

Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah

► **B**

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 351/2012

z 23. apríla 2012,

ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokiaľ ide o požiadavky typového schvaľovania na montáž systémov výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu v motorových vozidlách

(Ú. v. EÚ L 110, 24.4.2012, s. 18)

Opravené a doplnené:

► **C1**

Korigendum, Ú. v. EÚ L 121, 8.5.2012, s. 44 (351/2012)



NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 351/2012

z 23. apríla 2012,

ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokiaľ ide o požiadavky typového schvaľovania na montáž systémov výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu v motorových vozidlách

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 z 13. júla 2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 14 ods. 1 písm. a) a ods. 3 písm. a),

keďže:

- (1) Nariadením (ES) č. 661/2009 sa stanovujú základné požiadavky typového schvaľovania motorových vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃, pokiaľ ide o montáž systémov výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu. Je nevyhnutné stanoviť osobitné postupy, skúšky a požiadavky na takéto typové schvaľovanie.
- (2) V nariadení (ES) č. 661/2009 sa stanovuje, že Komisia môže prijať opatrenia na vylúčenie určitých vozidiel alebo tried vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃ z povinnosti namontovať systémy výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu, ak sa v nadväznosti na analýzu nákladov a prínosov a pri zohľadnení všetkých relevantných bezpečnostných aspektov preukáže, že montáž týchto systémov nie je vhodná pre príslušné vozidlo ani triedu vozidiel.
- (3) Analýzou nákladov a prínosov sa preukázalo, že montáž systémov výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu na návesové ťahače kategórie N₂ s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony, ale nepresahujúcou 8 ton, nie je vhodná, pretože by prinášala väčšie náklady ako prínosy. Okrem toho sa vzhľadom na ich typické používanie v podmienkach špecifickej premávky usudzuje, že montáž systémov výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu by pre kategórie vozidiel M₂ a M₃ triedy A, triedy I a triedy II, klbové autobusy kategórie M₃ triedy A, triedy I a triedy II, ako aj pre určité vozidlá na špeciálne účely, terénne vozidlá a vozidlá s viac ako tromi nápravami mala iba obmedzené prínosy pre bezpečnosť. Tieto vozidlá by preto mali byť vylúčené z povinnosti namontovať tieto systémy.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 200, 31.7.2009, s. 1.

▼B

- (4) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Technického výboru – motorové vozidlá,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa vzťahuje na vozidlá kategórií M₂, N₂, M₃ a N₃, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES ⁽¹⁾ s výnimkou týchto vozidiel:

1. návesové ťahače kategórie N₂ s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony, ale nepresahujúcou 8 ton;
2. vozidlá kategórie M₂ a M₃ triedy A, triedy I a triedy II;
3. kĺbové autobusy kategórie M₃ triedy A, triedy I a triedy II;
4. terénne vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃, ako sú uvedené v bodoch 4.2 a 4.3 v časti A prílohy II k smernici 2007/46/ES;
5. vozidlá na špeciálne účely kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃, ako sú uvedené v bode 5 v časti A prílohy II k smernici 2007/46/ES;
6. vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃ s viac ako tromi nápravami.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa okrem vymedzení pojmov stanovených v nariadení (ES) č. 661/2009 uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „Typ vozidla, pokiaľ ide o jeho systém výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu“ je kategória vozidiel, ktoré sa navzájom nelíšia v takých podstatných aspektoch, ako je:
 - a) obchodné meno alebo ochranná známka výrobcu;
 - b) vlastnosti vozidla, ktoré zásadne ovplyvňujú fungovanie systému výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu;
 - c) typ a konštrukcia systému výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu.
2. „Jazdný pruh“ je jeden z pozdĺžnych pásov, na ktoré je vozovka rozdelená (ako to je znázornené v dodatku k prílohe II).
3. „Viditeľné značenie jazdného pruhu“ sú vodiace zariadenia zámerne umiestnené na čiaru vyznačujúcu okraj jazdného pruhu, ktoré vodič počas jazdy bezprostredne vidí.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

▼B

4. „Rýchlosť vybočenia“ znamená rýchlosť približovania vozidla v pravom uhle k viditeľnému značeniu jazdného pruhu v momente signalizácie výstrahy.
5. „Spoločný priestor“ je priestor, na ktorom môžu byť zobrazované dve alebo viac informačných funkcií, ale nie súčasne.

