fie ușor de realizat.
 - 3.4.2.1.4. În cazul în care este necesară setarea manuală sau confirmarea utilizatorului, instrucțiunile de utilizare ale autovehiculului (de exemplu, manualul proprietarului, manualul vehiculului) trebuie să specifice în mod clar faptul că această procedură este necesară pentru funcționarea corectă a sistemului ISA.
 - 3.4.2.1.5. Autovehiculele destinate exploatării locale sau regionale (de exemplu, autobuzele din clasele I și A) pot avea capacități operaționale limitate ale sistemului ISA în ceea ce privește cunoașterea țării sau a regiunii de exploatare. Instrucțiunile de utilizare a autovehiculului trebuie să specifice în mod clar limitările sistemului ISA și să furnizeze informații cu privire la modul în care se pot obține de la producător parametri naționali sau regionali alternativi în cazul în care locul de exploatare a autovehiculului se schimbă. Până la introducerea unei rubrici specifice în Certificatul de conformitate, textul „funcționalitatea ISA se limitează la țara sau regiunea de funcționare” trebuie să fie adăugat la rubrica „observații” din Certificatul de conformitate, pentru a permite includerea acestor informații în documentele de înmatriculare de la bordul vehiculelor.
 - 3.4.2.2. Determinarea limitei de viteză percepute prin observarea indicatoarelor explicite ale limitelor de viteză.

3.4.2.2.1. În absența unor condiții care să conducă la dezactivarea sistemului în conformitate cu punctele 3.2.1 și 3.2.2, SLIF trebuie să fie în măsură, prin observarea vizuală directă a indicatoarelor rutiere sau prin alte metode eficiente, să recunoască toate indicatoarele numerice de limită de viteză explicită în cazul în care limita de viteză aplicabilă pentru categoria de vehicul care urmează să fie omologat corespunde valorii numerice indicate pe indicator și să determine limita de viteză aplicabilă cu cel mult 2,0 secunde după punctul de referință declarat de producător pe autovehicul (care urmează să fie specificat și pentru STU). Această cerință trebuie îndeplinită cel puțin atunci când sunt îndeplinite următoarele condiții:

- (a) indicatoarele îndeplinesc condițiile prevăzute la punctul 3.4.2.2.2; și
- (b) indicatoarele sunt întâlnite în condițiile de funcționare și de mediu menționate la punctul 3.4.2.2.3.

Conformitatea cu primul paragraf se demonstrează în conformitate cu procedurile de încercare relevante și cu documentația specificată la punctul 4.1.

Pentru viteze de rulare ale vehiculului mai mici de 20 km/h, limita de viteză aplicabilă poate fi determinată cel târziu cu 10 m în spatele punctului de referință declarat de producător, menționat la primul paragraf.

3.4.2.2.2. Starea indicatorului rutier la momentul evaluării:

- (a) cu un design și o dimensiune conforme cu standardele aplicabile în statul membru în cauză;
- (b) poziționat într-un mod conform cu standardele aplicabile în statul membru în cauză;
- (c) nu prezintă deteriorări semnificative (de exemplu, marcaje șterse, retroreflexie redusă, îndoire, crăpături, vandalism) care să îi afecteze în mod semnificativ proprietățile vizuale; și
- (d) nu este acoperit parțial sau integral (de exemplu, de frunze, zăpadă sau murdărie obturând indicatorul sau invalidare deliberată în timpul unor lucrări rutiere).

3.4.2.2.3. Condiții operaționale și de mediu la momentul evaluării:

- (a) gama completă de turații de funcționare a vehiculului;
- (b) cu vedere liberă a indicatorului rutier pentru o perioadă continuă de cel puțin 1,0 secunde;
- (c) în toate condițiile de iluminare, fără orbire provocată de lumina directă a soarelui și cu luminile de întâlnire, dacă este cazul, zi sau noapte; și
- (d) în absența unor condiții meteorologice care să afecteze vizibilitatea indicatoarelor rutiere (de exemplu ceață, ploi abundente, zăpadă).

3.4.2.3. Determinarea limitei de viteză percepute prin observarea indicatoarelor și a semnalelor rutiere

3.4.2.3.1. În absența unor condiții care să conducă la dezactivarea sistemului în conformitate cu punctele 3.2.1 și 3.2.2, SLIF trebuie să fie în măsură, prin observarea indicatoarelor și a semnalelor rutiere utilizând toate datele de intrare ale sistemului ISA relevante (de exemplu, cameră de luat vederi, date din harta electronică), să determine limitele de viteză pe drum asociate tuturor indicatoarelor rutiere aplicabile incluse în catalogul indicatoarelor rutiere din anexa II, pentru categoria de vehicul care urmează să fie omologată, cu cel mult 2,0 secunde după ce trece de punctul de referință menționat la punctul 3.4.2.2.1. Această cerință trebuie îndeplinită cel puțin atunci când sunt îndeplinite următoarele condiții:

- (a) indicatoarele îndeplinesc condițiile prevăzute la punctul 3.4.2.2.2; și
- (b) indicatoarele sunt întâlnite în condițiile de funcționare și de mediu menționate la punctul 3.4.2.2.3.

Conformitatea cu primul paragraf se demonstrează în conformitate cu procedurile de încercare relevante menționate la punctul 4.2.

Pentru viteze de rulare ale vehiculului mai mici de 20 km/h, limita de viteză aplicabilă poate fi determinată cel târziu cu 10 m în spatele punctului de referință menționat la punctul 3.4.2.2.1.

- 3.4.2.3.2. Nu este necesar ca SLIF să țină seama de condițiile speciale variabile, care influențează limita de viteză la nivel național (și anume, condiții necesitând informații disponibile inclusiv în afara actualului țări în care este exploatat vehiculul și în afara actualului tip de drum, de exemplu statutul remorcii, condițiile de mediu prevalente, momentul zilei, momentul din an, vârsta sau experiența conducătorului auto, numărul de pasageri în picioare, existența mărfurilor periculoase, supraîncărcarea). În cazul în care pot fi prezente condiții variabile speciale, iar sistemul nu este capabil să țină seama de ele, sistemul de determinare a limitei de viteză trebuie să indice din oficiu cea mai comună condiție presupusă în cazul de funcționare obișnuită.
- 3.4.2.4. În instrucțiunile de utilizare ale autovehiculului trebuie precizat în mod clar că indicațiile și avertizările sistemului ISA nu aduc atingere limitei de viteză efective aplicabile într-o anumită situație, a cărei aplicare și respectare continuă să țină de responsabilitatea finală a conducătorului auto.
- 3.4.2.5. Determinarea limitei de viteză în condiții reale de conducere.
- 3.4.2.5.1. În absența unor condiții care să conducă la dezactivarea sistemului în conformitate cu punctele 3.2.1 și 3.2.2, SLIF trebuie să fie în măsură, prin observarea indicatoarelor și a semnalelor rutiere, utilizând toate datele relevante ale sistemului, de exemplu, datele provenite de la camera de luat vederi și datele din harta electronică, atunci când sunt instalate la bordul vehiculului în acest scop, pentru a determina în mod fiabil aplicabilitatea limitei naționale de viteză și a limitelor de viteză asociate tuturor indicatoarelor rutiere aplicabile incluse în catalogul indicatoarelor rutiere din anexa II, pentru categoria de vehicul care urmează să fie omologată. Această cerință trebuie îndeplinită cel puțin atunci când sunt îndeplinite următoarele condiții:
- (a) indicatoarele îndeplinesc condițiile prevăzute la punctul 3.4.2.2.2; și
 - (b) indicatoarele sunt întâlnite în condițiile de funcționare și de mediu menționate la punctul 3.4.2.2.3.
- 3.4.2.5.2. Cerința pentru determinarea fiabilă a limitei de viteză aplicabile este îndeplinită dacă cerința de performanță în funcție de distanță este îndeplinită în condiții reale de conducere.
- Distanța pozitivă reală („TP_D”): limita de viteză corectă trebuie determinată pentru cel puțin 90 % din distanța totală și pentru cel puțin 80 % din distanța parcursă pe fiecare dintre cele trei tipuri de drumuri (drumuri și străzi urbane, drumuri extraurbane și autostrăzi/drumuri expres/șosele cu două benzi) cel puțin pentru limitele de viteză aplicabile menționate la punctul 3.4.2.5.1 și în cazul în care nu se aplică condițiile variabile menționate la punctul 3.4.2.3.2.
- Conformitatea trebuie demonstrată pe baza unei încercări în condiții reale de conducere, astfel cum se specifică la punctul 4.3.
- 3.4.2.5.3. Înainte de a efectua încercarea în condiții reale de conducere, serviciul tehnic, autoritatea de omologare de tip și producătorul vehiculului sau STU trebuie să convină asupra unui plan de traseu. Planul de traseu trebuie să respecte următoarele condiții:
- (a) să fie situat pe drumuri publice de pe teritoriul Uniunii Europene, cu excepția regiunilor ultraperiferice, în conformitate cu articolul 349 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE); și
 - (b) să fie ales cu intenția de a genera o încercare cu rezultatul admis sau respins în funcție de performanța tehnică a sistemului ISA și nu prin alegerea unei rute extreme.
- 3.4.2.5.4. Pentru a demonstra performanța sistemului la nivelul Uniunii, producătorul vehiculului sau al STU trebuie să furnizeze documentația tehnică care conține următoarele informații:
- (a) informații privind proiectarea de bază a sistemului ISA și o descriere a sistemului de determinare a limitei de viteză, inclusiv a senzorilor, și, dacă este cazul, sursele utilizate pentru datele din harta electronică; și
 - (b) descrierea activităților de diligență necesară desfășurate pentru a dovedi că cerințele de la punctul 3.4.2.5.1 sunt îndeplinite pentru a funcționa în toate statele membre, cu excepția regiunilor ultraperiferice, în conformitate cu articolul 349 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

Producătorul trebuie să desfășoare următoarele activități de diligență necesară:

- (a) identifică situațiile dificile din statul membru (statele membre) pentru categoria de vehicule relevantă și limitele de viteză aplicabile și efectuează analiza relevantă pentru a demonstra modul în care sunt îndeplinite cerințele; și
- (b) pentru un sistem care utilizează date din harta electronică, evaluează nivelul de acceptabilitate al integrității și fiabilității datelor din harta electronică în întreaga Uniune, asigurând îndeplinirea cerințelor.

Serviciul tehnic trebuie să evalueze documentația tehnică furnizată pentru a evalua dacă au fost luate măsuri rezonabile și adecvate pentru a se asigura că cerințele de la punctul 3.4.2.5.1 sunt îndeplinite pentru funcționarea corectă a sistemului ISA în toate statele membre.

3.4.2.5.5. Performanța pe durata ciclului de viață

3.4.2.5.5.1. Producătorul vehiculului trebuie să se asigure că fiabilitatea determinării limitei de viteză, astfel cum se prevede la punctul 3.4.2.5.2, este menținută timp de cel puțin 14 ani de la data fabricării vehiculului. Același lucru este valabil și în cazul în care o STU este montată de producătorul vehiculului.

3.4.2.5.5.2. În cazul în care se utilizează date electronice pentru a atinge performanța necesară, informațiile privind nivelul de versiune trebuie să fie ușor de verificat. Producătorul vehiculului trebuie să pună la dispoziția proprietarilor vehiculului actualizări frecvente ale datelor inclusiv, dacă este necesar, schimbările necesare pentru a răspunde la o actualizare a catalogul indicatoarelor rutiere din anexa II. Aceste actualizări ale datelor trebuie puse gratuit la dispoziția proprietarilor de vehicule, cel puțin o dată pe an, în cazul datelor bazate pe hărți (cu excepția eventualelor costuri asociate, de exemplu, suportului comun de stocare, utilizării calculatorului personal, sistemului de operare, taxelor de internet privat sau mobil, costurilor de călătorie către comerciantul autorizat, reparatorul, distribuitorul sau reparatorul independent) timp de 7 ani de la data fabricării vehiculului. Actualizările ulterioare pot face obiectul plății unei taxe rezonabile. Instrucțiunile de utilizare ale autovehiculului trebuie să specifice în mod clar faptul că sunt necesare actualizări periodice pentru a menține performanța și să explice procedurile disponibile pentru a obține și, dacă este cazul, pentru a efectua actualizările respective. Actualizările pot fi furnizate automat, de exemplu, printr-o metodă wireless.

3.5. Cerințe tehnice pentru SLWF

3.5.1. În absența unor condiții care să conducă la dezactivarea sistemului ISA în conformitate cu punctele 3.2.1 și 3.2.2, dacă limita de viteză percepută este cunoscută, iar viteza afișată de vitezometru o depășește, SLWF trebuie să avertizeze conducătorul auto în conformitate cu punctul 3.5.2, pentru viteze de cel mult 20 km/h.

3.5.2. Indicația de avertizare trebuie furnizată în oricare dintre următoarele moduri:

- (a) o avertizare vizuală și o avertizare acustică în cascadă;
- (b) o avertizare vizuală și o avertizare tactilă în cascadă; sau
- (c) numai o avertizare tactilă.

În momentele în care viteza de rulare a vehiculului care nu este echipat cu SCF și care nu are caracteristici asemănătoare cu SCF este controlată activ de un sistem al vehiculului în care nu se așteaptă ca conducătorul auto să atingă pedala de accelerație (de exemplu, controlul vitezei de croazieră), nu este permisă utilizarea unui sistem de avertizare tactilă. În acest caz, sistemul trebuie să încerce să reducă în mod automat viteza de rulare până la sau sub limita de viteză percepută, de exemplu prin dezactivarea sau reducerea puterii motorului sau prin emiterea unei avertizări vizuale și a unei avertizări acustice în cascadă.

3.5.2.1. Avertizare vizuală și avertizare acustică sau vizuală în cascadă și avertizare tactilă în cascadă

3.5.2.1.1. Avertizarea vizuală trebuie să fie perceptibilă și ușor de recunoscut de către conducătorul auto și să fie emisă prin aprinderea intermitentă a afișajului SLIF sau prin aprinderea intermitentă a unui semnal optic suplimentar adiacent afișajului SLIF. Acesta trebuie afișat într-un interval de 1,5 secunde de la momentul în care viteza afișată de vitezometru depășește limita de viteză percepută și trebuie să dureze cel puțin 5,0 secunde după ce avertizarea acustică în cascadă sau avertizarea tactilă în cascadă s-a oprit sau până când viteza afișată de vitezometru este mai mică sau egală cu limita de viteză percepută atunci când aceasta survine mai devreme.

- 3.5.2.1.2. Avertizarea acustică în cascadă trebuie să fie perceptibilă de către conducătorul auto, să fie unică și ușor de recunoscut și să fie emisă printr-un semnal sonor continuu sau intermitent sau prin informații vocale. În cazul în care sunt utilizate informații vocale, producătorul vehiculului se asigură că utilizarea oricăreia dintre limbile oficiale ale UE este ușor de configurat de către conducătorul auto. Avertizarea acustică poate varia pentru a indica amploarea depășirii limitei de viteză percepute sau timpul în care aceasta a fost depășită.
- 3.5.2.1.3. Avertizarea tactilă în cascadă trebuie să fie perceptibilă de către conducătorul auto și să fie furnizată direct sau indirect prin intermediul pedalei de accelerație atunci când conducătorul auto menține o forță de aplicare, precum și o viteză de conducere care depășește limita de viteză percepută. Acest lucru trebuie realizat în oricare dintre următoarele moduri:
- (a) creșterea forței de revenire a pedalei de accelerație; sau
 - (b) vibrarea pedalei de accelerație.
- 3.5.2.1.4. Avertizarea acustică în cascadă și avertizarea tactilă în cascadă trebuie să fie furnizate atunci când este îndeplinită oricare dintre următoarele condiții, pentru viteze constante ale vehiculului:
- (a) viteza afișată de vitezometru ≥ 130 % din limita de viteză percepută, timp de cel puțin 3,0 secunde;
 - (b) viteza afișată de vitezometru ≥ 120 % din limita de viteză percepută, timp de cel puțin 4,0 secunde;
 - (c) viteza afișată de vitezometru ≥ 110 % din limita de viteză percepută, timp de cel puțin 5,0 secunde;
 - (d) viteza afișată de vitezometru > 100 % din limita de viteză percepută, timp de cel puțin 6,0 secunde.
- Sistemul poate fi proiectat astfel încât să utilizeze un timp interpolat liniar între viteza și valorile temporale respective pentru literele (a) și (d).
- 3.5.2.1.4.1. Atunci când vehiculul accelerează, producătorul trebuie să selecteze timpul adecvat pentru condițiile menționate la punctul 3.5.2.1.4 litera (b), (c) sau (d) sau 3,0 secunde, precum și orice durată dintre aceste două valori.
- 3.5.2.1.4.2. Atunci când vehiculul decelerează și niciuna dintre condițiile prevăzute la punctul 3.5.3 nu este îndeplinită, producătorul trebuie să selecteze timpul adecvat pentru condițiile menționate la punctul 3.5.2.1.4 litera (a), (b) sau (c) sau 6,0 secunde, precum și orice durată dintre aceste două valori.
- 3.5.2.1.5. Avertizarea acustică în cascadă trebuie furnizată până când viteza afișată de vitezometru este mai mică sau egală cu limita de viteză percepută sau timp de cel puțin 3,0 secunde după activarea inițială a avertizării acustice în cascadă. Cu toate acestea, avertizarea acustică nu trebuie în niciun caz să dureze mai mult de 5,0 secunde, inclusiv în cazul modificărilor succesive ale limitei de viteză, pentru a reduce la minimum disconfortul conducătorului auto.
- 3.5.2.1.6. Avertizarea tactilă în cascadă trebuie furnizată până când viteza afișată de vitezometru este mai mică sau egală cu limita de viteză percepută sau timp de cel puțin 10 secunde după activarea inițială a avertizării tactile în cascadă. Cu toate acestea, avertizarea tactilă nu trebuie în niciun caz să dureze mai mult de 12 secunde, inclusiv în cazul modificărilor succesive ale limitei de viteză, pentru a reduce la minimum disconfortul conducătorului auto.
- 3.5.2.1.7. Avertizarea acustică în cascadă sau avertizarea tactilă în cascadă trebuie să înceteze imediat după confirmarea sa printr-o acțiune deliberată a conducătorului auto (de exemplu, apăsarea unui buton) dacă producătorul alege să pună în aplicare o astfel de funcționalitate.
- 3.5.2.1.8. Atunci când vehiculul decelerează ca urmare a unui sau mai multora dintre următoarele evenimente, avertizarea acustică în cascadă sau avertizarea tactilă în cascadă fie nu trebuie furnizată, fie trebuie să înceteze imediat:
- (a) eliberarea completă a pedalei de accelerație, cu excepția cazului în care viteza de rulare a vehiculului este controlată activ de un sistem al vehiculului și cu excepția cazului unei decelerări scurte ca rezultat al selectării treptelor de viteză;
 - (b) dezactivarea manuală a sistemului vehiculului care controlează viteza de rulare;
 - (c) activarea sistemului de frânare de serviciu; sau
 - (d) activarea unui sistem de frânare de anduranță.