*Článok 3***Typové schválenie ES typu vozidla vzhľadom na systém výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu**

1. Výrobca alebo jeho zástupca predkladá orgánu typového schvaľovania žiadosť o typové schválenie ES vozidla, pokiaľ ide o systémy výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu.
2. Žiadosť sa vyhotovuje v súlade so vzorovým informačným dokumentom uvedeným v časti 1 prílohy I.
3. Ak sú príslušné požiadavky stanovené v prílohe II k tomuto nariadeniu splnené, schvaľovací orgán udelí typové schválenie ES a vydá číslo typového schválenia v súlade so systémom číslovania stanoveným v prílohe VII k smernici 2007/46/ES.

Členský štát nesmie prideliť to isté číslo inému typu vozidla.

4. Na účely odseku 3 orgán typového schvaľovania vydá osvedčenie o typovom schválení ES vyhotovené v súlade so vzorom uvedeným v časti 2 prílohy I.

Článok 4

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.



PRÍLOHA I

Štandardné vzory informačného dokumentu a osvedčenia o typovom schválení ES

ČASŤ 1

Informačný dokument

VZOR

Informačný dokument č. ... vzťahujúci sa na typové schválenie ES vozidla, pokiaľ ide o systémy výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu.

Tieto informácie sa poskytujú v troch vyhotoveniach a spolu s obsahom. Akékoľvek výkresy sa poskytujú vo vhodnej mierke vo formáte A4 alebo poskladané na tento formát a musia byť dostatočne podrobné. Ak sa predkladajú fotografie, musia byť dostatočne podrobné.

Ak majú systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky uvedené v tejto prílohe elektronické ovládače, poskytujú sa s informáciami týkajúcimi sa ich fungovania.

0. VŠEOBECNÉ USTANOVENIA
- 0.1. Značka (obchodné meno výrobcu):
- 0.2. Typ:
- 0.2.0.1. Podvozok:
- 0.2.0.2. Karoséria/úplné vozidlo:
- 0.2.1. Obchodné meno(-á) (ak je/sú k dispozícii):
- 0.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú vyznačené na vozidle ^(b):
- 0.3.0.1. Podvozok:
- 0.3.0.2. Karoséria/celé vozidlo:
- 0.3.1. Umiestnenie takého označenia:
- 0.3.1.1. Podvozok:
- 0.3.1.2. Karoséria/celé vozidlo:
- 0.4. Kategória vozidla ^(c):
- 0.5. Názov a adresa výrobcu:
- 0.6. Umiestnenie a spôsob pripevnenia povinných štítkov a umiestnenie identifikačného čísla vozidla:
- 0.6.1. Na podvozku:
- 0.6.2. Na karosérii:
- 0.9. Meno a adresa (prípadného) zástupcu výrobcu:
1. VŠEOBECNÉ KONŠTRUKČNÉ CHARAKTERISTIKY VOZIDLA
- 1.1. Fotografie a/alebo výkresy reprezentatívneho vozidla:

▼ B

- 1.2. Rozmerový výkres celého vozidla:
- 1.3. Počet náprav a kolies:
- 1.3.1. Počet a umiestnenie náprav so zdvojenými kolesami:
- 1.3.2. Počet a umiestnenie riadených náprav:
- 1.3.3. Hnacie nápravy (počet, umiestnenie, prepojenie):
- 1.8. Riadenie: ľavostranné/pravostranné ⁽¹⁾.....
2. HMOTNOSTI A ROZMERY ^(f) ^(g)
(v kg a mm) (v prípade potreby uveďte odkaz na výkres)
- 2.1. Rázvor(-y) (plne naložené) ^(g¹)
- 2.1.1. Vozidlá s dvoma nápravami:
- 2.1.1.1. Vozidlá s tromi alebo viacerými nápravami
- 2.3. Rozchod(-y) a šírka(-y) nápravy (náprav)
- 2.3.1. Rozchod každej riadenej nápravy ^(g⁴):
- 2.3.2. Rozchod všetkých ostatných náprav ^(g⁴):
- 2.3.3. Šírka najširšej zadnej nápravy:
- 2.3.4. Šírka prvej prednej nápravy (meraná medzi vonkajšími okrajmi pneumatík s vylúčením vydutia pneumatík tesne nad zemou):
- 2.4. Rozsah rozmerov vozidla (celkových)
- 2.4.1. Podvozok bez karosérie
- 2.4.1.1. Dĺžka ^(g⁵):
- 2.4.1.1.1. Najväčšia prípustná dĺžka:
- 2.4.1.1.2. Najmenšia prípustná dĺžka:
- 2.4.1.2. Šírka ^(g⁷):
- 2.4.1.2.1. Najväčšia prípustná šírka:
- 2.4.1.2.2. Najmenšia prípustná šírka:
- 2.4.2. Podvozok s karosériou
- 2.4.2.1. Dĺžka ^(g⁵):
- 2.4.2.1.1. Dĺžka ložnej plochy:
- 2.4.2.2. Šírka ^(g⁷):
- 2.4.3. V prípade karosérie schválenej bez podvozku (vozidlá M₂ a M₃)
- 2.4.3.1. Dĺžka ^(g⁵):
- 2.4.3.2. Šírka ^(g⁷):