- 3.5.2.2. Exclusiv avertizare tactilă
- 3.5.2.2.1. Avertizarea tactilă trebuie să fie perceptibilă de către conducătorul auto și să fie furnizată direct sau indirect prin intermediul pedalei de accelerație atunci când conducătorul auto menține o forță de aplicare, precum și o viteză de conducere care depășește limita de viteză percepută. Acest lucru trebuie să se realizeze prin creșterea forței de revenire a pedalei de accelerație.
- 3.5.2.2.2. Numai avertizarea tactilă trebuie afișată într-un interval de 1,5 secunde de la momentul în care viteza afișată de vitezometru depășește limita de viteză percepută și până când viteza afișată de vitezometru devine mai mică sau egală cu limita de viteză percepută sau timp de cel puțin 15 secunde după activarea sa inițială. Cu toate acestea, avertizarea tactilă nu trebuie în niciun caz să dureze mai mult de 20 secunde, inclusiv în cazul modificărilor succesive ale limitei de viteză, pentru a reduce la minimum disconfortul conducătorului auto.
- 3.5.2.2.3. Numai avertizarea tactilă trebuie să înceteze imediat după confirmarea sa printr-o acțiune deliberată a conducătorului auto (de exemplu, apăsarea unui buton) dacă producătorul alege să pună în aplicare o astfel de funcționalitate.
- 3.5.3. După încetarea unui avertizări, SLWF trebuie să fie pregătit să emită o nouă avertizare în conformitate cu punctul 3.5.1, după aplicarea uneia sau mai multora dintre următoarele condiții:
- (a) viteza afișată de vitezometru a scăzut sub limita de viteză percepută;
 - (b) reacționarea pedalei de accelerație după condiția de la punctul 3.5.2.1.8 litera (a) care duce la încetarea avertizării;
 - (c) reactivarea sistemului vehiculului care controlează viteza de rulare după condiția de la punctul 3.5.2.1.8 litera (a) care duce la încetarea avertizării; sau
 - (d) limita de viteză percepută s-a modificat la o valoare mai mică.
- 3.5.4. Nu este permis ca un sistem de avertizare tactilă să fie combinat cu o funcție de avertizare acustică, chiar dacă este instalată în mod voluntar, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite și toate cerințele pentru avertizarea acustică în cascadă.
- 3.5.5. Vehiculul poate fi echipat cu un mijloc de suspendare a SLWF pentru a permite prezentarea unor avertizări mai critice (de exemplu, avertizare de coliziune frontală, asistență pentru menținerea benzii de circulație). Producătorul trebuie să demonstreze că toate avertizările aplicabile sunt prezentate conducătorului auto în mod corespunzător.
- 3.5.6. Sistemul SLWF al vehiculelor din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ care sunt echipate cu un dispozitiv de limitare a vitezei și cu un tahograf, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 165/2014 ^(*), trebuie să fie suspendat de la o viteză mai mică cu 9 km/h decât setarea pentru limitarea de viteză aplicabilă, respectiv la viteze de rulare mai mari, atunci când limita de viteză percepută relevantă nu este furnizată de un indicator de limită de viteză explicită sau de datele din harta electronică bazate pe prezența unui indicator de limită de viteză explicită care să fie adecvat pentru categoria de vehicul în cauză. SLWF trebuie să funcționeze normal în acest interval în cazul în care există un indicator de limită de viteză explicită care este adecvat pentru categoria de vehicule în cauză. De asemenea, SLWF trebuie să funcționeze normal în acest interval atunci când informațiile așteptate de la sistem din catalogul indicatoarelor rutiere din anexa II trebuie să revină la limita de viteză implicită aplicabilă anterior și atunci când aceasta este mai mică decât cea anterioară (de exemplu, sfârșitul autostrăzii). SLWF trebuie să funcționeze normal la viteze cu 10 km/h mai mici decât reglajul aplicabil al limitării vitezei și la viteze mai lente de rulare a vehiculului.
- 3.5.7. Funcționarea funcției de avertizare a SLWF trebuie demonstrată în conformitate cu procedura de încercare relevantă specificată la punctul 4.4.

(*) Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

3.6. Cerințe tehnice pentru SCF

3.6.1 În absența unor condiții care să conducă la dezactivarea manuală sau automată a sistemului ISA, astfel cum se menționează la punctele 3.2.1 și 3.2.2, SCF trebuie să încerce să limiteze viteza afișată de vitezometru la limita de viteză percepută, pentru viteze de cel mult 20 km/h.

3.6.1.1. SCF trebuie să încerce să limiteze viteza afișată de vitezometru la o viteză stabilizată prin reducerea puterii de propulsie a vehiculului și a cuplului transmis. SCF nu trebuie să aibă nicio influență asupra sistemului de frânare de serviciu al vehiculului, cu excepția vehiculelor din categoriile M₁ și N₁, cazuri în care sistemul de frânare al vehiculului poate fi influențat de aceasta. O frână de anduranță (de exemplu, un dispozitiv de încetinire) poate fi încorporată numai dacă funcționează după ce SCF a limitat puterea de propulsie la minimum. Decelerația vehiculului trebuie să fie $\leq 3,0 \text{ m.s}^{-2}$.

3.6.1.2. Intervenția SCF trebuie să înceapă cel târziu în 1,5 secunde de la momentul în care viteza afișată de vitezometru depășește limita de viteză percepută.

3.6.1.3. Atunci când se ajunge la un reglaj stabil al vitezei, viteza afișată de vitezometru nu trebuie să varieze cu mai mult de 4 % sau cu mai mult de 2 km/h, reținându-se valoarea cea mai mare, în raport cu viteza stabilizată, iar rata de schimbare a vitezei afișate de vitezometru nu trebuie să fie $\leq 0,2 \text{ m.s}^{-2}$ atunci când este măsurată pe o perioadă de cel puțin 0,1 secunde. Viteza stabilizată trebuie să se încadreze în următorul interval: (limita de viteză percepută – 5 km/h) $\leq$ viteza stabilizată $\leq$ limita de viteză percepută.

Producătorul se străduiește să rămână cât mai aproape posibil de limita de viteză percepută, pentru a reduce la minimum disconfortul conducătorului auto.

3.6.1.4. Conducătorul auto trebuie să aibă posibilitatea de a anula intervenția SCF prin efectuarea unei acțiuni pozitive, de exemplu prin acționarea mai puternică sau mai profundă a pedalei de accelerație. Cu toate acestea, nu este permis ca acest lucru să poată fi realizat numai prin kick-down (adică prin apăsarea completă a pedalei de accelerație). În cazul în care conducătorul auto preia controlul de la SCF, acesta trebuie suspendat temporar și trebuie reinițiat după oricare dintre următoarele evenimente:

(a) viteza vitezometrului devine mai mică sau egală cu limita de viteză percepută;

(b) eliberarea completă a pedalei de accelerație timp de peste 6,0 secunde;

(c) activarea unui sistem de frânare de anduranță; sau

(d) limita de viteză percepută s-a modificat ajungând la o valoare mai mică.

În cazul reinițierii SCF în urma evenimentelor menționate la primul paragraf literele (b) și (c), vehiculul nu trebuie să încetinească brusc, ci trebuie să aibă o rată de decelerare similară cu rata de decelerare a vehiculului chiar înainte de reinițiere.

3.6.1.5. Este permis ca conducătorul auto să poată alege o setare a acțiunii pozitive care să fie mai restrictivă (de exemplu, apăsarea la maximum a pedalei necesară pentru a prelua controlul) în mod voluntar.

3.6.1.6. Este permis ca conducătorul auto să poată activa o funcție manuală de limitare a vitezei, cu condiția să nu întrerupă automat sistemul ISA în același timp.

3.6.1.7. SCF trebuie să permită o utilizare normală a pedalei de accelerație pentru selectarea treptelor de viteză.

3.6.2 În momentele în care viteza de conducere a vehiculului echipat cu SCF sau cu caracteristici asemănătoare cu SCF este controlată activ de un sistem al vehiculului în care conducătorul auto nu trebuie să atingă pedala de accelerație (de exemplu, controlul vitezei de croazieră) și în absența unor condiții care să ducă la dezactivarea sistemului ISA în conformitate cu punctele 3.2.1 și 3.2.2, cerințele de la punctul 3.6.1 se aplică, cu excepția cazului în care se activează un SLWF constând într-o avertizare vizuală și o avertizare acustică în cascadă.

- 3.6.3 Sistemul SCF al vehiculelor din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ care sunt echipate cu un dispozitiv de limitare a vitezei și cu un tahograf trebuie să fie suspendat de la o viteză mai mică cu 9 km/h decât setarea pentru limitarea de viteză aplicabilă și de la viteze de rulare mai mari, atunci când limita de viteză percepută relevantă nu este furnizată de un indicator de limită de viteză explicită sau de datele din harta electronică bazate pe prezența unui indicator de limită de viteză explicită care să fie adecvat pentru categoria de vehicul în cauză. SCF trebuie să funcționeze normal în acest interval în cazul în care există un indicator de limită de viteză explicită care este adecvat pentru categoria de vehicule în cauză. De asemenea, SCF trebuie să funcționeze normal în acest interval atunci când informațiile așteptate de la sistem din catalogul indicatoarelor rutiere din anexa II trebuie să revină la limita de viteză implicită aplicabilă anterior și atunci când aceasta este mai mică decât cea anterioară (de exemplu, sfârșitul autostrăzii). SCF trebuie să funcționeze normal la viteze cu 10 km/h mai mici decât reglajul aplicabil al limitării vitezei și la viteze mai lente de rulare a vehiculului.
- 3.6.4 Funcționarea funcției de intervenție a SCF trebuie demonstrată în conformitate cu încercările relevante specificate la punctul 4.5.
- 3.6.5 Un sistem ISA compus din SLIF și SLWF poate avea, de asemenea, caracteristici de tip SCF, atât timp cât sunt respectate cerințele de prioritate și de acțiune pozitivă prevăzute la punctul 3.6.1.4.
- 3.6.6. În cazul în care SCF este combinat cu o funcție de avertizare acustică, trebuie îndeplinite toate cerințele pentru avertizarea acustică în cascadă prevăzute în prezentul regulament.
4. Proceduri de încercare
- 4.1. Procedura de încercare SLIF: încercarea de determinare a limitei de viteză percepute prin observarea indicatoarelor explicite de semnalare a limitelor de viteză
- 4.1.1 Condițiile vehiculului de încercare:
- 4.1.1.1. Masa de încercare:
Masa vehiculului trebuie să fie masa în stare de funcționare.
- 4.1.1.2. Pneuri:
Pneurile trebuie rodite, iar presiunea pneurilor trebuie reglată în conformitate cu specificațiile producătorului vehiculului.
- 4.1.1.3. Condiționarea premergătoare încercării:
La cererea producătorului, vehiculul de încercare poate fi condus pe o distanță de maximum 100 km pe o combinație de drumuri urbane și rurale cu alte elemente de trafic și echipamente rutiere pentru etalonarea sistemului de senzori, iar țara sau regiunea de exploatare poate fi setată (manual sau automat) la țara/țările în care se efectuează încercarea.
- 4.1.2 Iluminat normal:
Obiectivul acestor încercări este ca, de exemplu, indicatoarele temporare amplasate pe un drum în lucru să fie recunoscute în mod corespunzător de sistemul ISA. Acest lucru poate fi realizat prin utilizarea unui senzor de observare, dar și pe baza informațiilor în timp real partajate de alte vehicule.
Indicatoarele rutiere utilizate pentru încercări trebuie să fie indicatoare de limită de viteză explicită în cazul în care limita de viteză aplicabilă pentru categoria de vehicul care urmează să fie omologată corespunde valorii numerice marcate pe indicator. Aceste indicatoare trebuie să îndeplinească toate condițiile specificate la punctul 3.4.2.2.2. Indicatoarele trebuie poziționate astfel încât să se evite apariția simultană a mai multor indicatoare în câmpul vizual al sistemului.
Serviciul tehnic trebuie să selecteze pentru încercare cel puțin trei indicatoare diferite de limită de viteză explicită, inclusiv indicatoare rutiere neelectronice și cele afișate pe un indicator cu mesaj variabil, astfel cum sunt utilizate în statul membru în care are loc încercarea. Indicatoarele utilizate pentru încercări trebuie înregistrate în raportul de încercare. Pentru a testa determinarea limitei de viteză percepută prin observarea vizuală directă sau indirectă, poziția indicatoarelor de limită de viteză explicită utilizate pentru încercare nu

trebuie inclusă în datele din harta electronică a vehiculului la începutul încercării. Producătorul trebuie să demonstreze, prin utilizarea unei documentații, respectarea tuturor celorlalte indicatoare de limită de viteză explicită, astfel cum sunt incluse în catalogul indicatoarelor rutiere din anexa II, pentru categoria de vehicul care urmează să fie omologată, atunci când limita de viteză aplicabilă aferentă categoriei de vehicul care urmează să fie omologată corespunde valorii numerice marcate pe indicator. Aceste documente trebuie anexate la dosarul raportului de încercare.

4.1.3 Condiții de încercare:

Încercările trebuie efectuate după cum urmează:

- (a) pe o suprafață plană fără bucați neregulate, apă stătătoare, zăpadă și gheață și care oferă conducătorului auto o vedere liberă a indicatorului rutier pentru o perioadă continuă de cel puțin 1,0 secunde;
- (b) în toate condițiile de iluminare, fără orbire provocată de lumina directă a soarelui și cu luminile de întâlnire aprinse, dacă este cazul; și
- (c) în absența unor condiții meteorologice care să afecteze vizibilitatea indicatoarelor.

La alegerea producătorului și cu acordul serviciului tehnic, încercările pot fi efectuate în condiții care se abat de la condițiile menționate la primul paragraf.

4.1.3.1. Cu acordul producătorului și al serviciului tehnic, încercările pot fi efectuate în oricare dintre următoarele locații:

- (a) pe un drum public; sau
- (b) pe o pistă de încercare, cu condiția ca SLIF să nu necesite date din harta electronică pentru a funcționa corect, cu excepția cazului în care acestea sunt incluse în datele din harta electronică.

În ambele cazuri, mediul poate fi de așa natură încât alte vehicule să fie conduse pe aceeași rută de încercare ca vehiculul de încercare, de exemplu pentru a facilita disponibilitatea datelor în timp real care pot fi utilizate de alte vehicule fără un sistem de observare bazat pe camere de luat vederi. Condițiile necesare relevante trebuie specificate în detaliu de către producător și aprobate de serviciul tehnic și de autoritatea de omologare de tip înainte de efectuarea încercărilor. Această aprobare trebuie să se bazeze pe o evaluare pozitivă a caracterului rezonabil, practic și autentic al aplicării în condiții reale de conducere.

În ambele cazuri, diferitele indicatoare de limită de viteză explicită trebuie să fie selectate și plasate de serviciul tehnic. Toate indicatoarele utilizate pentru încercările pe drumurile publice trebuie să fie diferite de cele care sunt prezente în mod normal sau să fie unele modificate temporar pentru a evalua capacitatea de observare sau una echivalentă a sistemului. Nu se renunță la această obligație de efectuare a încercării în caz de litigiu cu autoritățile locale, iar în acest caz încercarea trebuie efectuată ulterior în altă parte.

4.1.4 Procedura de încercare:

vehiculul de încercare trebuie condus fără mișcări bruște, astfel încât comportamentul său să fie stabil la trecerea pe lângă indicatorul rutier selectat pentru încercare în următoarele condiții:

- (a) o viteză a vitezometrului care depășește viteza marcată pe indicatorul de limită de viteză explicită; și
- (b) în centrul benzii de încercare.

Prin acord între producător și serviciul tehnic, procedura de încercare pe pistă descrisă mai sus poate fi înlocuită cu o procedură în laborator care s-a dovedit a fi echivalentă.

4.1.4.1. Cerințele tehnice sunt îndeplinite dacă SLIF afișează valoarea limită de viteză percepută care este egală cu limita de viteză afișată pe toate indicatoarele de limită de viteză explicită încercate cu cel mult 2,0 secunde după ce punctul de referință al vehiculului trece de indicatoarele relevante. Pentru viteze ale vehiculului mai mici de 20 km/h, acesta trebuie să fie cel târziu cu 10 m în spatele punctului de referință al vehiculului.

4.1.4.2. Această încercare nu se combină cu încercarea de fiabilitate în condiții reale de conducere de la punctul 4.3.

4.2. Procedura de încercare SLIF: procedura de încercare pentru determinarea limitei de viteză implicite percepute prin observarea indicatoarelor și a semnalelor rutiere

4.2.1 Condițiile vehiculului de încercare sunt cele specificate la punctele 4.1.1-4.1.1.3.

4.2.2 Indicatoare rutiere:

Indicatoarele rutiere utilizate pentru încercări trebuie să fie indicatoare implicite de limitare a vitezei. Aceste indicatoare trebuie să îndeplinească condițiile specificate la punctul 3.4.2.2.2. Indicatoarele trebuie poziționate astfel încât să se evite apariția simultană a mai multor indicatoare în câmpul vizual al sistemului.

Serviciul tehnic trebuie să selecteze pentru încercare cel puțin trei indicatoare diferite de limită de viteză implicită, inclusiv indicatoare rutiere non-electronice și cele afișate pe un indicator cu mesaj variabil, astfel cum sunt utilizate în statul membru în care are loc încercarea. Indicatoarele utilizate pentru încercări trebuie înregistrate în raportul de încercare.

Producătorul trebuie să demonstreze, prin utilizarea unei documentații, respectarea tuturor celorlalte indicatoare de limită de viteză implicită aplicabile, astfel cum sunt incluse în catalogul indicatoarelor rutiere din anexa II pentru categoria de vehicul care urmează să fie omologat. Aceste documente trebuie anexate la dosarul raportului de încercare.

4.2.3 Condiții de încercare:

Se aplică condițiile de încercare prevăzute la punctul 4.1.3.

4.2.3.1. Cu acordul producătorului și al serviciului tehnic, încercările pot fi efectuate în oricare dintre următoarele locații:

(a) pe un drum public; sau

(b) pe o pistă de încercare similară unui mediu rutier realist pentru a permite SLIF să determine tipul de drum, cu condiția ca SLIF să nu necesite date din harta electronică pentru a funcționa corect, cu excepția cazului în care acestea sunt incluse în date.

În ambele cazuri, mediul poate fi de așa natură încât alte vehicule să fie conduse pe aceeași rută de încercare ca vehiculul de încercare, de exemplu pentru a facilita disponibilitatea datelor în timp real care pot fi utilizate de alte vehicule fără un sistem de observare bazat pe camere de luat vederi. Condițiile necesare relevante trebuie specificate în detaliu de către producător și aprobate de serviciul tehnic și de autoritatea de omologare de tip înainte de efectuarea încercărilor. Această aprobare trebuie să se bazeze pe o evaluare pozitivă a caracterului rezonabil, practic și autentic al aplicării în condiții reale de conducere.

În ambele cazuri, diferitele indicatoare pot fi selectate și amplasate de serviciul tehnic sau pot fi indicatoare existente, conform cererii producătorului. Se utilizează indicatoare existente numai în cazul în care conformitatea este demonstrată cu ajutorul încercării de fiabilitate în condiții reale de conducere, în conformitate cu punctele 4.2.4.2 și 4.3.

4.2.4 Procedura de încercare:

vehiculul de încercare trebuie condus fără mișcări bruște, astfel încât comportamentul său să fie stabil la trecerea pe lângă indicatorul rutier selectat pentru încercare în următoarele condiții

(a) o viteză a vitezometrului:

(i) $\leq 20\%$ mai mică decât indică indicatorul pentru încercările pe un drum public; și

(ii) $\geq 10\%$ mai mare decât indică indicatorul pentru încercările pe pista de încercare;

(b) în centrul benzii de încercare.

Prin acord între producător și serviciul tehnic, procedura de încercare pe pistă sau pe drum descrisă mai sus poate fi înlocuită cu o procedură în laborator care s-a dovedit a fi echivalentă.

- 4.2.4.1. Cerințele tehnice sunt îndeplinite dacă SLIF determină valoarea limitei de viteză percepute care este egală cu informațiile așteptate de la sistem indicate în catalogul indicatoarelor rutiere din anexa II sau cu limita națională de viteză aplicabilă aferentă indicatoarelor de limită de viteză implicită care au făcut obiectul încercării, pentru categoria de vehicul care urmează să fie omologat și dacă SLIF afișează limita de viteză percepută atunci când viteza afișată de vitezometru depășește limita de viteză percepută asociată acestor indicatoare, cel târziu cu 2,0 secunde după ce punctul de referință al vehiculului trece de indicatoarele relevante. Pentru viteze ale vehiculului de sub 20 km/h, acesta trebuie să fie cel târziu cu 10 m în fața sau în spatele punctului de referință al vehiculului.
- 4.2.4.2. Această încercare nu se poate combina cu încercarea de fiabilitate în condiții reale de conducere de la punctul 4.3. În acest caz, cerințele tehnice sunt considerate a fi îndeplinite dacă rezultatele corespunzătoare ale încercării de fiabilitate în condiții reale de conducere demonstrează că indicatoarele de limită de viteză implicită sunt recunoscute de sistemul ISA în conformitate cu punctul 3.4.2.5.2.
- 4.3. Procedura de încercare SLIF: încercare pentru determinarea limitei de viteză în condiții reale de conducere
- 4.3.1. Încercarea pe traseu trebuie să respecte condițiile stabilite la punctele 4.3.1.1-4.3.1.5. Serviciul tehnic poate accepta date de încercare interne pentru anumite părți ale încercării de omologare de tip.
- 4.3.1.1. Încercarea pe traseu trebuie să fie adecvată pentru măsurarea performanței sistemului la determinarea corectă a limitei de viteză aplicabile, utilizând criteriile de performanță specificate la punctul 3.4.2.5.2.
- 4.3.1.2. Încercarea pe traseu trebuie să implice circulația pe drumuri publice și pe străzi de pe teritoriul Uniunii Europene, astfel cum s-a convenit între producător, serviciul tehnic și autoritatea de omologare de tip.
- 4.3.1.3. Încercarea pe traseu trebuie să implice conducerea pe drumuri și străzi urbane, drumuri extraurbane și autostrăzi/drumuri expres/șosele cu două benzi, unde fiecare dintre cele trei tipuri de drumuri trebuie să reprezinte cel puțin 25 % din distanța totală a traseului. Ruta trebuie să fie o rută consecutivă cu același punct de plecare și de sfârșit, unde orice părți care se repetă pe rută în aceeași direcție nu sunt luate în calcul la calcularea distanței de încercare.
- 4.3.1.4. Încercarea pe traseu trebuie să implice conducerea în condiții de lumină naturală și de întuneric, unde condițiile de întuneric trebuie să reprezinte cel puțin 15 % din distanța totală.
- 4.3.1.5. Încercarea pe traseu trebuie să implice o distanță de încercare de 400 km. De comun acord între serviciul tehnic și producător, încercarea poate fi încheiată mai repede dacă distanța de încercare depășește 300 km și dacă performanța „TP_D” a variat cu cel mult $\pm 5,0 \%$ în ultimii 50 km ai rutei atunci când este calculată în mod continuu.
- 4.3.2. Calculul indicatorilor de performanță:
- Indicatorii de performanță se calculează ca:
- $$TP_D = (d_corect/d_total) * 100 \%$$
- unde:
- d_total – distanța totală parcursă pentru încercarea pe traseu atunci când limita de viteză aplicabilă a fost indicată de un indicator sau de un semnal rutier, astfel cum se specifică la punctul 3.4.2.5.1 sau în cazul în care s-a aplicat limita națională de viteză;
- d_corect – distanța parcursă pentru încercarea de traseu atunci când limita de viteză aplicabilă a fost indicată de un indicator sau de un semnal rutier, astfel cum se specifică la punctul 3.4.2.5.1, și în timpul căreia a fost îndeplinite oricare dintre următoarele condiții de la literale (a), (b) sau (c):
- (a) limita de viteză percepută a corespuns informațiilor așteptate de la sistem indicate în catalogul indicatoarelor rutiere din anexa II;
- (b) limita de viteză percepută a corespuns limitei de viteză aplicabile; sau

(c) în cazul în care se aplică condiții variabile speciale în conformitate cu punctul 3.4.2.3.2, limita de viteză percepută a corespuns informațiilor așteptate de la sistem sau situației celei mai frecvente presupuse sau în cazul în care s-a aplicat limita națională de viteză și în timpul căreia au fost respectate fie dispozițiile de la litera (d), fie cele de la litera (e);

(d) limita de viteză percepută a corespuns limitei de viteză naționale aplicabile; sau

(e) în cazul în care se aplică condiții variabile speciale în conformitate cu punctul 3.4.2.3.2, limita de viteză percepută a corespuns limitei de viteză naționale pentru situația cea mai frecventă presupusă.

Pentru evaluarea în condiții reale de conducere, trebuie să se verifice dacă SLIF adoptă limitele de viteză percepute relevante la o distanță rezonabilă înainte sau după punctul în care se aplică o astfel de limită de viteză aplicabilă sau națională.

4.4. SLWF: procedura de încercare a funcției de avertizare privind limita de viteză

4.4.1. Condițiile vehiculului de încercare sunt cele specificate la punctele 4.1.1-4.1.1.3.

4.4.2. Serviciul tehnic trebuie să selecteze indicatoarele rutiere pentru încercare, astfel cum se menționează la punctul 4.1.2.

4.4.3. Condițiile de încercare sunt cele specificate la punctul 4.1.3.

4.4.4. Proceduri de încercare pentru opțiunile sistemului ISA, astfel cum sunt menționate la punctul 3.5.2 literele (a), (b) și (c).

4.4.4.1. Pentru sistemele ISA cu avertizare vizuală și cu o indicație de avertizare acustică în cascadă, astfel cum se menționează la punctul 3.5.2 litera (a) sau cu avertizare vizuală și cu o indicație de avertizare tactilă în cascadă, astfel cum se menționează la punctul 3.5.2 litera (b), trebuie să se efectueze următoarele încercări:

Încercarea 1 (încercarea semnalelor de avertizare):

Serviciul tehnic trebuie să selecteze o limită de viteză de încercare. Limita de viteză inițială trebuie să fie cu cel puțin 38 % mai mare decât limita de viteză de încercare. Limita de viteză percepută trebuie stabilită la limita de viteză inițială.

Vehiculul de încercare trebuie condus la distanță de marginea drumului, astfel încât poziția indicatorului să fie conformă cu standardele aplicabile în statul membru în cauză și cu un SLWF activat, utilizând pedala de accelerație fără mișcări bruște, astfel încât comportamentul său să fie stabil la trecerea pe lângă un indicator rutier care indică limita vitezei de încercare după cum urmează:

- (i) $1 \% \leq \text{viteza afișată de vitezometru} \leq 8 \% \text{ mai mare decât limita vitezei de încercare};$
- (ii) $11 \% \leq \text{viteza afișată de vitezometru} \leq 18 \% \text{ mai mare decât limita vitezei de încercare};$
- (iii) $21 \% \leq \text{viteza afișată de vitezometru} \leq 28 \% \text{ mai mare decât limita vitezei de încercare};$ și
- (iv) $31 \% \leq \text{viteza afișată de vitezometru} \leq 38 \% \text{ mai mare decât limita de viteză de încercare}.$

Vehiculul de încercare trebuie să continue cu o viteză constantă până când se observă avertizarea acustică în cascadă sau avertizarea tactilă în cascadă și după care:

- vehiculul de încercare trebuie să continue la viteza constantă timp de cel puțin încă 5,0 secunde și apoi să încetinească în 3,0 secunde până la o viteză a vitezometrului $\leq$ limita de viteză de încercare înainte de trecerea a 8,0 secunde, pentru verificarea avertizării vizuale și a avertizării acustice în cascadă; sau
- vehiculul de încercare trebuie să continue la viteza constantă timp de cel puțin încă 12 secunde și apoi să încetinească în 3,0 secunde până la o viteză a vitezometrului $\leq$ limita de viteză de încercare înainte de trecerea a 15 de secunde, pentru verificarea avertizării vizuale și a avertizării tactile în cascadă.

Vehiculul de încercare trebuie să repete încercarea la viteză constantă până la sfârșitul avertizării vizuale sau timp de maximum 60 de secunde. Timpii relevanți trebuie înregistrați în raportul de încercare.

Încercarea 2 [încercare privind dezactivarea (fără avertizări)]:

Sistemul ISA trebuie dezactivat, iar încercarea 1 trebuie repetată la o viteză a vitezometrului selectată de serviciul tehnic. Limita de viteză percepută trebuie stabilită (sau se încearcă să fie stabilită) la valoarea limitei vitezei de încercare.

Încercarea 3 (încercarea SLWF cu controlul asistenței acordate conducătorului auto):

În cazul în care tipul de vehicul poate fi echipat cu un dispozitiv de asistență pentru conducătorul auto atunci când conducătorul auto nu trebuie să atingă pedala de accelerație (de exemplu, controlul vitezei de croazieră), trebuie efectuată o încercare cu un SLWF activat, iar dispozitivul de asistență pentru conducătorul auto controlează viteza vehiculului pentru cel puțin o viteză a vitezometrului selectată de serviciul tehnic.

- 4.4.4.2. Pentru sistemele ISA echipate exclusiv cu avertizare tactilă, astfel cum se menționează la punctul 3.5.2 litera (c), se efectuează următoarele încercări:

Încercarea 1 (încercarea semnalelor de avertizare):

Serviciul tehnic trebuie să selecteze o limită de viteză de încercare. Limita de viteză inițială trebuie să fie cu cel puțin 38 % mai mare decât limita de viteză de încercare. Limita de viteză percepută trebuie stabilită la limita de viteză inițială.

Vehiculul de încercare trebuie condus la distanță de marginea drumului, astfel încât poziția indicatorului să fie conformă cu standardele aplicabile în statul membru în cauză și cu un SLWF activat, utilizând pedala de accelerație fără mișcări bruște, astfel încât comportamentul său să fie stabil la trecerea pe lângă un indicator rutier care indică limita de viteză de încercare la o viteză a vitezometrului cu cel puțin 1 % mai mare decât valoarea limită a vitezei de încercare după cum urmează:

Vehiculul de încercare trebuie să continue la o viteză constantă până când se observă avertizarea tactilă și după care:

- vehiculul de încercare trebuie să continue la viteza constantă timp încă 11 secunde și apoi să încetinească în 4 secunde până la o viteză a vitezometrului $\leq$ limita de viteză de încercare înainte de trecerea a 15 secunde, pentru a verifica doar avertizarea tactilă.

Vehiculul de încercare trebuie să repete încercarea la viteză constantă până la sfârșitul avertizării tactile sau timp de maximum 60 secunde. Timpii relevanți trebuie înregistrați în raportul de încercare.

Încercarea 2 [încercare de dezactivare (fără avertizări)]:

Sistemul ISA trebuie dezactivat, iar încercarea 1 trebuie repetată la o viteză a vitezometrului selectată de serviciul tehnic. Limita de viteză percepută trebuie stabilită sau se încearcă să fie stabilită la valoarea limită a vitezei de încercare.

Încercarea 3 (încercare SLWF cu controlul asistenței acordate conducătorului auto):

În cazul în care tipul de vehicul poate fi echipat cu un dispozitiv de asistență pentru conducătorul auto atunci când conducătorul auto nu este așteptat să atingă pedala de accelerație (de exemplu, controlul vitezei de croazieră), trebuie efectuată procedura pentru încercarea 1 menționată la punctul 4.4.4.1 cu un SLWF activat și cu dispozitivul de asistență pentru conducătorul auto controlând viteza vehiculului.

- 4.4.4.3. Pentru toate încercările din cadrul opțiunilor sistemului ISA menționate la punctul 3.5.2 literele (a), (b) și (c), de comun acord între producător și serviciul tehnic, procedurile de încercare pe pistă prevăzute la punctele 4.4.4.1 și 4.4.4.2 pot fi înlocuite cu proceduri de laborator a căror echivalență a fost demonstrată.

- 4.4.4.4. Cerințele tehnice pentru sistemul ISA sunt îndeplinite dacă sunt respectate următoarele condiții:

- 4.4.4.4.1. Pentru sistemele ISA menționate la punctul 3.5.2 literele (a) și (b) și la punctul 4.4.4.1 (avertizare vizuală și avertizare acustică sau tactilă în cascadă):

Încercarea 1: Evaluarea încercării privind avertizările

O avertizare vizuală conformă cu cerințele stabilite la punctul 3.5.2.1.1 este furnizată în termen de 1,5 secunde plus timpul sau distanța permisă pentru determinarea limitei de viteză percepute după depășirea indicatorului și o avertizare acustică sau tactilă în cascadă, în conformitate cu cerințele tehnice stabilite la punctele 3.5.2.1.2-3.5.2.1.8, este prezentă și perceptibilă după cum urmează:

- (i) pentru $1 \% \leq$ viteza afișată de vitezometru $\leq 8 \%$ mai mare decât valoarea limită a vitezei de încercare; la cel mult 6,0 secunde după depășirea indicatorului;
- (ii) pentru $11 \% \leq$ viteza afișată de vitezometru $\leq 18 \%$ mai mare decât valoarea limită a vitezei de încercare; la cel mult 5,0 secunde după depășirea indicatorului;

- (iii) pentru $21 \% \leq$ viteza afișată de vitezometru $\leq 28 \%$ mai mare decât limita vitezei de încercare: la cel mult 4,0 secunde după depășirea indicatorului; precum și
- (iv) pentru $31 \% \leq$ viteza afișată de vitezometru $\leq 38 \%$ mai mare decât limita vitezei de încercare: la cel mult 3,0 secunde după depășirea indicatorului;

plus timpul sau distanța permisă pentru determinarea limitei de viteză percepute după depășirea indicatoarelor relevante.

Trebuie verificat dacă avertizările în cascadă încep la timp și dacă nu depășesc timpul maxim prevăzut la punctele 3.5.2.1.5 și 3.5.2.1.6 și se verifică dacă avertizarea vizuală este furnizată până când viteza afișată de vitezometru este mai mică sau egală cu limita de viteză percepută, astfel cum se prevede la punctul 3.5.2.1.1.