▼ B

2.6. Hmotnosť v prevádzkovom stave

Hmotnosť vozidla v prevádzkovom stave s karosériou a v prípade ťažného vozidla (ťahača) inej kategórie, než je M₁ so spojovacím zariadením, ak ho výrobca montuje, alebo hmotnosť podvozku alebo podvozku s kabínou, bez karosérie a/alebo spojovacieho zariadenia, ak výrobca karosérie a/alebo spojovacie zariadenie nemontuje (vrátane kvapalín, náradia, náhradného kolesa, ak je namontované, a vodiča a v prípade autobusov a autokarov hmotnosť člena posádky, ak je vo vozidle sedadlo pre člena posádky)^(h) (najväčšia a najmenšia hodnota pre každý variant):

4.7. Najväčšia konštrukčná rýchlosť vozidla (v km/h)^(g):

13. OSOBNÉ USTANOVENIA PRE AUTOBUSY A AUTOKARY

13.1. Trieda vozidla: Trieda III/Trieda B⁽¹⁾*Vysvetľujúce poznámky*

- (¹) Nehodiace sa prečiarknite (v prípadoch, keď je uplatniteľný viac než jeden bod, nie je potrebné prečiarknuť nič).
- (^b) Ak prostriedky označenia typu obsahujú znaky, ktoré nie sú dôležité pre opis typu vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, také znaky sú v dokumentácii zastúpené symbolom „?“ (napr. ABC??123??).
- (^c) Klasifikované podľa vymedzení pojmov uvedených v časti A prílohy II k smernici 2007/46/ES.
- (^f) Ak existuje jedna verzia so štandardnou kabínou a iná s kabínou s lôžkovou úpravou, uveďte pre obe verzie údaje o hmotnostiach a rozmeroch.
- (^e) Norma ISO 612:1978 – Cestné vozidlá – Rozmery motorových vozidiel a ťahaných vozidiel – podmienky a definície.
- (^{g1}) — Rázvor vozidla sa určí v súlade s:
- bodom č. 6.4.1 normy ISO 612:1978 pre motorové vozidlo a ojový prívies;
- bodom č. 6.4.2 normy ISO 612:1978 pre náves a prívies so stredovou nápravou.
- Poznámka:*
- V prípade príviesu so stredovou nápravou sa os spojenia považuje za prvú prednú nápravu.
- (^{g4}) — Rozchod náprav sa určí v súlade s bodom 6.5. normy ISO 612:1978.
- (^{g5}) — Dĺžka vozidla sa určí v súlade s:
- bodom č. 6.1 normy ISO 612:1978 pre vozidlá kategórie M;
- bodom 2.4.1 prílohy I k smernici Európskeho parlamentu a Rady 97/27/ES⁽¹⁾ pre vozidlá inej kategórie ako M₁.
- V prípade prípojných vozidiel sa dĺžka určí v súlade s bodom č. 6.1.2 normy ISO 612:1978.
- (^{g7}) — Šírka vozidiel kategórie M₁ sa určí v súlade s bodom č. 6.2 normy ISO 612:1978. Pre vozidlá inej kategórie ako kategória M sa šírka určí v súlade s bodom 2.4.2 prílohy I k smernici 97/27/ES.
- (^h) Hmotnosť vodiča a prípadne člena posádky sa odhaduje na 75 kg (rozdelená podľa normy ISO 2416 – 1992 tak, že 68 kg predstavuje hmotnosť osoby a 7 kg hmotnosť batôžiny), palivová nádrž je naplnená na 90 % a ostatné systémy obsahujúce kvapaliny (s výnimkou systémov na použitú vodu) na 100 % objemu uvedeného výrobcom.
- (^g) S ohľadom na prípojné vozidlá najvyššia rýchlosť povolená výrobcom.