Atunci când încercările se repetă la viteze constante, trebuie verificat dacă avertizarea vizuală durează cel puțin atât timp cât este specificat la punctul 3.5.2.1.1.

Încercarea 2: evaluarea încercării privind dezactivarea (fără avertizări):

Nu sunt emise avertizări (vizuale, tactile sau acustice).

Încercarea 3: Evaluarea încercării SLWF cu controlul asistenței acordate conducătorului auto:

Avertizările vizuale și acustice sunt emise ca în cazul încercării 1 sau sistemul întrerupe sau încearcă să reducă automat viteza de rulare până la limita de viteză percepută.

4.4.4.4.2. Pentru sistemele ISA menționate la punctul 3.5.2 litera (c) și la punctul 4.4.4.2 (exclusiv avertizare tactilă):

Încercarea 1: Evaluarea încercării privind avertizările:

O avertizare tactilă conformă cu cerințele stabilite la punctul 3.5.2.2 este furnizată în termen de 1,5 secunde plus timpul sau distanța permisă pentru determinarea limitei de viteză percepute după depășirea indicatorului relevant.

Încercarea 2: evaluarea încercării privind dezactivarea (fără avertizări):

Nu sunt emise avertizări vizuale, tactile sau acustice.

Încercarea 3: Evaluarea încercării SLWF cu controlul asistenței acordate conducătorului auto:

Avertizările vizuale și acustice sunt prezentate ca pentru opțiunea sistemului ISA menționată la punctul 3.5.2 litera (a), încercarea 1: evaluarea încercării privind avertizările de la punctul 4.4.4.4.1 sau sistemul întrerupe sau încearcă să reducă automat viteza de rulare până la limita de viteză percepută.

4.5. Încercări privind SCF

4.5.1 Condițiile vehiculului de încercare

4.5.1.1 Condițiile vehiculului de încercare sunt cele specificate la punctele 4.1.1-4.1.1.3.

4.5.1.2 Tipul de cutie de viteze, dimensiunea anvelopelor și selectarea treptelor de viteză pentru încercări trebuie să se bazeze pe selecția corespunzătoare celei mai defavorabile situații pentru tipul care urmează să fie omologat, de comun acord cu serviciul tehnic.

4.5.1.3 Reglajele transmisiei vehiculului de încercare trebuie să fie conforme cu specificațiile producătorului.

4.5.2 Încercările trebuie efectuate pe o pistă de încercare sau pe un stand dinamometric.

4.5.2.1 Condițiile pe pista de încercare

4.5.2.1.1 Suprafața pistei de încercare trebuie să fie adecvată pentru a permite menținerea unei viteze stabilizate și nu trebuie să prezinte porțiuni neregulate, apă stătătoare, zăpadă și gheață. Declivitatea trebuie să fie mai mare de $\leq 2 \%$ și nu trebuie să varieze cu mai mult de $\pm 1 \%$, cu excepția efectelor bombamentului.

4.5.2.1.2 Viteza medie a vântului, măsurată la o înălțime de cel puțin 1 m deasupra solului, trebuie să fie mai mică de 6 m/s, cu rafale care nu depășesc 10 m/s.

- 4.5.2.1.3 La alegerea producătorului și cu acordul serviciului tehnic, încercările pot fi efectuate în condiții care se abat de la ceea ce este descris mai sus, cu condiția ca acestea să reprezinte cazul cel mai defavorabil.
- 4.5.2.2 Specificații pentru standul dinamometric
- 4.5.2.2.1 Inerția masei vehiculului trebuie reprodusă pe standul dinamometric cu o precizie de $\pm 10\%$. Timpul trebuie măsurat cu o precizie de $\leq 0,1$ secunde.
- 4.4.2.2.2 Puterea absorbită de frâna dinamometrului în timpul încercării trebuie reglată astfel încât să corespundă rezistenței vehiculului la înaintare la viteza de încercare. Această putere, care poate fi calculată, trebuie reglată cu o precizie de $\pm 10\%$.
- 4.5.3 Procedurile de încercare privind SLIF
- 4.5.3.1 Procedura de încercare a accelerației SCF
- 4.5.3.1.1. Procedura de încercare specificată la punctul 4.5.3.1.2 trebuie repetată pentru următoarele limite de viteză:
- (a) limita de viteză în zonă urbană: Viteza inițială a vitezometrului ≤ 20 km/h; limita de viteză de încercare = 50 km/h;
 - (b) limita de viteză în zonă interurbană: Viteza inițială a vitezometrului ≤ 50 km/h; limita de viteză de încercare = 80 km/h;
 - (c) limita de viteză pe autostradă: Viteza inițială a vitezometrului ≤ 100 km/h; limita de viteză de încercare = 130 km/h.
- Trebuie efectuate numai acele încercări în cazul cărora limita de viteză de încercare este mai mică decât viteza maximă proiectată a vehiculului.
- 4.5.3.1.2. Vehiculul de încercare trebuie condus cu un SCF activat în intervalul de viteză inițial al vitezometrului. Limita de viteză percepută trebuie stabilită la valoarea limită a vitezei de încercare. Apoi, vehiculul trebuie accelerat, fără a aplica o acțiune pozitivă de preluare a controlului, până la inițierea unei intervenții a SCF. În timp ce intervenția rămâne activă, vehiculul trebuie condus suficient de mult pentru a permite o evaluare a vitezei stabilizate.
- În timpul încercării, viteza afișată de vitezometru trebuie înregistrată în mod continuu. Viteza stabilizată trebuie calculată prin calcularea mediei vitezei afișate de vitezometru pe un interval de timp de 20 de secunde începând cu 10 secunde după ce viteza afișată de vitezometru a atins prima dată limita de viteză percepută minus 10 km/h.
- 4.5.3.1.3. Cerințele tehnice sunt îndeplinite dacă vitezele stabilizate se încadrează în următoarele limite:
- (a) limita de viteză în zonă urbană: $45 \text{ km/h} \leq \text{viteza stabilizată} \leq 50 \text{ km/h}$;
 - (b) limita de viteză în zonă extraurbană: $75 \text{ km/h} \leq \text{viteza stabilizată} \leq 80 \text{ km/h}$; precum și
 - (c) limita de viteză pe autostradă: $125 \text{ km/h} \leq \text{viteza stabilizată} \leq 130 \text{ km/h}$.
- 4.5.3.2. Procedura de încercare a reacției SCF
- 4.5.3.2.1 Procedura de încercare specificată la punctul 4.5.3.2.2 trebuie efectuată la limita de viteză pentru încercarea în mediu urban de 50 km/h, cu o viteză inițială a vitezometrului cuprinsă între 70 km/h și 79 km/h și o limită inițială de viteză de 80 km/h.
- 4.5.3.2.2. Vehiculul de încercare trebuie condus cu un SCF activat la o viteză constantă în intervalul de viteză inițial al vitezometrului, iar limita de viteză percepută trebuie stabilită la limita de viteză inițială, astfel încât nicio intervenție a SCF să nu fie activă. Limita de viteză percepută trebuie stabilită apoi la limita de viteză de încercare, iar vehiculul trebuie să continue să fie condus la o viteză constantă în intervalul de viteză inițial al vitezometrului suficient timp pentru a iniția o intervenție a SCF.

- 4.5.3.2.3. Cerințele tehnice sunt îndeplinite dacă se inițiază o intervenție a SCF în cel mult 1,5 secunde după ce limita de viteză percepută a vehiculului a fost stabilită la limita de viteză de încercare, luând în considerare timpul sau distanța permisă pentru determinarea limitei de viteză percepute după depășirea indicatorului rutier relevant.
- 4.5.3.3. Procedura de încercare a dezactivării SCF.
- 4.5.3.3.1. Procedura de încercare specificată la punctul 4.5.3.3.2 trebuie efectuată la limita de viteză în mediu urban, cu o viteză inițială a vitezometrului ≤ 35 km/h și o limită a vitezei de încercare de 50 km/h.
- 4.5.3.3.2. Vehiculul de încercare trebuie condus cu un SCF dezactivat în intervalul de viteză inițial al vitezometrului. Limita de viteză percepută trebuie stabilită sau se încearcă să se stabilească la limita de viteză de încercare. Vehiculul trebuie apoi accelerat, fără a se aplica o acțiune pozitivă de dezactivare, pentru o perioadă mult mai mare de 1,5 secunde și apoi menținut la o viteză relativ stabilă odată ce valoarea limită a vitezei de încercare a fost depășită cu o marjă semnificativă.
- 4.5.3.3.3. Cerințele tehnice sunt îndeplinite în cazul în care nu este inițiată nicio intervenție SCF și nu se emite nicio avertizare vizuală, acustică sau tactilă de limitare a vitezei.
- 4.5.3.4. Procedura de încercare a preluării controlului de la SCF
- 4.5.3.4.1. Procedura de încercare specificată la punctul 4.5.3.4.2 trebuie efectuată la limita de viteză a încercării în mediu urban de 50 km/h, cu o viteză inițială a vitezometrului ≤ 35 km/h și cu viteza finală a vitezometrului ≥ 65 km/h.
- 4.5.3.4.2. Vehiculul de încercare trebuie condus cu un SCF activat în intervalul de viteză inițial al vitezometrului. Limita de viteză percepută trebuie stabilită la valoarea limită a vitezei de încercare. Apoi, vehiculul trebuie accelerat, fără a aplica o acțiune pozitivă de preluare a controlului, până la inițierea unei intervenții a SCF. În timp ce intervenția este activă, trebuie să se aplice o acțiune pozitivă de preluare a controlului specificată de producătorul vehiculului pentru a accelera vehiculul până la intervalul de viteză final al vitezometrului. Vehiculul trebuie apoi decelerat la o viteză a vitezometrului mai mică decât limita de viteză de încercare și apoi accelerat din nou, fără a aplica o acțiune pozitivă de preluare a controlului, până la inițierea unei intervenții a SCF.
- 4.5.3.4.3. Cerințele tehnice sunt îndeplinite dacă sunt respectate următoarele condiții:
- (a) intervenția SCF este suspendată temporar atunci când se aplică acțiunea pozitivă de preluare a controlului, astfel încât vehiculul să poată fi accelerat fără probleme și nu brusc până la viteza finală a vitezometrului; și
 - (b) se inițiază o intervenție a SCF în timpul accelerării ulterioare.
- 4.6. Procedurile de încercare de la punctele 4.1, 4.2, 4.4 și 4.5 pot fi combinate pentru a demonstra respectarea cerințelor într-un mod mai eficient, cu acordul serviciului tehnic.
5. Scenarii de conducere, dispoziții privind limitările și performanța sistemului ISA
- 5.1. Nu este neapărat necesar ca senzorul de observare al sistemului de determinare a limitei de viteză utilizat pentru a evalua semnalizarea rutieră în condiții reale de conducere (de exemplu, camera) să observe mai mult decât câmpul de vizibilitate frontal al conducătorului auto prin parbrizul din față al autovehiculului (sau un câmp alternativ rezonabil, astfel cum s-a convenit între producătorul vehiculului, serviciul tehnic și autoritatea de omologare de tip, atunci când vehiculul nu este echipat cu un parbriz frontal), astfel cum este determinat cu ajutorul vederii binoculare, ochii aflându-se în punctele corespunzătoare punctelor oculare ale conducătorului auto, astfel cum sunt definite în Regulamentul ONU nr. 46 ^(*). Orice obstrucționare a

(*) Regulamentul nr. 46 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea dispozitivelor de vizibilitate indirectă și a vehiculelor cu motor în ceea ce privește instalarea acestor dispozitive.

vizibilității cauzată de structura de sub senzorul de observare (de exemplu, capota) poate fi ignorată dacă este situată sub un plan înclinat în față cu 4° sub orizontală, pornind de la punctele oculare ale conducătorului auto. Producătorul vehiculului poate demonstra conformitatea pe baza documentației.

- 5.2. Pentru a îmbunătăți performanța sistemului ISA, câmpul vizual de observare se poate schimba în funcție, de exemplu, de acționarea direcției, traiectoria vehiculului, utilizarea indicatorilor de direcție și/sau anticiparea prin sisteme predictive.
- 5.3. În scopul calculării distanței pozitive reale „TP_D”, următoarele dispoziții se aplică acelor părți ale rutei de încercare în care limita de viteză aplicabilă este determinată în funcție de evenimentele de depășire a indicatoarelor rutiere, astfel cum sunt incluse în catalogul de indicatoare rutiere din anexa II, pentru categoria de vehicul care urmează să fie omologat.
- 5.3.1 Un eveniment de depășire a unui indicator nu trebuie luat în considerare atunci când indicatorul aferent este parțial obstrucționat (de exemplu, frunze de arbori, vehicule parcate) sau, în mod evident, nu este poziționat perpendicular atât în raport cu nivelul solului, cât și în raport cu marginea drumului sau când acesta are o orientare incorectă (de exemplu, dacă este rotit), cu excepția cazului în care producătorul solicită acest lucru.
- 5.3.2 În cazul în care indicatorul aferent lipsește sau este poziționat în mod ambiguu din punctul de vedere al localizării, astfel încât un conducător auto obișnuit care călătorește pe tronsonul de drum relevant pentru prima dată nu ar fi sigur dacă acesta se aplică sau nu conducătorului auto respectiv, astfel cum a fost verificat și convenit de serviciul tehnic pentru fiecare caz în parte, evenimentul de depășire a indicatorului nu trebuie luat în considerare, cu excepția cazului în care producătorul solicită acest lucru.
- 5.3.3 În cazul în care un indicator sau mai multe indicatoare transmit informații ambigue, suplimentare, complementare sau divergente în ceea ce privește aplicabilitatea la categoriile de vehicule, masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat, dimensiunile vehiculului, ora zilei, condițiile meteorologice, benzile adiacente sau direcția de deplasare, astfel cum au fost verificate și convenite de serviciul tehnic pentru fiecare caz, evenimentul de depășire a indicatorului nu trebuie luat în considerare, cu excepția cazului în care producătorul solicită acest lucru.
- 5.3.4 Un anumit eveniment fals pozitiv de detectare poate fi omis din calcule, sub rezerva acordului serviciului tehnic pentru fiecare caz în parte, dacă un indicator rutier staționar neaplicabil a fost afișat într-un mod foarte realist sau similar cu o situație reală.
- 5.3.5 În cazul în care, în termen de 12 luni înainte de încercarea de omologare de tip, s-a produs o schimbare într-un stat membru în ceea ce privește limita de viteză aplicabilă sau norma de trafic aplicabilă legată de un indicator de limită de viteză implicită sau dacă este introdus un nou indicator, astfel cum este inclus în catalogul de indicatoare din anexa II la momentul încercării de omologare de tip a vehiculului sau a STU, evenimentul de depășire a indicatorului nu trebuie luat în considerare, cu excepția cazului în care producătorul solicită acest lucru.
- 5.3.6 Distanțele, în cazul în care se aplică oricare dintre condițiile menționate la punctele 5.3.1-5.3.5, nu trebuie luate în considerare pentru calcularea parametrilor de performanță aferenți distanțelor d_{total} și d_{corect} , astfel cum se specifică la punctul 4.3.2. Cu toate acestea, deși evenimentele de depășire a indicatorului de mai sus nu trebuie luate în considerare, orice evenimente corecte de determinare a limitei de viteză percepute și distanța asociată parcursă pot fi luate în considerare la cererea producătorului, de la caz la caz, atunci când sistemul depășește prestațiile corespunzătoare acestor dispoziții, în special în cazul în care producătorii utilizează o combinație de senzor optic de observare + un sistem de localizare bazat pe GNSS + hărți digitale, aceasta fiind opțiunea preferată cu cea mai mare fiabilitate.
- 5.4. Sistemul trebuie să păstreze limita de viteză percepută sau informațiile în conformitate cu punctul 3.4.1.3, chiar și după reactivarea întrerupătorului principal al vehiculului, cu excepția cazului în care sistemul poate, în mod normal, să determine limita de viteză percepută utilizând datele relevante ale sistemului (de exemplu, datele din harta electronică) atunci când autovehiculul intră pe un drum public sau începe să circule pe un drum public.
- 5.5. Logica și strategiile sistemului

- 5.5.1. Producătorul poate proiecta sistemul de asistență inteligentă pentru controlul vitezei astfel încât să încorporeze o logică sau o strategie care să anticipeze o modificare a limitei de viteză, luând în considerare depășirile altor vehicule, reducerea numărului de benzi de circulație, traversarea marcajelor rutiere, semafoarele, intersecțiile, limitatoarele de viteză și trecerile pentru pietoni.
- 5.5.2. În cazul în care sistemul se bazează pe învățarea automată sau pe activități similare, acest lucru trebuie luat în considerare în mod corespunzător atunci când se evaluează fiabilitatea în condiții reale de conducere. În acest caz, serviciul tehnic trebuie să permită o condiționare a vehiculului în conformitate cu specificațiile producătorului, care poate depăși 100 km, astfel cum se prevede la punctul 4.1.1.3, atât timp cât acest lucru este considerat rezonabil. Cu toate acestea, trebuie să se interzică ca condiționarea să aibă loc pe orice porțiune a rutei de conducere de încercare, astfel cum a fost stabilită și convenită în conformitate cu punctele 3.4.2.5.3 și 4.3.1.
- 5.6. În scopul conformității încercărilor privind conformitatea producției și supravegherea pieței, producătorul, serviciul tehnic și autoritățile naționale trebuie să ia în considerare cele mai recente actualizări disponibile ale sistemului la momentul încercării, atunci când sunt puse la dispoziție în conformitate cu punctul 3.4.2.5.5.2.
- 5.6.1. În cazul în care, în termen de 12 luni înainte de încercare, s-a produs o actualizare a catalogului de indicatoare din anexa II care să reflecte o modificare care s-a produs într-un stat membru în ceea ce privește limita de viteză aplicabilă legată de un indicator specific de limită de viteză implicită care fusese inclus în catalog la momentul omologării de tip a vehiculului sau a STU, evenimentul de depășire a indicatorului nu trebuie luat în considerare, cu excepția cazului în care producătorul solicită acest lucru.
- 5.6.2. Nicio extindere a catalogului de indicatoare din anexa II în ceea ce privește indicatoarele implicite suplimentare care nu au fost incluse la momentul omologării de tip a vehiculului sau a STU nu trebuie luată în considerare în scopul încercărilor privind conformitatea producției și supravegherea pieței, cu excepția cazului în care producătorul solicită acest lucru.
-

ANEXA II

Catalogul indicatoarelor rutiere – Partea 1

NOTE EXPLICATIVE

nu se aplică	nu se aplică
N	Limita de viteză la nivel național pentru clasa de drum corespunzătoare (de exemplu urban, neurban, drum expres, autostradă)
V	Indicatoarele cu mesaje variabile pot afișa oricare dintre indicatoarele numerice de limită de viteză explicită, indicatoarele de limită de viteză implicită și indicatoarele non-numerice de limită de viteză implicită incluse în tabelul țării respective. Cu toate acestea, rata de reîmprospătare a indicatoarelor trebuie să fie de cel puțin 1 000 Hz pentru a asigura captarea corectă a imaginii în scopul prelucrării adecvate de către sistemul ISA.
S	Suspendat, în conformitate cu punctul 3.5.6 sau 3.6.3 din anexa I

Toate indicatoarele care semnalizează intrarea și ieșirea din limitele urbane din fiecare țară au caracteristici de identificare comune și ușor de recunoscut, dar pot varia în ceea ce privește forma și dimensiunea și pot conține numele orașelor și localităților înscrise pe aceste indicatoare. Sistemul ISA trebuie să fie capabil să abordeze aceste elemente.