(¹) Ú. v. ES L 233, 25.8.1997, s. 1.



ČASŤ 2

VZOR

[najväčší formát: A4 (210 × 297 mm)]

Osvedčenie o typovom schválení ES

Pečiatka orgánu typového schvaľovania

Oznámenie o:

- typovom schválení ES ⁽¹⁾
- rozšírení typového schválenia ES ⁽¹⁾
- zamietnutí typového schválenia ES ⁽¹⁾
- odobraní typového schválenia ES ⁽¹⁾

typu vozidla, pokiaľ ide systémy výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu v súvislosti s nariadením Komisie (EÚ) č. 351/2012 v znení zmien a doplnení.

Číslo typového schválenia ES: _____

Dôvody rozšírenia:

ODDIEL I

- 0.1. Značka (obchodné meno výrobcu):
- 0.2. Typ:
 - 0.2.1. Obchodné meno(-á) (ak je k dispozícii):
- 0.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú vyznačené na vozidle ⁽²⁾:
 - 0.3.1. Umiestnenie takého označenia:
- 0.4. Kategória vozidla ⁽³⁾:
- 0.5. Názov a adresa výrobcu:
- 0.8. Názov(-zvy) a adresa(-y) montážneho(-ych) závodu(-ov):
- 0.9. Zástupca výrobcu:

ODDIEL II

1. Ďalšie informácie (ak sa uplatňujú): pozri doplnok
2. Technická služba zodpovedná za vykonávanie skúšok:
3. Dátum skúšobného protokolu:
4. Číslo skúšobného protokolu:
5. (Prípadné) poznámky: pozri doplnok
6. Miesto:
7. Dátum:
8. Podpis:

Prílohy: Informačná dokumentácia

Skúšobný protokol.

⁽¹⁾ Nehodiace sa prečiarknite.

⁽²⁾ Ak prostriedky označenia typu obsahujú znaky, ktoré nie sú dôležité pre opis typu vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, také znaky sú v dokumentácii zastúpené symbolom „?“ (napr. ABC??123??).

⁽³⁾ Klasifikované podľa vymedzení pojmov uvedených v časti A prílohy II k smernici 2007/46/ES.

*Doplňok***k osvedčeniu o typovom schválení ES č. ...**

1. Doplňujúce informácie
 - 1.1. Stručný opis systému výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu, ktorý sa montuje do vozidla:
 4. Príloha II: výsledky skúšok
 - 4.1. Viditeľné značenie jazdného pruhu používané pre skúšky
 - 4.2. Dokumentácia preukazujúca súlad so všetkými inými značeniami jazdného pruhu uvedenými v dodatku k prílohe II k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 351/2012
 - 4.3. Opis variantov systému výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu so špecifickými regionálnymi úpravami, ktoré spĺňajú požiadavky
 - 4.4. Hmotnosť a stav zaťaženia vozidla pri skúškach
 - 4.5. Nastavenie prahovej hodnoty pre výstrahu (len ak je systém výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu vybavený prahovou hodnotou pre výstrahu, ktorú si môže nastaviť samotný používateľ)
 - 4.6. Výsledok skúšky overenia optického výstražného signálu
 - 4.7. Výsledky skúšky výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu
 - 4.8. Výsledky skúšky detekcie poruchy
 - 4.9. Výsledky skúšky deaktivácie (len ak je vozidlo vybavené prostriedkami deaktivácie systému výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu)
5. (Prípadné) poznámky:



PRÍLOHA II

Požiadavky a skúšky pre typové schvaľovanie motorových vozidiel, pokiaľ ide o systémy výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu

1. **Požiadavky**

1.1. *Všeobecné požiadavky*

1.1.1. Účinnosť systému výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu (SVVJP) nesmie byť nepriaznivo ovplyvnená magnetickými ani elektrickými poľami. Musí sa to preukázať súladom s predpisom EHK OSN č. 10 ⁽¹⁾.