Sistemul ISA, montat pe autovehiculele din categoria M2 < 3,5 t, trebuie să adopte feedbackul preconizat pentru categoria de vehicule M1, cu excepția cazului în care se specifică altfel în tabel.

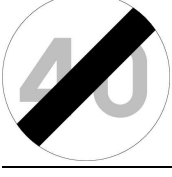
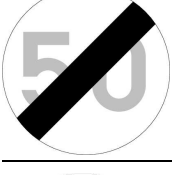
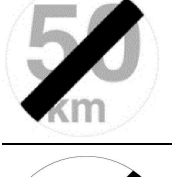
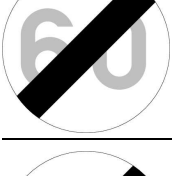
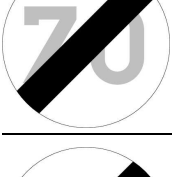
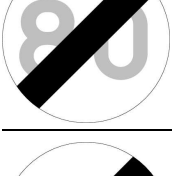
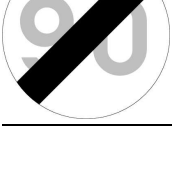
1. BELGIA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Indicatoare numerice de limită de viteză explicită							
	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	
	Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 70 km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru N2 > 7,5 t și N3.					70 > 7,5 t	70
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 60 km/h ca limită de viteză percepută pentru N2 > 7,5 t și N3, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de exploatare și tipul de drum.					60 > 7,5 t	60
	C43	80	80	80	80	80 ≤ 7,5 t	80
						80 > 7,5 t	
	Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 80km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru M2, M3, N2 și N3.		80	80		80	80
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 70 km/h ca limită de viteză percepută pentru categoria N2 ≤ 7,5 t, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de exploatare și tipul de drum.					70 ≤ 7,5 t	
	Notă: Se pot utiliza limitele de viteză oficiale, de 60, 70 și 75 km/h, ca limită de viteză percepută pentru N2 > 7,5 t, N3 și M2, M3, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de exploatare și tipul de drum.		70 sau 75	70 sau 75		60 sau 70 > 7,5 t	60 sau 70

	C43	90	90	90	90	S ≤ 7,5 t	S
						S > 7,5 t	
	Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 90 km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru M2 și M3, precum și pentru N2 și N3 (și anume, litera S).		90	90		S	S
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 70 km/h ca limită de viteză percepută pentru categoria N2 ≤ 7,5 t, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de exploatare și tipul de drum.					70 ≤ 7,5 t	
	Notă: Se pot utiliza limitele de viteză oficiale, de 60, 70 și 75 km/h, ca limita de viteză percepută pentru N2 > 7,5 t, N3 și, respectiv, M2, M3, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de exploatare și tipul de drum.		70 sau 75	70 sau 75		60 sau 70 > 7,5 t	60 sau 70
	C43	100	S	S	100	S	S
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 90 km/h pentru categoriile M2 și M3 ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să determine tipul de drum (cu două benzi sau mai multe benzi în fiecare direcție, cu o barieră).		90	90			
	C43	110	S	S	110	S	S
	C43	120	S	S	120	S	S

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	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

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

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

Zone numerice

	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

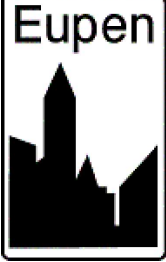
	ZC43	70	70	70	70	70 ≤ 7,5 t	70
						70 > 7,5 t	
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 60 km/h ca limită de viteză percepută pentru categoria N2 > 7,5 t și N3, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de exploatare și tipul de drum.					60 > 7,5 t	60
	ZC45	N	N	N	N	N	N
	ZC43	70	70	70	70	70	70
						70 > 7,5 t	
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 60 km/h ca limită de viteză percepută pentru categoria N2 > 7,5 t și N3, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de exploatare și tipul de drum.					60 > 7,5 t	60
	ZC45	N	N	N	N	N	N

Zonă cu trafic redus

	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

Autostradă

	F5 (autostradă)	120	S	S	120	S	S
---	-----------------	-----	---	---	-----	---	---

	F7 (sfârșit autostradă)	N	N	N	N	N	N
Drum expres							
Nu există							
Limite urbane							
	F1 (zonă urbană)	50	50	50	50	50	50
							
							
							
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 30 km/h ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de operare.	30	30	30	30	30	30
	F3 (sfârșit zonă urbană)	90	90	90	90	S (90)	S (90)
							
	Notă: Acesta este un indicator de limită de viteză implicită și reprezintă limita de viteză la nivel național pentru clasele de drumuri „extraurban” și „drum expres”.						

							
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 70 și 75 km/h ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de operare.	70	70 sau 75	70 sau 75	70	70	70
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 60 km/h ca limită de viteză percepută pentru categoriile N2 > 7,5 t și N3, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de exploatare și tipul de drum.					60 > 7,5 t	60

2. BULGARIA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

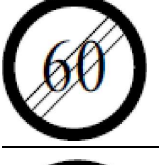
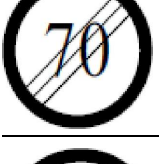
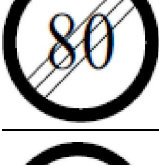
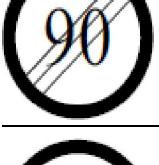
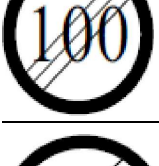
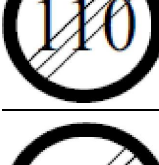
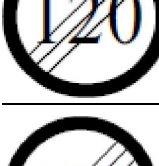
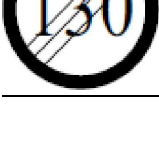
Indicatoare numerice de limită de viteză explicită

	Început limită de viteză explicită 20 km/h	20	20	20	20	20	20
	Început limită de viteză explicită 30 km/h	30	30	30	30	30	30
	Început limită de viteză explicită 40 km/h	40	40	40	40	40	40
	Început limită de viteză explicită 50 km/h	50	50	50	50	50	50

	Început limită de viteză explicită 60 km/h	60	60	60	60	60	60
	Început limită de viteză explicită 70 km/h	70	70	70	70	70	70
	Început limită de viteză explicită 80 km/h	80	80	80	80	80	80
	Început limită de viteză explicită 90 km/h	90	90	90	90	S	S
	Început limită de viteză explicită 100 km/h	100	S	S	100	S	S
	Început limită de viteză explicită 110 km/h	110	S	S	110	S	S
	Început limită de viteză explicită 120 km/h	120	S	S	120	S	S
	Început limită de viteză explicită 130 km/h	130	S	S	130	S	S

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	Sfârșit limită de viteză explicită 20 km/h	N	N	N	N	N	N
	Sfârșit limită de viteză explicită 30 km/h	N	N	N	N	N	N

	Sfârșit limită de viteză explicită 40 km/h	N	N	N	N	N	N
	Sfârșit limită de viteză explicită 50 km/h	N	N	N	N	N	N
	Sfârșit limită de viteză explicită 60 km/h	N	N	N	N	N	N
	Sfârșit limită de viteză explicită 70 km/h	N	N	N	N	N	N
	Sfârșit limită de viteză explicită 80 km/h	N	N	N	N	N	N
	Sfârșit limită de viteză explicită 90 km/h	N	N	N	N	N	N
	Sfârșit limită de viteză explicită 100 km/h	N	N	N	N	N	N
	Sfârșit limită de viteză explicită 110 km/h	N	N	N	N	N	N
	Sfârșit limită de viteză explicită 120 km/h	N	N	N	N	N	N
	Sfârșit limită de viteză explicită 130 km/h	N	N	N	N	N	N

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

	Sfârșitul tuturor restricțiilor	N	N	N	N	N	N
---	---------------------------------	---	---	---	---	---	---

Zone numerice

Nu există							
-----------	--	--	--	--	--	--	--

Zonă cu trafic redus

	Începutul zonei rezidențiale	20	20	20	20	20	20
	Sfârșitul zonei rezidențiale	N	N	N	N	N	N

Autostradă

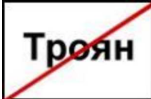
	Începutul autostrăzii	140	S	S	140	S	S
	Sfârșitul autostrăzii	N	N	N	N	N	N

Drum expres

	Începutul drumului expres	120	S	S	120	S	S
	Sfârșitul drumului expres	N	N	N	N	N	N

Limite urbane

	Intrarea în oraș	50	50	50	50	50	50
---	------------------	----	----	----	----	----	----

	ieșirea din oraș	90	80	80	90	80	80
---	------------------	----	----	----	----	----	----

3. Cehia

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Indicatoare numerice de limită de viteză explicită

	standard	20	20	20	20	20	20
	standard	30	30	30	30	30	30
	standard	40	40	40	40	40	40
	standard	50	50	50	50	50	50
	standard	60	60	60	60	60	60
	standard	70	70	70	70	70	70
	B20a	80	80	80	80	80	80
	standard	90	90	90	90	80	80

	standard	100	S	S	100	80	80
	standard	110	S	S	110	80	80
	standard	120	S	S	120	80	80
	standard	130	S	S	130	80	80

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	standard	N	N	N	N	N	N
	standard	N	N	N	N	N	N
	standard	N	N	N	N	N	N
	standard	N	N	N	N	N	N
	standard	N	N	N	N	N	N
	standard	N	N	N	N	N	N

	B20b	N	N	N	N	N	N
	standard	N	N	N	N	N	N
	standard	N	N	N	N	N	N
	standard	N	N	N	N	N	N
	standard	N	N	N	N	N	N
	standard	N	N	N	N	N	N

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

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

Zone numerice

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

Zonă cu trafic redus

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

	IZ 5b	N	N	N	N	N	N
Autostradă							
	IZ 1 a	130	S	S	130	80	80
	IZ 1b	N	N	N	N	N	N
	IP 14a (valabil până la 31 decembrie 2025)	130	S	S	130	80	80
	IP 14b (valabil până la 31 decembrie 2025)	N	N	N	N	N	N
Drum expres							
	IZ 2 a	110	S	S	110	80	80
	IZ 2b	N	N	N	N	N	N
	IP 15 a (valabil până la 31 decembrie 2025)	110	S	S	110	80	80

	IP 15b (valabil până la 31 decembrie 2025)	N	N	N	N	N	N
---	---	---	---	---	---	---	---

Limite urbane

	IS 12a	50	50	50	50	50	50
	IS 12b	90	90	90	90	80	80
	IS 12c Localitatea în limba unei minorități naționale	50	50	50	50	50	50
	IS 12d Localitatea în limba unei minorități naționale	90	90	90	90	80	80
	IS 12c Localitatea în limba unei minorități naționale	50	50	50	50	50	50
	IS 12d Localitatea în limba unei minorități naționale	90	90	90	90	80	80

4. DANEMARCA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Indicatoare numerice de limită de viteză explicită

	C 55 Limită de viteză locală Explicită	30	30	30	30	30	30
	C 55 Limită de viteză locală Explicită	40	40	40	40	40	40
	C 55 Limită de viteză locală Explicită	50	50	50	50	50	50

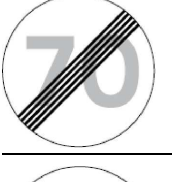
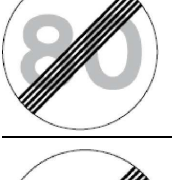
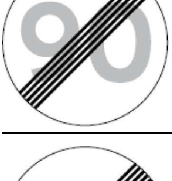
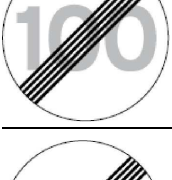
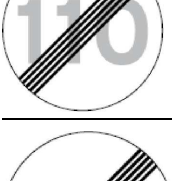
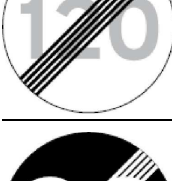
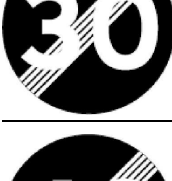
	C 55 Limită de viteză locală Explicită	60	60	60	60	60	60
	C 55 Limită de viteză locală Explicită	70	70	70	70	70	70
	C 55 Limită de viteză locală Explicită	80	80	80	80	80	80
	C 55 Limită de viteză locală Explicită	90	80	80	90	80	80
	C 55 Limită de viteză locală Explicită	100	80	80	100	80	80
	C 55 Limită de viteză locală Explicită	110	80	80	110	80	80
	C 55 Limită de viteză locală Explicită	120	80	80	120	80	80
	UA 41 Indicarea vitezei Explicită	40	40	40	40	40	40
	UA 41 Indicarea vitezei Explicită	50	50	50	50	50	50

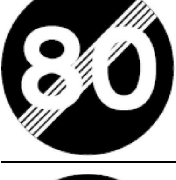
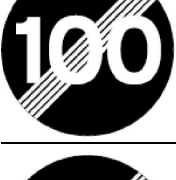
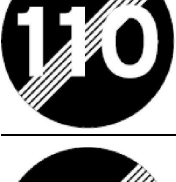
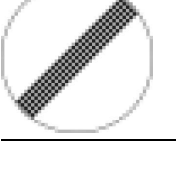
	UA 41 Indicarea vitezei Explicită	60	60	60	60	60	60
	E 41 Indicarea explicită a vitezei pentru ieșire	40	40	40	40	40	40
	E 41 Indicarea explicită a vitezei pentru ieșire	50	50	50	50	50	50
	E 41 Indicarea explicită a vitezei pentru ieșire	60	60	60	60	60	60
	E 41 Indicarea explicită a vitezei pentru ieșire	70	70	70	70	70	70
	E 41 Indicarea explicită a vitezei pentru ieșire	80	80	80	80	80	80
	E 41 Indicarea explicită a vitezei pentru ieșire	90	80	80	90	80	80
	C 55 Limită de viteză locală variabilă Explicită	30	30	30	30	30	30
	C 55 Limită de viteză locală variabilă Explicită	40	40	40	40	40	40
	C 55 Limită de viteză locală variabilă Explicită	50	50	50	50	50	50

	C 55 Limită de viteză locală variabilă Explicită	60	60	60	60	60	60
	C 55 Limită de viteză locală variabilă Explicită	70	70	70	70	70	70
	C 55 Limită de viteză locală variabilă Explicită	80	80	80	80	80	80
	C 55 Limită de viteză locală variabilă Explicită	90	80	80	90	80	80
	C 55 Limită de viteză locală variabilă Explicită	100	80	80	100	80	80
	C 55 Limită de viteză locală variabilă Explicită	110	80	80	110	80	80
	C 55 Limită de viteză locală variabilă Explicită	120	80	80	120	120	120

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale Explicită	N	N	N	N	N	N
	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale Explicită	N	N	N	N	N	N

	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale Explicită	N	N	N	N	N	N
	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale Explicită	N	N	N	N	N	N
	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale Explicită	N	N	N	N	N	N
	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale Explicită	N	N	N	N	N	N
	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale Explicită	N	N	N	N	N	N
	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale Explicită	N	N	N	N	N	N
	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale Explicită	N	N	N	N	N	N
	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale Explicită	N	N	N	N	N	N
	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale variabile Explicită	N	N	N	N	N	N
	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale variabile Explicită	N	N	N	N	N	N

	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale variabile Explicită	N	N	N	N	N	N
	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale variabile Explicită	N	N	N	N	N	N
	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale variabile Explicită	N	N	N	N	N	N
	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale variabile Explicită	N	N	N	N	N	N
	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale variabile Explicită	N	N	N	N	N	N
	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale variabile Explicită	N	N	N	N	N	N
	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale variabile Explicită	N	N	N	N	N	N
	C 56 Sfârșitul limitei de viteză locale variabile Explicită	N	N	N	N	N	N
Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită							
	C 59 Sfârșitul interdicțiilor	N	N	N	N	N	N