1.2. *Požiadavky na fungovanie*

1.2.1. Ak je systém aktívny, tak ako sa to uvádza v bode 1.2.3, SVVJP musí vodiča vždy upozorniť, ak vozidlo prekračuje viditeľné značenie jazdného pruhu pre jazdný pruh, v ktorom sa vozidlo pohybuje, v ktorom sa na ceste strieda priamy úsek so zákrutou s vnútorným značením jazdného pruhu a s polomerom minimálne 250 m, ak neexistuje žiadny dôvod na také prekročenie.

Konkrétne:

1.2.1.1. systém signalizuje vodičovi výstrahu uvedenú v bode 1.4.1, ak je podrobený skúške podľa ustanovení bodu 2.5 (skúška výstrahy pred vybočením) a so značením jazdného pruhu uvedeným v bode 2.2.3;

1.2.1.2. výstrahu uvedenú v bode 1.2.1 možno potlačiť, ak úkon vodiča naznačuje úmysel vybočiť z daného jazdného pruhu.

1.2.2. Systém tiež signalizuje vodičovi výstrahu uvedenú v bode 1.4.2, ak je podrobený skúške podľa ustanovení bodu 2.6 (skúška detekcie poruchy). Signál musí byť trvalý.

1.2.3. SVVJP musí byť aktívny pri rýchlosti vozidla minimálne 60 km/h, pokiaľ nie je manuálne deaktivovaný v súlade s bodom 1.3.

1.3. Ak je vozidlo vybavené prostriedkami na deaktiváciu funkcie SVVJP, musia primerane platiť tieto podmienky:

1.3.1. Funkcia SVVJP sa musí automaticky opätovne aktivovať na začiatku každého nového cyklu zapalovania – cyklus „zapnutý“ (chod).

1.3.2. Trvalý optický výstražný signál informuje vodiča, že došlo k deaktivácii funkcie SVVJP. Na tento účel sa môže použiť žltý výstražný signál uvedený v bode 1.4.2.

1.4. *Výstražné znamenie*

1.4.1. Vodič musí byť schopný výstrahu uvedenú v bode 1.2.1 vnímať, pričom výstraha musí byť signalizovaná jedným z týchto spôsobov:

a) prostredníctvom minimálne dvoch prostriedkov výstrahy, zvolených z optického, akustického a hmatového prostriedku výstrahy;

b) prostredníctvom jedného prostriedku výstrahy, či už hmatového, alebo akustického, spolu s priestorovým označením smeru vodičom nezamýšľaného vybočenia vozidla.

1.4.1.1. Ak sa ako výstraha pred vybočením z jazdného pruhu používa optický signál, môže sa používať výstražný signál poruchy uvedený v bode 1.2.2 v blikajúcom režime.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 116, 8.5.2010, s. 1.

▼B

- 1.4.2. Signalizácia poruchy uvedená v bode 1.2.2 musí byť v podobe žltého optického výstražného signálu.
- 1.4.3. Optické výstražné signály SVVJP sa musia aktivovať buď vtedy, ak je spínač zapalovania (štartovania) v polohe „zapnutý“ (chod), alebo ak je spínač zapalovania (štartovania) v polohe medzi „zapnutý“ (chod) a „štart“, ktorá je výrobcom označená ako kontrolná poloha [počiatočný systém (zapnutý)]. Táto požiadavka sa nevzťahuje na výstražné signály umiestnené v spoločnom priestore.
- 1.4.4. Optické výstražné signály musia byť viditeľné aj pri dennom svetle; vodič musí byť zo svojho sedadla schopný bez ťažkostí overiť vyhovujúci stav týchto signálov.
- 1.4.5. Ak optický výstražný signál upozorní vodiča, že SVVJP nie je na prechodný čas k dispozícii, napríklad z dôvodu nepriaznivého počasia, musí byť tento signál trvalý. Na tento účel sa môže použiť výstražný signál poruchy uvedený v bode 1.4.2.
- 1.5. *Ustanovenia o pravidelnej technickej kontrole*
- 1.5.1. Počas pravidelnej technickej kontroly musí byť možné potvrdiť správny prevádzkový stav SVVJP po jeho zapnutí vizuálnym pozorovaním stavu výstražného signálu poruchy (vypnutý – systém je v poriadku, zapnutý – systém má poruchu).

Ak je výstražný signál poruchy umiestnený v spoločnom priestore, musí sa pred uskutočnením kontroly stavu výstražného signálu poruchy najprv preveriť, či je funkčný spoločný priestor.

- 1.5.2. V čase typového schvaľovania musia byť v dôvernej dokumentácii opísané prostriedky ochrany pred jednoduchou neoprávnenou zmenou prevádzky výstražného signálu poruchy zvolené výrobcom.

Táto požiadavka týkajúca sa ochrany je splnená aj vtedy, ak sú k dispozícii sekundárne prostriedky kontroly správneho prevádzkového stavu SVVJP.

2. Skúšobné postupy

- 2.1. Výrobca musí poskytnúť súbor stručnej dokumentácie obsahujúci údaje o základnej konštrukcii systému a podľa potreby o prostriedkoch prepojenia na iné systémy vozidla. Musí byť vysvetlené fungovanie systému a dokumentácia musí opisovať spôsob kontroly prevádzkového stavu systému, či existuje vplyv na iné systémy vozidla, a tiež metódu(-y) používanú(-é) na zistenie situácií vedúcich k zobrazeniu výstražného signálu poruchy.

2.2. Skúšobné podmienky

- 2.2.1. Skúška sa vykonáva na plochom a suchom asfaltovom alebo betónovom povrchu.

- 2.2.2. Teplota okolia musí byť medzi 0 °C a 45 °C.

2.2.3. Viditeľné značenie jazdného pruhu

- 2.2.3.1. Ako viditeľné značenie jazdného pruhu sa v skúškach výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu podľa bodu 2.6 použije niektoré zo značení uvedených v dodatku k tejto prílohe. Značenie musí byť v dobrom stave a z materiálu zodpovedajúcemu štandardu viditeľného značenia jazdného pruhu platnému v danom členskom štáte. Usporiadanie viditeľného značenia jazdného pruhu použitého pre skúšky sa musí zaznamenať.

▼B

2.2.3.2. Výrobca vozidla musí dokumentáciou preukázať súlad so všetkými ostatnými značeniami jazdného pruhu uvedenými v dodatku k tejto prílohe. Všetky súčasti takej dokumentácie sa prikladajú k skúšobnému protokolu.

2.2.3.3. Ak možno vybaviť typ vozidla rôznymi variantmi SVVJP so špeciálnymi regionálnymi úpravami, výrobca musí prostredníctvom dokumentácie preukázať, že požiadavky tohto nariadenia spĺňajú všetky také varianty.

2.2.4. Skúška sa vykonáva za podmienok viditeľnosti, ktoré umožňujú bezpečnú jazdu požadovanou skúšobnou rýchlosťou.

2.3. *Stav vozidla*

2.3.1. Skúšobná hmotnosť

Vozidlo môže byť skúšané s akýmkoľvek zaťažením, pričom rozloženie hmotnosti medzi nápravy musí byť také, ako uvádza výrobca vozidla, bez toho, aby bola prekročená ktorákoľvek z maximálnych prípustných hmotností pre každú nápravu. Po začatí postupu skúšky sa nesmie vykonať žiadna zmena. Výrobca vozidla musí dokumentáciou preukázať, že systém funguje pri každom zaťažení.

2.3.2. Skúšky vozidla sa vykonávajú s takým tlakom v pneumatikách, ktorý odporúča výrobca vozidla.

2.3.3. Ak je SVVJP vybavený prahovou hodnotou pre výstrahu, ktorú si môže nastaviť samotný používateľ, skúška podľa bodu 2.5 sa vykoná s prahovou hodnotou pre výstrahu nastavenou na maximálne vybočenie z jazdného pruhu. Po začatí postupu skúšky sa nesmie vykonať žiadna zmena.

2.4. *Skúška overenia optického výstražného signálu*

V prípade stojaceho vozidla sa kontroluje, či je (sú) optický(-é) výstražný(-é) signál(-y) v súlade s požiadavkami uvedenými v bode 1.4.3.

2.5. *Skúška výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu*

2.5.1. Vozidlo sa pohybuje rýchlosťou $65 \text{ km/h} \pm 3 \text{ km/h}$ v strede jazdného pruhu tak, aby bola jeho poloha stabilná.