Zone numerice

	E 53 Zonă cu porțiuni cu reducere de viteză Explicită	20	20	20	20	20	20
	E 54 Sfârșitul zonei cu porțiuni cu reducere de viteză Explicită	N	N	N	N	N	N
	E 53 Zonă cu porțiuni cu reducere de viteză Explicită	30	30	30	30	30	30
	E 54 Sfârșitul zonei cu porțiuni cu reducere de viteză Explicită	N	N	N	N	N	N
	E 53 Zonă cu porțiuni cu reducere de viteză Explicită	40	40	40	40	40	40
	E 54 Sfârșitul zonei cu porțiuni cu reducere de viteză Explicită	N	N	N	N	N	N
	E 53 Zonă cu porțiuni cu reducere de viteză Explicită	45	45	45	45	45	45
	E 54 Sfârșitul zonei cu porțiuni cu reducere de viteză Explicită	N	N	N	N	N	N

	E 68.4 Zonă cu limită locală de viteză Explicită	30	30	30	30	30	30
	C 69.4 Sfârșitul unei zone cu limită locală de viteză Explicită	N	N	N	N	N	N
	E 68.4 Zonă cu limită locală de viteză Explicită	40	40	40	40	40	40
	C 69.4 Sfârșitul unei zone cu limită locală de viteză Explicită	N	N	N	N	N	N
	E 68.4 Zonă cu limită locală de viteză Explicită	50	50	50	50	50	50
	C 69.4 Sfârșitul unei zone cu limită locală de viteză Explicită	N	N	N	N	N	N

Zonă cu trafic redus

	E 51 Zonă rezidențială (zonă de locuit și de joacă) Implicită	15	15	15	15	15	15
	E 52 Sfârșitul unei zone rezidențiale (zonă de locuit și de joacă) Implicită	N	N	N	N	N	N

	E 49 Zonă cu stradă pietonală Implicită	15	15	15	15	15	15
	E 50 Sfârșitul unei zone cu stradă pietonală Implicită	N	N	N	N	N	N
	E 47 Zonă cu stradă pentru biciclete Implicită	30	30	30	30	30	30
	E 48 Sfârșitul unei zone cu stradă pentru biciclete Implicită	N	N	N	N	N	N

Autostradă

	E 42 Autostradă Implicit <i>Notă: Acesta este un indicator de limită de viteză implicită care indică aplicabilitatea limitei de viteză la nivel național valabile pentru clasa de drum „autostradă”.</i>	130	80	80	130	80	80
	E 44 Sfârșitul autostrăzii Implicit	N	N	N	N	N	N

Drum expres

	E 43 Drum pentru autovehicule Implicit <i>Notă: Acesta este un indicator de limită de viteză implicită care indică aplicabilitatea limitei de viteză la nivel național valabile pentru clasa de drum expres.</i>	80	80	80	80	80	80
	E 45 Sfârșitul drumului pentru autovehicule Implicit	N	N	N	N	N	N

Limite urbane

	E 55 Zonă construită Implicit <i>Notă:</i> Acesta este un indicator de limită de viteză implicită care indică aplicabilitatea limitei de viteză la nivel național valabile pentru clasa de drum urban.	50	50	50	50	50	50
	E 56 Sfârșitul zonei construite <i>Notă:</i> Acesta este un indicator de limită de viteză implicită care indică aplicabilitatea limitei de viteză la nivel național valabile pentru clasa de drum extraurban.	80	80	80	80	80	80

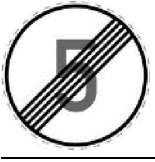
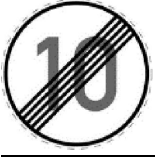
5. GERMANIA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Indicatoare numerice de limită de viteză explicită							
	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	
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 60 km/h ca limită de viteză percepută pentru categoriile M2, M3, N2 > 7,5 t și N3, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de exploatare și tipul de drum.		60	60		60 > 7,5 t	60
	274-80	80	80	80	80	80 ≤ 7,5 t	80
						80 > 7,5 t	
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 60 km/h ca limită de viteză percepută pentru categoriile M2, M3, N2 > 7,5 t și N3, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de exploatare și tipul de drum.		60	60		60 > 7,5 t	60
	274-90	90	90	90	90	80 ≤ 7,5 t	80
						80 > 7,5 t	
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 60 km/h ca limită de viteză percepută pentru categoriile M2, M3, N2 > 7,5 t și N3, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de exploatare și tipul de drum.		60	60		60 > 7,5 t	60

	274-100	100	S	S	100	80 ≤ 7,5 t	80
						80 > 7,5 t	
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 60 km/h ca limită de viteză percepută pentru categoriile M2, M3, N2 > 7,5 t și N3, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de exploatare.		60	60		60 > 7,5 t	60
	274-110 Notă: Acest indicator este disponibil numai pe autostradă.	110	S	S	110	80	80
	274-120 Notă: Acest indicator este disponibil numai pe autostradă.	120	S	S	120	80	80
	274-130 Notă: Acest indicator este disponibil numai pe autostradă.	130	S	S	130	80	80

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	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

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

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

Zone numerice

	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

Zonă cu trafic redus

	325,1 Notă: Limita de viteză oficială „viteză de mers” nu este cuantificată.	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
---	-------	---	---	---	---	---	---

Autostradă

	330,1	nu se aplică	S	S	nu se aplică	80	80
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 60 km/h ca limită de viteză percepută pentru categoriile M2 și M3, dacă sistemul ISA este capabil să determine dacă sunt pasageri în picioare în autobuz.		60	60			
	330,2	N	N	N	N	N	N

Drum expres

	331,1 Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.						
	331,2 Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.						

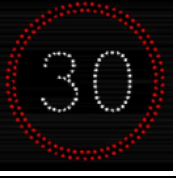
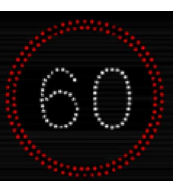
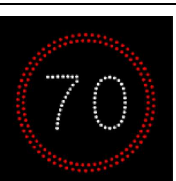
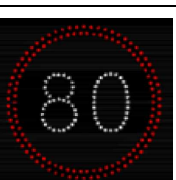
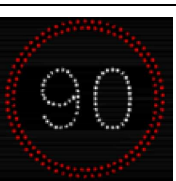
Limite urbane

	310	50	50	50	50	50	50
	311	100	80	80	100	80 ≤ 7,5 t	60
						60 > 7,5 t	
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 60 km/h ca limită de viteză percepută pentru categoriile M2 și M3, dacă sistemul ISA este capabil să determine dacă sunt pasageri în picioare în autobuz.		60	60			

Catalogul indicatoarelor rutiere – Partea 2

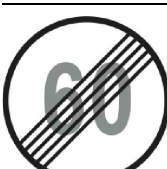
6. ESTONIA

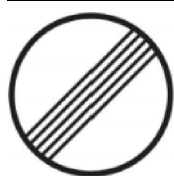
INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Indicatoare numerice de limită de viteză explicită							
	351	20	20	20	20	20	20
	351	30	30	30	30	30	30
	351	40	40	40	40	40	40
	351	50	50	50	50	50	50
	351	60	60	60	60	60	60
	351	70	70	70	70	70	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

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	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

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

376

N

N

N

N

N

N

Zone numerice

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
Zonă cu trafic redus							
	573	20	20	20	20	20	20
	574	N	N	N	N	N	N
Autostradă							
	511 Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.						
	512 Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.						
Drum expres							
Nu există							
Teritoriul unui oraș							
	571	50	50	50	50	50	50
							
	572	90	90	90	90	S (90)	S (90)
							

7. IRLANDA

Indicator	Alte informații relevante	Feedback preconizat la nivel de sistem în km/h					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Indicatoare numerice de limită de viteză explicită							
	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 Clasa III, B	80 Clasa III, B	80	80	80
			65 Clasele I, II și A	65 Clasele I, II și A			
	RUS 040	100	80 Clasa III, B	80 Clasa III, B	100	80	80
			65 Clasele I, II și A	65 Clasele I, II și A			

	RUS 039	120	S Clasa III, B	S Clasa III, B	120	S	S
			65 Clasele I, II și A	65 Clasele I, II și A			
		V	V	V	V	V	V
		V	V	V	V	V	V
		V	V	V	V	V	V
Indicatoare numerice de limită de viteză implicită							
Nu există							
Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită							
Nu există							
Zone numerice							
Nu există							
Zonă cu trafic redus							
Nu există							
Autostradă							
	Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.						

	Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.						
Drum expres							
Nu există							
Teritoriul unui oraș							
	RUS 041A Notă: Limită de viteză rurală (regională/locală). A se utiliza numai împreună cu plăcuța suplimentară „Slow” P080.	80	80 Clasa III, B	80 Clasa III, B	80	80	80
			65 Clasele I, II și A	65 Clasele I, II și A			

8. GRECIA

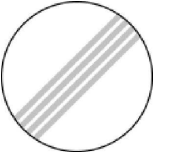
INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Indicatoare numerice de limită de viteză explicită							
	P-32	40	40	40	40	40	40
	P-32 Această valoare a vitezei reflectă limita maximă de viteză în oraș.	50	50	50	50	50	50
		60	60	60	60	60	60

	P-32 Această valoare a vitezei reflectă limita maximă de viteză pentru orice altă rețea rutieră.	90	80	80	80	S	S
	P-32 Această valoare a vitezei reflectă limita maximă de viteză pe un drum rapid (nu pe autostradă).	110	S	S	90	S	S
	P-32 Această valoare a vitezei reflectă limita maximă de viteză pe autostradă.	130	S	S	100	S	S
		V	V	V	V	V	V

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	P-37	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

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

Zone numerice

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

Zonă cu trafic redus

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

Autostradă

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

Drum expres

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

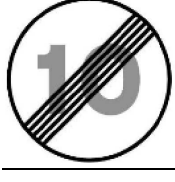
Teritoriul unui oraș

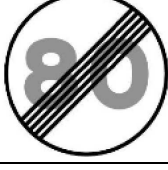
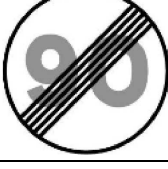
	P-17	50	50	50	50	50	50
	P-18	90	80	80	90	80	80

	Π-58	50	50	50	50	50	50
	Π-59	90	80	80	90	80	80

9. SPANIA

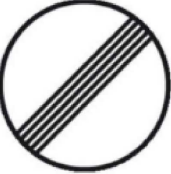
INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Indicatoare numerice de limită de viteză explicită							
	R-301-20	20	20	20	20	20	20
	R-301-30	30	30	30	30	30	30
	R-301-40	40	40	40	40	40	40
	R-301-50	50	50	50	50	50	50
	R-301-60	60	60	60	60	60	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
Indicatoare numerice de limită de viteză implicită							
	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

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

	R-500	N	N	N	N	N	N
		N	N	N	N	N	N
	Notă: În zonele urbane se poate utiliza limita de viteză oficială de 30 km/h ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de exploatare.	30	30	30	30	30	30
		N	N	N	N	N	N
	Notă: În zonele urbane se poate utiliza limita de viteză oficială de 30 km/h ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de exploatare.	30	30	30	30	30	30
		N	N	N	N	N	N
	Notă: În zonele urbane se poate utiliza limita de viteză oficială de 30 km/h ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de exploatare.	30	30	30	30	30	30

Zone numerice

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

Zonă cu trafic redus

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

Autostradă

	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
---	-------	---	---	---	---	---	---

Drum expres

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

Teritoriul unui oraș

	S-500	50	50	50	50	50	50
	S-501 Notă: Acesta este un indicator de limită de viteză implicită și reprezintă limita de viteză la nivel național pentru clasele de drumuri „extraurban” și „drum expres”.	90	90 Clasa III, B	90 Clasa III, B	80	80	80
			80 Clasele I, II și A	80 Clasele I, II și A			

10. FRANȚA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Indicatoare numerice de limită de viteză explicită

	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
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială pentru categoria N3 de 60 km/h ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să determine dacă este cuplată o remorcă.						60
	B14	90	90	90	90	S	80
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială pentru categoria N2 de 80 km/h ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de operare. Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială pentru categoria N3 de 60 km/h ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să determine dacă este cuplată o remorcă.					80	60
	B14	110	S	S	110	S	S
	B14	130	S	S	130	S	S
	XB 14 Indicatoare numerice variabile	V	V	V	V	V	V

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	B33 Sfârșitul limitei de viteză	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 Indicatoare numerice variabile	N	N	N	N	N	N

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

	B31 Sfârșitul tuturor restricțiilor anterioare privind limita de viteză în ceea ce privește vehiculele în mișcare	N	N	N	N	N	N
---	--	---	---	---	---	---	---

Zone numerice

	B30	30	30	30	30	30	30
	B51 Sfârșitul zonei 30	N	N	N	N	N	N

Zonă cu trafic redus

	B52	20	20	20	20	20	20
	B 53 Sfârșitul zonei	N	N	N	N	N	N

Autostradă

	C207	130	S	S	110	S	S
	C 208 Sfârșitul autostrăzii	N	N	N	N	N	N

Drum expres

	C 107	110	90	90	110	80	80
	C 108 Sfârșitul drumului expres	N	N	N	N	N	N

Teritoriul unui oraș

	EB 10 Intrare zonă urbană	50	50	50	50	50	50
	EB 20 Ieșire din zona urbană	80	80	80	80	80	80
						80 N2 ≤ 12 t	
						80 N2 > 12 t	
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială pentru categoriile N2 > 12 t și N3 de 60 km/h ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să determine dacă este cuplată o remorcă.					60 N2 > 12 t	60

11. CROAȚIA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Indicatoare numerice de limită de viteză explicită							
	B30 limită de viteză	40	40	40	40	40	40
	B30 limită de viteză	50	50	50	50	50	50
	B30 limită de viteză	60	60	60	60	60	60
	B30 limită de viteză	70	70	70	70	70	70
	B30 limită de viteză	80	80	80	80	80	80
	B30 limită de viteză	90	90	90	90	S	S
	B30 limită de viteză	100	S > 3,5 t	S	100	S	S
			100 ≤ 3,5 t				

	B30 limită de viteză	110	S > 3,5 t	S	110	S	S
			110 ≤ 3,5 t				
	B30 limită de viteză	120	S > 3,5 t	S	120	S	S
			120 ≤ 3,5 t				
	B30 limită de viteză	130	S > 3,5 t	S	130	S	S
			130 ≤ 3,5 t				

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	C11 Sfârșitul limitei de viteză	N	N	N	N	N	N
	C11 Sfârșitul limitei de viteză	N	N	N	N	N	N
	C11 Sfârșitul limitei de viteză	N	N	N	N	N	N
	C11 Sfârșitul limitei de viteză	N	N	N	N	N	N

	C11 Sfârșitul limitei de viteză	N	N	N	N	N	N
	C11 Sfârșitul limitei de viteză	N	N	N	N	N	N
	C11 Sfârșitul limitei de viteză	N	N	N	N	N	N
	C11 Sfârșitul limitei de viteză	N	N	N	N	N	N
	C11 Sfârșitul limitei de viteză	N	N	N	N	N	N
	C11 Sfârșitul limitei de viteză	N	N	N	N	N	N

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

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

Zone numerice

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

Zonă cu trafic redus

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

Autostradă

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

Drum expres

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

Teritoriul unui oraș

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

12. ITALIA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Indicatoare numerice de limită de viteză explicită

	Figura II 50 art. 116	20	20	20	20	20	20
---	-----------------------	----	----	----	----	----	----

	Figura II 50 art. 116	30	30	30	30	30	30
	Figura II 50 art. 116	40	40	40	40	40	40
	Figura II 50 art. 116	50	50	50	50	50	50
	Figura II 50 art. 116	60	60	60	60	60	60
	Figura II 50 art. 116	70	70	70	70	70	70
	Figura II 50 art. 116	80	80	80	80	80	70
	Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 80km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru N3.						80
	Figura II 50 art. 116	90	90	90 ≤ 8 t	90	80	70
				80 > 8 t			
	Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 90 km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru N2 (și anume litera S). Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 80km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru N3.					S	80
	Figura II 50 art. 116	100	S	100 ≤ 8 t	100	80	70

				80 > 8 t			
	Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 100 km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru M3 (și anume litera S). Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 90 km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru N2 (și anume litera S). Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 80km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru N3.			S		S	80
	Figura II 50 art. 116	110	110	100 ≤ 8 t	110	S	70
				80 > 8 t			
	Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 100 km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru M3 (și anume litera S). Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 90 km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru N2 (și anume litera S). Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 80km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru N3.			S		S	80
	Figura II 50 art. 116	120	S > 3,5 t	S	120	S	80
			100 ≤ 3,5 t				
	Figura II 50 art. 116	130	S > 3,5 t	S	130	S	80
			100 ≤ 3,5 t				

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	Figura II 71 art.119	N	N	N	N	N	N
	Figura II 71 art.119	N	N	N	N	N	N
	Figura II 71 art.119	N	N	N	N	N	N
	Figura II 71 art.119	N	N	N	N	N	N
	Figura II 71 art.119	N	N	N	N	N	N
	Figura II 71 art.119	N	N	N	N	N	N
	Figura II 71 art.119	N	N	N	N	N	N

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

	Figura II 70 art.119	N	N	N	N	N	N
---	----------------------	---	---	---	---	---	---

Zone numerice

	Figura II 323/a art.135	30	30	30	30	30	30
	Figura II 323/b art.135	N	N	N	N	N	N

Zonă cu trafic redus

	Figura II 318 art. 135	30	30	30	30	30	30
	Figura II 319 art. 135	N	N	N	N	N	N
 area pedonale  eccezio: - vehicol autorizat a servizo di persone invalide - polizi, ambulanze, paji dei soccorsi (solo in servizio urgente di emergenza) - vehicol merci autorizzati orario: 06:00 - 18:00 20:00 - 06:00 - auto a motorelli (veicoli autoveicoli) solo per accedere a cortili ed autorimesse	Figura II 320 art. 135	10	10	10	10	10	10
	Figura II 321 art. 135	N	N	N	N	N	N

Autostradă

	Figura II 345 art. 135	130	S > 3,5 t	S	130	S	80
			100 ≤ 3,5 t				
	Figura II 346 art. 135	N	N	N	N	N	N
	Figura II 345 art. 135	110	S > 3,5 t	S ≤ 8 t	100	80	70

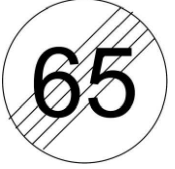
			100 ≤ 3,5 t	80 > 8 t			
	Figura II 346 art. 135	N	N	N	N	N	N
Drum expres							
Nu există							
Teritoriul unui oraș							
	Figura II 273 art. 131 <i>Notă:</i> Se poate utiliza limita de viteză oficială de 70 km/h ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de operare.	50	50	50	50	50	50
	Figura II 273f art. 131	90	90	90 ≤ 8 t	90	80	70
				80 > 8 t			
	Figura II 274 art. 131	90	90	90 ≤ 8 t	90	80	70
				80 > 8 t			

13. CIPRU

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Indicatoare numerice de limită de viteză explicită							
		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
	Indicator cu mesaj variabil pentru limita de viteză în tunel	80	80	80	80	80	80

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	Sfârșitul limitei de viteză indicat	N	N	N	N	N	N
	Sfârșitul limitei de viteză indicat	N	N	N	N	N	N
	Sfârșitul limitei de viteză indicat	N	N	N	N	N	N
	Sfârșitul limitei de viteză indicat	N	N	N	N	N	N
	Sfârșitul limitei de viteză indicat	N	N	N	N	N	N

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

	Sfârșitul tuturor restricțiilor de viteză	N	N	N	N	N	N
---	---	---	---	---	---	---	---

Zone numerice

 	Începutul zonei 20	20	20	20	20	20	20
 	Sfârșitul zonei 20	N	N	N	N	N	N
	Zona 30	30	30	30	30	30	30
	Sfârșitul zonei 30	N	N	N	N	N	N

Zonă cu trafic redus

	Începutul spațiului comun	30	30	30	30	30	30
	Sfârșitul spațiului comun	N	N	N	N	N	N

Autostradă

	Începutul autostrăzii	100	S	S	100	80	80
	Sfârșitul autostrăzii	N	N	N	N	N	N

Drum expres

	Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.						
	Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.						

Limite urbane

	Limita de viteză astfel cum este indicată (50 km/h)	50	50	50	50	50	50
	Limita de viteză astfel cum este indicată (65 km/h)	65	65	65	65	65	65
		80	80	80	80	64	64

14. LETONIA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Indicatoare numerice de limită de viteză explicită							
	valoare din oficiu	20	20	20	20	20	20
	valoare din oficiu	30	30	30	30	30	30
	valoare din oficiu	40	40	40	40	40	40
	Început limită de viteză explicită 50 km/h	50	50	50	50	50	50
	valoare din oficiu	60	60	60	60	60	60
	valoare din oficiu	70	70	70	70	70	70
	valoare din oficiu	80	80	80	80	80	80
	valoare din oficiu	90	90	90	90	S	S
	valoare din oficiu	100	S	S	100	S	S

	Panouri cu mesaje variabile	V	V	V	V	V	V
Indicatoare numerice de limită de viteză implicită							
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	Sfârșit limită de viteză explicită 50 km/h	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

	Sfârșitul tuturor restricțiilor de viteză	N	N	N	N	N	N
---	---	---	---	---	---	---	---

Zone numerice

	Început de zonă cu 30 km/h Explicată	30	30	30	30	30	30
	Sfârșit de zonă cu 30 km/h Explicată	N	N	N	N	N	N
	Început de zonă cu 50 km/h Explicată	50	50	50	50	50	50
	Sfârșit de zonă cu 50 km/h Explicată	N	N	N	N	N	N

Zonă cu trafic redus

	Începutul zonei rezidențiale	20	20	20	20	20	20
	Sfârșitul zonei rezidențiale	N	N	N	N	N	N

Autostradă

Nu există							
-----------	--	--	--	--	--	--	--

Drum expres

	Începutul drumului expres De la 1 martie la 1 decembrie	90	90	90	90	S	S
---	--	----	----	----	----	---	---

	Începutul drumului expres De la 1 decembrie la 1 martie	110	S	S	110	S	S
	Sfârșitul drumului expres	N	N	N	N	N	N

Teritoriul unui oraș

	Intrarea în oraș	50	50	50	50	50	50
							
	Ieșirea din oraș	90	90	90	90	80 > 7,5 t	80
						S (90) ≤ 7,5 t	
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 80 km/h pe drumuri neasfaltate sau cu pietriș ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de exploatare. Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 80 km/h ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să determine dacă este cuplată o remorcă.	80	80	80	80	80 ≤ 7,5 t	

15. LITUANIA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Indicatoare numerice de limită de viteză explicită

	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

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	330	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N

	336	N	N	N	N	N	N
---	-----	---	---	---	---	---	---

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

	336 Sfârșitul tuturor restricțiilor	N	N	N	N	N	N
---	--	---	---	---	---	---	---

Zone numerice

	542	40	40	40	40	40	40
	545	N	N	N	N	N	N

Zonă cu trafic redus

	552	20	20	20	20	20	20
	553	N	N	N	N	N	N

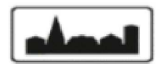
Autostradă

	501 De la 1 aprilie la 1 noiembrie	130	S	S	130	S	S
	501 De la 1 noiembrie la 1 aprilie	110	S	S	110	S	S
	502	N	N	N	N	N	N

Drum expres

	555 De la 1 aprilie la 1 noiembrie	120	90	90	120	S	S
	555 De la 1 noiembrie la 1 aprilie	110	90	90	110	S	S
	556	N	N	N	N	N	N

Teritoriul unui oraș

  	550	50	50	50	50	50	50
  	551	90	90	90	90	S (90)	S (90)
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 70 km/h pe drumuri neasfaltate sau cu pietriș ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de exploatare.	70	70	70	70	70	70

16. LUXEMBURG

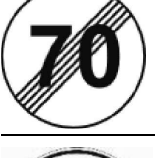
INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Indicatoare numerice de limită de viteză explicită

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

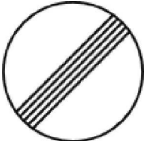
	C,14	50	50	50	50	50	50
	C,14	70	70	70	70	70	70
	C,14 viteza maximă în tuneluri	90	90	90	90	S	S
	C,14 (și viteza maximă pe autostrăzi pe timp de ploaie, zăpadă etc.)	110	S ≤ 7,5 t	S ≤ 7,5 t	110	S	S
			90 > 7,5 t	90 > 7,5 t			
	C,14	130	S ≤ 7,5 t	S ≤ 7,5 t	130	S	S
			90 > 7,5 t	90 > 7,5 t			

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	C,17b Sfârșit limită de viteză explicită	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N

	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

	C,17a Sfârșitul tuturor restricțiilor	N	N	N	N	N	N
---	--	---	---	---	---	---	---

Zone numerice

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

Zonă cu trafic redus

	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
Autostradă							
	E,15	130	90	90	130	S	S
	E,16	N	N	N	N	N	N
Drum expres							
	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
Teritoriul unui oraș							
	E,9a	50	50	50	50	50	50
	E,9b	90	75	75	90	75	75

Catalogul indicatoarelor rutiere – Partea 3

17. UNGARIA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	INFORMAȚII AȘTEPTATE DE LA SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Indicatoare numerice de limită de viteză explicită							
	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				
	Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 80km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru M2 > 3,5 t, M3, N2 și N3.		80 > 3,5 t	80		80	80
	30. ábra	90	90 ≤ 3,5 t	70	80	70	70
			70 > 3,5 t				
	Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 80km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru M2 > 3,5 t, M3, N2 și N3.		80 > 3,5 t	80		80	80
	30. ábra	100	100 ≤ 3,5 t	70	100	70	70
			70 > 3,5 t				
	Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 80km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru M2 > 3,5 t, M3, N2 și N3.		80 > 3,5 t	80		80	80
	30. ábra	110	110 ≤ 3,5 t	70	110	70	70
			70 > 3,5 t				
	Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 80km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru M2 > 3,5 t, M3, N2 și 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

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	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
Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită							
	59. ábra	N	N	N	N	N	N

	26. § (6) 84. ábra 97. ábra	N	N	N	N	N	N
	Notă: În zonele urbane se poate utiliza limita de viteză oficială de 30 km/h ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de exploatare.	30	30	30	30	30	30

Zone numerice

	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

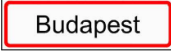
	53/b. ábra	N	N	N	N	N	N
	14. § (8) Limita de viteză pe toate drumurile din zona construită	40	40	40	40	40	40

Zonă cu trafic redus

	122. ábra	20	20	20	20	20	20
	123. ábra	N	N	N	N	N	N
	26/j. ábra Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 10 km/h ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să proceseze viteze sub 20 km/h.	20	20	20	20	20	20
	26/k. ábra	N	N	N	N	N	N
	26/h. ábra Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 10 km/h ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să proceseze viteze sub 20 km/h.	20	20	20	20	20	20
	26/i. ábra	N	N	N	N	N	N

Autostradă

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

	2. ábra	N	N	N	N	N	N
Drum expres							
	3. ábra	110	70	70	110	70	70
	4. ábra	N	N	N	N	N	N
Limite urbane							
	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. MALTA

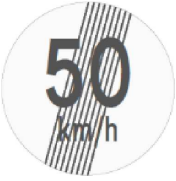
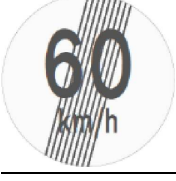
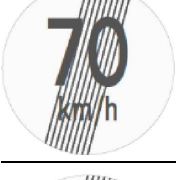
INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	INFORMAȚII AȘTEPTATE DE LA SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Indicatoare numerice de limită de viteză explicită							
	Diagrama nr. 23.1a. Limită de viteză	10	10	10	10	10	10

	Diagrama nr. 23.1b Limită de viteză	20	20	20	20	20	20
	Diagrama nr. 23.1c Limită de viteză	30	30	30	30	30	30
	Diagrama nr. 23.1d Limită de viteză	40	40	40	40	40	40
	Diagrama nr. 23.1e Limită de viteză	50	50	50	50	50	50
	Diagrama nr. 23.1f Limită de viteză	60	60	60	60	60	60
	Diagrama nr. 23.1g. Limită de viteză	70	70	70	70	70	70
	Diagrama nr. 23.1h Limită de viteză	80	80	80	80	80	80
	Limită de viteză variabilă	10	10	10	10	10	10
	Limită de viteză variabilă	20	20	20	20	20	20

	Limită de viteză variabilă	30	30	30	30	30	30
	Limită de viteză variabilă	40	40	40	40	40	40
	Limită de viteză variabilă	50	50	50	50	50	50
	Limită de viteză variabilă	60	60	60	60	60	60
	Limită de viteză variabilă	70	70	70	70	70	70
	Limită de viteză variabilă	80	80	80	80	80	80

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	Diagrama nr. 23.2a. Sfârșitul limitei de viteză.	N	N	N	N	N	N
	Diagrama nr. 23.2b Sfârșitul limitei de viteză.	N	N	N	N	N	N
	Diagrama nr. 23.2c Sfârșitul limitei de viteză.	N	N	N	N	N	N

	Diagrama nr. 23.2d Sfârșitul limitei de viteză.	N	N	N	N	N	N
	Diagrama nr. 23.2e Sfârșitul limitei de viteză.	N	N	N	N	N	N
	Diagrama nr. 23.2f Sfârșitul limitei de viteză.	N	N	N	N	N	N
	Diagrama nr. 23.2f Sfârșitul limitei de viteză.	N	N	N	N	N	N
	Diagrama nr. 23.2h Sfârșitul limitei de viteză.	N	N	N	N	N	N

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

	Diagrama nr. 23.3. Se aplică o limită de viteză națională.	N	N	N	N	N	N
---	--	---	---	---	---	---	---

Zone numerice

Nu există							
-----------	--	--	--	--	--	--	--

Zonă cu trafic redus

Nu există							
-----------	--	--	--	--	--	--	--

Autostradă

Nu există							
-----------	--	--	--	--	--	--	--

Drum expres

Nu există							
-----------	--	--	--	--	--	--	--

Limite urbane

Nu există							
-----------	--	--	--	--	--	--	--

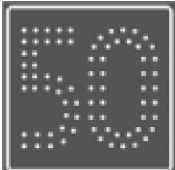
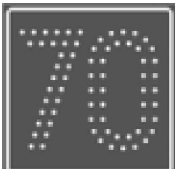
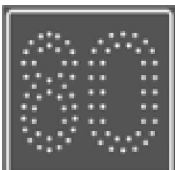
Catalogul indicatoarelor rutiere – Partea 4

19. ȚĂRILE DE JOS

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Indicatoare numerice de limită de viteză explicită							
	A01-015 (nou)	15	15	15	15	15	15
	A01-015 (vechi)	15	15	15	15	15	15
	A01-020 (nou)	20	20	20	20	20	20
	A01-020 (vechi)	20	20	20	20	20	20
	A01-030 (nou)	30	30	30	30	30	30
	A01-030 (vechi)	30	30	30	30	30	30
	A01-050 (nou)	50	50	50	50	50	50
	A01-050 (vechi)	50	50	50	50	50	50

	A01-060 (nou)	60	60	60	60	60	60
	A01-060 (vechi)	60	60	60	60	60	60
	A01-70 (nou)	70	70	70	70	70	70
	A01-70 (vechi)	70	70	70	70	70	70
	A01-080 (nou)	80	80	80	80	80	80
	A01-080 (vechi)	80	80	80	80	80	80
	A01-090 (nou)	90	90	90	90	80	80
	A01-090 (vechi)	90	90	90	90	80	80
	A01-100 (nou)	100	S	S	100	80	80

	A01-100 (vechi)	100	S	S	100	80	80
	A01-100 cu restricție de timp	130	S	S	130	80	80
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 100 km/h pentru M1 și N1 ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să determine momentul zilei și/sau regiunea de exploatare.	100			100		
	A01-100/120 cu restricție de timp	120	S	S	120	80	80
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 100 km/h pentru M1 și N1 ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să determine momentul zilei și/sau regiunea de exploatare.	100			100		
	A01-120 (nou)	120	S	S	120	80	80
	A01-120 (vechi)	120	S	S	120	80	80

	A01-120 cu restricție de timp	130	S	S	130	80	80
	Notă: Se poate utiliza limita de viteză oficială de 120 km/h pentru M1 și N1 ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să determine momentul zilei și/sau regiunea de exploatare.	120			120		
	A01-130 (nou)	130	S	S	130	80	80
	A01-130 (vechi)	130	S	S	130	80	80
	A01-130 cu restricție de timp	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
---	---------	----	----	----	----	----	----

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	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

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

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

Zone numerice

	A01-030zb	30	30	30	30	30	30
	A02-030ze Indicator implicit, utilizat numai în zona urbană.	N	N	N	N	N	N
	A02-060zb	60	60	60	60	60	60
	A02-060ze Indicatorul de limită de viteză implicită depinde de zonă.	N	N	N	N	N	N

Zonă cu trafic redus

	G05	15	15	15	15	15	15
	G06 Indicatorul de limită de viteză implicită numai în zona urbană	N	N	N	N	N	N

Autostradă

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

	G02 Viteza implicită depinde de zonă (urban = 50; extraurban = 80)	N	N	N	N	N	N
---	---	---	---	---	---	---	---

Drum expres

	G03	100	S	S	100	80	80
	G04 Viteza implicită depinde de zonă (urban = 50; extraurban = 80; autostradă = 130)	N	N	N	N	N	N

Limite urbane

   	H01a H01b H01c H01d Dimensiunea depinde de numărul de litere	50	50	50	50	50	50
   	H02a H02b H02c H02d	80	80	80	80	80	80

20. AUSTRIA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Indicatoare numerice de limită de viteză explicită							
	§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
	Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 80km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru N2 și N3.					80	80
	§52 10a	100	80	80	100	70	70

	Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 100 km/h (litera S) pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru M2 și M3. Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 80km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru N2 și 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

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	§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

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

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

Zone numerice

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

Zonă cu trafic redus

	§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

Autostradă

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

Drum expres

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

Limite urbane

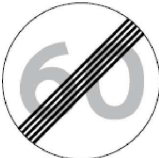
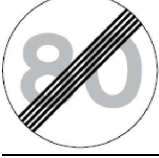
	§52 17a	50	50	50	50	50	50
	§52 17b	100	80	80	100	70	70
			70 Auto- buze articu- late	70 Auto- buze articu- late			

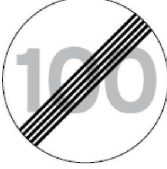
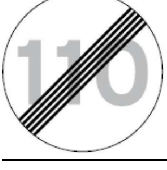
21. POLONIA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Indicatoare numerice de limită de viteză explicită							
	valoare din oficiu	30	30	30	30	30	30
	valoare din oficiu	40	40	40	40	40	40
	Început limită de viteză explicită 50 km/h	50	50	50	50	50	50
	valoare din oficiu	60	60	60	60	60	60
	valoare din oficiu	70	70	70	70	70	70
	valoare din oficiu	80	70	70	80	70	70
	Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 80km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru M2, M3, N2 și N3.		80	80		80	80
	valoare din oficiu	90	70	70	90	70	70
	Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 90 km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru M2 și M3. Notă: Se utilizează limita oficială de viteză de 80km/h pe autostrăzi ca limită de viteză percepută pentru N2 și N3.		90	90		80	80

	valoare din oficiu	100	S	S	100	80	80
	valoare din oficiu	110	S	S	110	80	80
	valoare din oficiu	120	S	S	120	80	80
	valoare din oficiu	130	S	S	130	80	80