Počas udržiavanej predpísanej rýchlosti vozilo jemne vybočí buď doľava, alebo doprava, a to pri rýchlosti vybočenia medzi $0,1$ až $0,8 \text{ m/s}$ tak, že vozidlo prekročí značenie jazdného pruhu. Skúška sa opakuje pri odlišnej rýchlosti vybočenia v rozmedzí $0,1$ až $0,8 \text{ m/s}$.

Uvedené skúšky sa opakujú s vybočením v opačnom smere.

2.5.2. SVVJP musí vydať výstražné znamenie vybočenia z jazdného pruhu uvedené v bode 1.4.1 najneskôr v momente, keď vonkajšia časť pneumatiky toho predného kolesa vozidla, ktoré je najbližšie k značeniu jazdného pruhu, prekročí líniu vo vzdialenosti $0,3 \text{ m}$ za vonkajším okrajom viditeľného značenia jazdného pruhu, smerom ku ktorému vozidlo vybočuje.

2.6. *Skúška detekcie poruchy*

2.6.1. Simuluje sa porucha SVVJP napríklad odpojením zdroja energie od akéhokoľvek komponentu SVVJP alebo prerušením akéhokoľvek elektrického spojenia medzi komponentmi SVVJP. Elektrické spojenia pre výstražný signál poruchy uvedený v bode 1.4.2 a prostriedok na deaktiváciu SVVJP uvedený v bode 1.3 sa počas simulácie poruchy SVVJP nesmú prerušiť (odpojiť).

▼B

- 2.6.2. Výstražný signál poruchy uvedený v bode 1.4.2 sa musí aktivovať a zostať aktivovaný počas jazdy vozidla a musí sa opätovne aktivovať po následnom cykle zapalovanie „vypnuté“, zapalovanie „zapnuté“, a to po celý čas simulovanej poruchy.
- 2.7. *Skúška deaktivácie*
- 2.7.1. Ak je vozidlo vybavené prostriedkami deaktivácie SVVJP, spínač zapalovania (štartovania) sa uvedie do polohy „zapnutý“ (chod) a deaktivuje sa SVVJP. Aktivuje sa výstražný signál uvedený v bode 1.3.2. Spínač zapalovania (štartovania) sa uvedie do polohy „vypnuté“. Spínač zapalovania (štartovania) sa opätovne uvedie do polohy „zapnuté“ (chod) a overí sa, že predtým aktivovaný výstražný signál nie je opätovne aktivovaný; tým sa ukáže znamenie, že SVVJP bol opätovne aktivovaný tak, ako sa to uvádza v bode 1.3.1. Ak sa systém zapalovania aktivuje prostredníctvom kľúča, uvedená požiadavka musí byť splnená bez toho, aby sa vybral kľúč.

▼ **C1**




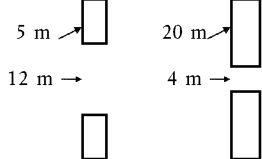
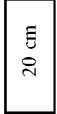

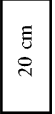
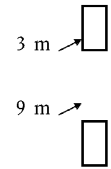
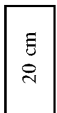

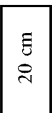
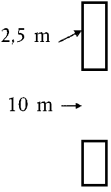
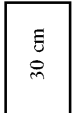
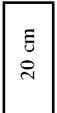
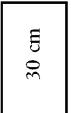
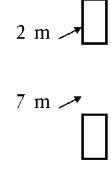
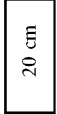

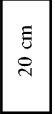
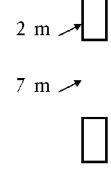



Dodatok

Určenie viditeľného značenia jazdného pruhu


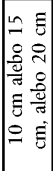

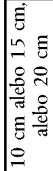




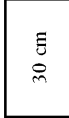




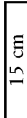




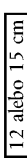




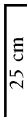




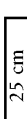




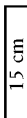

1. Na účely postupov skúšky uvedených v bodoch 2.2 a 2.5 prílohy II musí byť šírka skúšobného jazdného pruhu väčšia ako 3,5 m.
2. Ak nie je v tomto dodatku uvedené inak, predpokladá sa, že viditeľné značenia jazdného pruhu podľa tabuľky 1 majú bielu farbu.
3. Tabuľka 1 sa používa na účely schvaľovania podľa bodov 2.2 a 2.5 prílohy II k tomuto nariadeniu.

Tabuľka 1



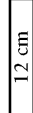
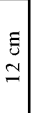




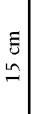
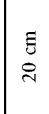



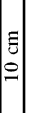
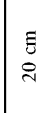


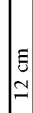
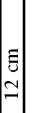
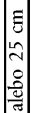




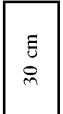




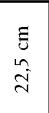

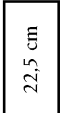
Určené viditeľné značenia jazdného pruhu

| VZOR | | | KRAJINA | ŠÍRKA | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Značenie na ľavom okraji jazdného pruhu | Stredová čiara | Značenie na pravom okraji jazdného pruhu | | Značenie na ľavom okraji jazdného pruhu | Stredová čiara | Značenie na pravom okraji jazdného pruhu |
|  |  |  | Vymedzenie šírky jazdného pruhu na účely tohto nariadenia | | | |
|  | | | ŠPANIELSKO |  |  |  |
|  | | | ŠVÉDSKO |  |  |  |
|  | | | BELGICKO |  |  |  |
|  | | | SPOJENÉ KRÁĽOVSTVO Diaľnica (*) |  |  |  |
|  | | | SPOJENÉ KRÁĽOVSTVO Cesta s dvoma oddelenými vozovkami |  |  |  |

▼ C1

| VZOR | | | KRAJINA | ŠÍRKA | | |
|---|---|--|---|---|---|---|
| Značenie na ľavom okraji jazdného pruhu | Stredová čiara | Značenie na pravom okraji jazdného pruhu | | Značenie na ľavom okraji jazdného pruhu | Stredová čiara | Značenie na pravom okraji jazdného pruhu |
| | 3 m  | | SPOJENÉ KRÁĽOVSTVO Cesta s jednou vozovkou (najvyššia povolená rýchlosť > 40m/h) |  |  |  |
| | 6 m  | | | | | |
| | 5 m  | | DÁNSKO |  |  |  |
| | 10 m  | | | | | |
| | 3 m  | | HOLANSKO |  |  |  |
| | 9 m  | | | | | |
| | 3 m  | | TALIANSKO Cesty druhej triedy a miestne komunikácie |  |  |  |
| | 4,5 m  | | | | | |
| | 4,5 m  | | TALIANSKO Diaľnice |  |  |  |
| | 7,5 m  | | | | | |
| | 3 m  | | TALIANSKO Hlavné cesty |  |  |  |
| | 4,5 m  | | | | | |
| | 4 m  | | ÍRSKO |  |  |  |
| | 8 m  | | | | | |

▼ C1

| VZOR | | | KRAJINA | ŠÍRKA | | |
|---|---|--|--------------------------------|---|---|---|
| Značenie na ľavom okraji jazdného pruhu | Stredová čiara | Značenie na pravom okraji jazdného pruhu | | Značenie na ľavom okraji jazdného pruhu | Stredová čiara | Značenie na pravom okraji jazdného pruhu |
| | 3 m  9 m  | | GRÉCKO |  |  |  |
| | 4 m  10 m  | | PORTUGALSKO |  |  |  |
| | 3 m  9 m  | | FÍNSKO |  |  |  |
| | 4 m  8 m  | | NEMECKO Cesty druhej triedy |  |  |  |
| | 6 m  12 m  | | NEMECKO Diaľnice |  |  |  |
| | 3 m  10 m  | 39 m  13 m  | FRANCÚZSKO Diaľnice (*) |  |  |  |

▼ C1

| VZOR | | | KRAJINA | ŠÍRKA | | |
|---|----------------|--|---|---|----------------|--|
| Značenie na ľavom okraji jazdného pruhu | Stredová čiara | Značenie na pravom okraji jazdného pruhu | | Značenie na ľavom okraji jazdného pruhu | Stredová čiara | Značenie na pravom okraji jazdného pruhu |
| | | | FRANCÚZSKO Hlavné cesty (so 4 jazdnými pruhmi alebo jazdnými pruhmi 2 × 2) | | | |
| | | | FRANCÚZSKO (iné cesty) | | | |

(*) S výnimkou určitých zón (napr. diaľničný privádzač, jazdný pruh pre pomalé vozidlá...).