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	Sfârșit limită de viteză explicită 50 km/h	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N

	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N
	valoare din oficiu	N	N	N	N	N	N

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

	Sfârșitul tuturor restricțiilor	N	N	N	N	N	N
---	---------------------------------	---	---	---	---	---	---

Zone numerice

	Început de zonă cu limită explicită de 30 km/h	30	30	30	30	30	30
	Sfârșit de zonă cu limită explicită de 30 km/h	N	N	N	N	N	N

Zonă cu trafic redus

	Începutul zonei rezidențiale	20	20	20	20	20	20
	Sfârșitul zonei rezidențiale	N	N	N	N	N	N

Autostradă

	Începutul autostrăzii	140	S	S	140	80	80
	Sfârșitul autostrăzii	N	N	N	N	N	N

Drum expres

	Începutul drumului expres	120	S	S	120	80	80
	Sfârșitul drumului expres	N	N	N	N	N	N

Limite urbane

	Intrarea în oraș	50	50	50	50	50	50
	Ieșirea din oraș	90	70	70	90	70	70

22. PORTUGALIA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Indicatoare numerice de limită de viteză explicită

	valoare din oficiu	30	30	30	30	30	30
---	--------------------	----	----	----	----	----	----

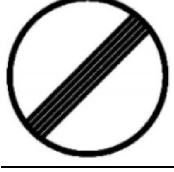
	valoare din oficiu	40	40	40	40	40	40
	valoare din oficiu	50	50	50	50	50	50
	valoare din oficiu	60	60	60	60	60	60
	valoare din oficiu	70	70	70	70	70	70
	valoare din oficiu	80	80	80	80	80	80
	R-301-100	100	90	80	80	80	80
	R-301-120	120	S	90	90	S	S

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	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

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

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

Zone numerice

	G4a Început de zonă cu limită explicită de 30 km/h	30	30	30	30	30	30
---	--	----	----	----	----	----	----

	G10 Sfârșit de zonă cu limită explicită de 30 km/h	N	N	N	N	N	N
	G4 Început de zonă cu limită explicită de 40 km/h	40	40	40	40	40	40
	G8 Sfârșit de zonă cu limită explicită de 40 km/h	N	N	N	N	N	N

Zonă cu trafic redus

	Începutul zonei rezidențiale/de coexistență	20	20	20	20	20	20
	Sfârșitul zonei rezidențiale/de coexistență	N	N	N	N	N	N

Autostradă

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

Drum expres

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

Limite urbane

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

23. ROMÂNIA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	FEEDBACK PRECONIZAT LA NIVEL DE SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Indicatoare numerice de limită de viteză explicită

	C29 Început limită de viteză explicită 30 km/h	30	30	30	30	30	30
	C29 Început limită de viteză explicită 40 km/h	40	40	40	40	40	40

	C29 Început limită de viteză explicită 50 km/h	50	50	50	50	50	50
	C29 Început limită de viteză explicită 60 km/h	60	60	60	60	60	60
	C29 Început limită de viteză explicită 70 km/h	70	70	70	70	70	70
	C29 Început limită de viteză explicită 80 km/h	80	80	80	80	80	80
	C29 Început limită de viteză explicită 90 km/h	90	90	90	90	S	S
	C29 Început limită de viteză explicită 100 km/h	100	S	S	100	S	S
	C29 Început limită de viteză explicită 110 km/h	110	S	S	110	S	S
	C29 Început limită de viteză explicită 130 km/h	130	S	S	130	S	S
	U16 Limita de viteză de 40 km/h în zonele în care se desfășoară lucrări	40	40	40	40	40	40
	U16 Limita de viteză de 50 km/h în zonele în care se desfășoară lucrări	50	50	50	50	50	50

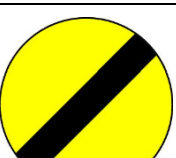
	U16 Limita de viteză de 60 km/h în zonele în care se desfășoară lucrări	60	60	60	60	60	60
	U16 Limita de viteză de 70 km/h în zonele în care se desfășoară lucrări	70	70	70	70	70	70
	U16 Limita de viteză de 80 km/h în zonele în care se desfășoară lucrări	80	80	80	80	80	80
	U16 Limita de viteză de 90 km/h în zonele în care se desfășoară lucrări	90	90	90	90	S	S
	U16 Limita de viteză de 100 km/h în zonele în care se desfășoară lucrări	100	S	S	100	S	S
	U16 Limita de viteză de 110 km/h în zonele în care se desfășoară lucrări	110	S	S	110	S	S
	U16 Limita de viteză de 120 km/h în zonele în care se desfășoară lucrări	120	S	S	120	S	S

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	C36 Sfârșit limită de viteză explicită 30 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Sfârșit limită de viteză explicită 40 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Sfârșit limită de viteză explicită 50 km/h	N	N	N	N	N	N

	C36 Sfârșit limită de viteză explicită 60 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Sfârșit limită de viteză explicită 70 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Sfârșit limită de viteză explicită 80 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Sfârșit limită de viteză explicită 90 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Sfârșit limită de viteză explicită 100 km/h	N	N	N	N	N	N
	C36 Sfârșit limită de viteză explicită 110 km/h	N	N	N	N	N	N

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

	C35 Sfârșitul tuturor restricțiilor	N	N	N	N	N	N
	U17 Sfârșitul tuturor restricțiilor în zonele în care se desfășoară lucrări	N	N	N	N	N	N

Zone numerice

	Zonă cu 30 km/h	30	30	30	30	30	30
---	-----------------	----	----	----	----	----	----

	Sfârșit de zonă cu 30 km/h	N	N	N	N	N	N
	G40 Limită de viteză explicită 30 km/h	30	30	30	30	30	30
	G41 Sfârșit limită de viteză	N	N	N	N	N	N

Zonă cu trafic redus

	Începutul zonei rezidențiale/de coexistență	20	20	20	20	20	20
	Sfârșitul zonei rezidențiale/de coexistență	N	N	N	N	N	N

Autostradă

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

Drum expres

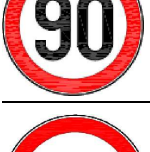
Nu există							
-----------	--	--	--	--	--	--	--

Limite urbane

  		50	50	50	50	50	50
  		100	90	90	100	S (90)	S (90)
	<i>Notă:</i> Se pot utiliza limitele de viteză oficiale de 80 și 90 km/h ca limită de viteză percepută, dacă sistemul ISA este capabil să determine regiunea de operare și tipul de drum.	90	80	80	90	80	80

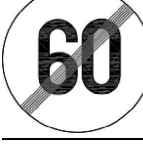
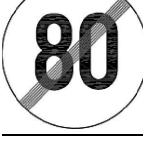
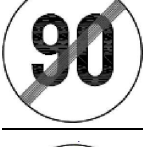
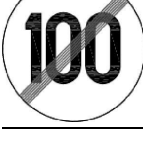
Catalogul indicatoarelor rutiere – Partea 5

24. SLOVENIA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	INFORMAȚII AȘTEPTATE DE LA SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Indicatoare numerice de limită de viteză explicită							
	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

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	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
---	------	---	---	---	---	---	---

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

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

Zone numerice

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

Zonă cu trafic redus

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

Autostradă

	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
---	------	---	---	---	---	---	---

Drum expres

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

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

Limite urbane

	2434	50	50	50	50	50	50
---	------	----	----	----	----	----	----

	2435	90	80	80	90	80	80
--	------	----	----	----	----	----	----

25. SLOVACIA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	INFORMAȚII AȘTEPTATE DE LA SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3

Indicatoare numerice de limită de viteză explicită

	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
	Echipament variabil pentru informații de trafic pentru începutul limitei de viteză explicite	V	V	V	V	V	V

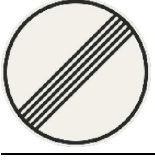
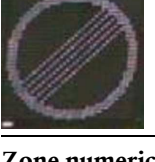
	Echipament variabil pentru informații de trafic pentru începutul limitei de viteză explicite	V	V	V	V	V	V
---	--	---	---	---	---	---	---

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	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

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

	267 Sfârșitul tuturor restricțiilor	N	N	N	N	N	N
	Echipament variabil pentru informații de trafic pentru începutul limitei de viteză explicite	N	N	N	N	N	N

Zone numerice

	268-20 Începutul zonei cu limită explicită de 20 km/h	20	20	20	20	20	20
	269-20 Sfârșitul zonei cu limită explicită de 20 km/h	N	N	N	N	N	N
	268-30 Început de zonă cu limită explicită de 30 km/h	30	30	30	30	30	30
	Început de zonă cu limită explicită de 30 km/h	30	30	30	30	30	30

	269-30 Sfârșit de zonă cu limită explicită de 30 km/h	N	N	N	N	N	N
	Sfârșit de zonă cu limită explicită de 30 km/h	N	N	N	N	N	N

Zonă cu trafic redus

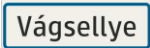
	315 Începutul zonei rezidențiale	20	20	20	20	20	20
	316 Sfârșitul zonei rezidențiale	N	N	N	N	N	N
	Începutul zonei rezidențiale	20	20	20	20	20	20
	Sfârșitul zonei rezidențiale	N	N	N	N	N	N
	319 Începutul zonei de școală	20	20	20	20	20	20
	320 Sfârșitul zonei de școală	N	N	N	N	N	N
	Începutul zonei de școală	20	20	20	20	20	20
	Sfârșitul zonei de școală	N	N	N	N	N	N

	317 Începutul zonei pietonale	20	20	20	20	20	20
	318 Sfârșitul zonei pietonale	N	N	N	N	N	N
	Începutul zonei pietonale	20	20	20	20	20	20
	Sfârșitul zonei pietonale	N	N	N	N	N	N

Autostradă

	309 Începutul autostrăzii	130	S	S	130	S	S
	Începutul autostrăzii	130	S	S	130	S	S
	310 Sfârșitul autostrăzii	N	N	N	N	N	N
	Sfârșitul autostrăzii	N	N	N	N	N	N

Limite urbane

     	305 Intrarea în zona urbană	50	50	50	50	50	50
     	306 Sfârșitul zonei urbane	90	90	90	90	S (90)	S (90)

26. FINLANDA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	INFORMAȚII AȘTEPTATE DE LA SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
	C32_2 (limită de viteză)	20	20	20	20	20	20
	C32_3 (limită de viteză)	30	30	30	30	30	30

	C32_4 (limită de viteză)	40	40	40	40	40	40
	C32_5 (limită de viteză)	50	50	50	50	50	50
	C32 (limită de viteză)	60	60	60	60	60	60
	C32_6 (limită de viteză)	70	70	70	70	70	70
	C32_7 (limită de viteză)	80	80	80	80	80	80
	C32_8 (limită de viteză)	100	S	S	100	S	S
	C32_9 (limită de viteză)	120	S	S	120	S	S
	limită de viteză variabilă (C 32_x) Notă: Cifrele pot fi galbene sau albe.	V	V	V	V	V	V

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	C33_2 (sfârșitul limitei de viteză)	N	N	N	N	N	N
	C33_3 (sfârșitul limitei de viteză)	N	N	N	N	N	N

	C33 (sfârșitul limitei de viteză)	N	N	N	N	N	N
	C33_4 (sfârșitul limitei de viteză)	N	N	N	N	N	N
	C33_5 (sfârșitul limitei de viteză)	N	N	N	N	N	N
	C33_6 (sfârșitul limitei de viteză)	N	N	N	N	N	N

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

Nu există							
-----------	--	--	--	--	--	--	--

Zone numerice

	C34_2 (zonă cu limită de viteză)	30	30	30	30	30	30
	C35_2 (sfârșitul zonei cu limită de viteză)	N	N	N	N	N	N
	C34 (zonă cu limită de viteză)	40	40	40	40	40	40
	C35 (sfârșitul zonei cu limită de viteză)	N	N	N	N	N	N
	C34_3 (zonă cu limită de viteză)	50	50	50	50	50	50
	C35_3 (sfârșitul zonei cu limită de viteză)	N	N	N	N	N	N

Zonă cu trafic redus

	E24 (începutul zonei rezidențiale)	20	20	20	20	20	20
	E25 (sfârșitul zonei rezidențiale)	N	N	N	N	N	N
	E26 (stradă pietonală)	20	20	20	20	20	20
	E27 (sfârșitul străzii pietonale)	N	N	N	N	N	N

Autostradă

	E15 (autostradă) Notă: acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite						
	E16 (sfârșit autostradă) Notă: acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite						

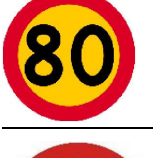
Drum expres

	E17 (drum expres cu două benzi) Notă: acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite						
	E18 (sfârșitul drumului expres cu două benzi) Notă: acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite						

Limite urbane

	E22 (zonă urbană)	50	50	50	50	50	50
	E23 (sfârșit zonă urbană) Notă: acesta este un indicator de viteză implicită și reprezintă limita de viteză la nivel național pentru toate celelalte clase de drum extraurbane, expres și autostradă	80	80	80	80	80	80

27. SUECIA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	INFORMAȚII AȘTEPTATE DE LA SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Indicatoare numerice de limită de viteză explicită							
	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 Clasa III, B	100	80	80
				90 Clasele I, II, A			

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

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

Nu există							
-----------	--	--	--	--	--	--	--

Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

Nu există							
-----------	--	--	--	--	--	--	--

Zone numerice

Nu există							
-----------	--	--	--	--	--	--	--

Zonă cu trafic redus

	E9 Începutul zonei rezidențiale Notă: Limita de viteză oficială „viteză de mers” nu este cuantificată.	5	5	5	5	5	5
	E10 Sfârșitul zonei rezidențiale Notă: Limita de viteză aplicabilă în afara zonei cu trafic redus este întotdeauna semnalată cu un indicator numeric de limită de viteză explicită.						

Autostradă

	Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.						
	Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.						

Drum expres

	Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.						
	Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.						

Limite urbane

	Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.						
	Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.						

28. NORVEGIA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	INFORMAȚII AȘTEPTATE DE LA SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
	§ 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 Clasa III, B	90	S	S
			80 > 3,5 t	80 Cate- goria II			
				70 Clasa I, A			
		100	S ≤ 3,5 t	S Clasa III, B	100	S	S
			80 > 3,5 t	80 Cate- goria II			
				70 Clasa I, A			
		110	S ≤ 3,5 t	S Clasa III, B	110	S	S
			80 > 3,5 t	80 Cate- goria II			

				70 Clasa I, A			
	Indicatoare de limită de viteză variabilă	V	V	V	V	V	V

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	§ 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

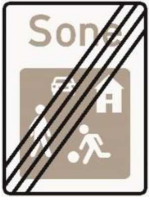
Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită

Nu există							
-----------	--	--	--	--	--	--	--

Zone numerice

	§ 8 – 366	30	30	30	30	30	30
	§ 8 – 368	50	50	50	50	50	50

Zonă cu trafic redus

	§ 12 – 540 Notă: Limita de viteză oficială „viteză de mers” nu este cuantificată.	5	5	5	5	5	5
	§ 12 – 542	50	50	50	50	50	50
	§ 12 – 548 Notă: Limita de viteză oficială „viteză de mers” nu este cuantificată.	5	5	5	5	5	5
	§ 12 – 550	50	50	50	50	50	50

Autostradă

	§ 12 – 502 Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.						
	§ 12 – 504 Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.						

Drum expres

	§ 12 – 503 Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.						
---	---	--	--	--	--	--	--

	§ 12 – 505 Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.						
Limite urbane							
Nu există							

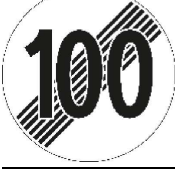
29. ELVEȚIA

INDICATOR	ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	INFORMAȚII AȘTEPTATE DE LA SISTEM ÎN KM/H					
		M1	M2	M3	N1	N2	N3
Indicatoare numerice de limită de viteză explicită							
	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

Indicatoare numerice de limită de viteză implicită

	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
Indicatoare non-numerice de limită de viteză implicită							
	2.58 SSV	N	N	N	N	N	N

Zone numerice

	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

Zonă cu trafic redus

	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

Autostradă

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

Drum expres

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

Limite urbane

	4.27 SSV pe drumurile principale <i>Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.</i>						
	4.28 SSV pe drumurile principale <i>Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.</i>						
	4.29 SSV pe drumuri secundare <i>Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.</i>						
	4.30 SSV pe drumuri secundare <i>Notă: Acesta nu este un indicator al limitei de viteză implicite.</i>						

	2.30.1 SSV Limita de viteză în localități (zone construite)	50	50	50	50	50	50
	2.53.1 SSV	80	80	80	80	80	80
	2.30.1 SSV Limita de viteză în localități (zone construite)	50	50	50	50	50	50
	2.53.1 SSV	80	80	80	80	80	80
	2.30.1 SSV Limita de viteză în localități (zone construite)	50	50	50	50	50	50
	2.53.1 SSV	80	80	80	80	80	80

ANEXA III

Modificarea Regulamentului (UE) 2019/2144

În anexa II la Regulamentul (UE) 2019/2144, rândul aferent cerinței D8 se înlocuiește cu următorul text:

„D8 Asistență inteligentă pentru controlul vitezei	Regulamentul delegat (UE) 2021/1958 al Comisiei (*)		B	B	B	B	B	B					B	
--	---	--	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	---	--

(*) Regulamentul delegat (UE) 2021/1958 al Comisiei din 23 iunie 2021 de completare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea unor norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de asistență inteligentă pentru controlul vitezei și pentru omologarea de tip a acestor sisteme ca unități tehnice separate și de modificare a anexei II la regulamentul menționat (JO L 409, 17.11.2021, p. 1).”

ISSN 1977-0782 (ediție electronică)
ISSN 1830-3625 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații
al Uniunii Europene
L-2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO