

Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

► **B**

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 351/2012

av den 23 april 2012

om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 vad gäller krav för typgodkännande avseende installation av varningssystem vid avvikelse ur körfält i motorfordon

(EUT L 110, 24.4.2012, s. 18)

Rättad genom:

► **C1** Rättelse, EUT L 121, 8.5.2012, s. 44 (351/2012)

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 351/2012****av den 23 april 2012****om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 vad gäller krav för typgodkännande avseende installation av varningssystem vid avvikelser ur körfält i motorfordon**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem ⁽¹⁾, särskilt artikel 14.1 a och 14.3 a, och

av följande skäl:

- (1) I förordning (EG) nr 661/2009 anges grundläggande krav för typgodkännande av motorfordon av kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ med avseende på installation av varningssystem vid avvikelser ur körfält. Det är nödvändigt att fastställa särskilda förfaranden, provningar och krav för sådant typgodkännande.
- (2) I förordning (EG) nr 661/2009 föreskrivs att kommissionen får anta åtgärder som undantar vissa fordon eller fordonstyper av kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ från skyldigheten att installera varningssystem vid avvikelser ur körfält om det kan påvisas, på grundval av en kostnadseffektivitetsanalys och med beaktande av alla relevanta säkerhetsaspekter, att dessa system inte är lämpade för fordonet eller fordonstypen i fråga.
- (3) Kostnadseffektivitetsanalysen har visat att varningssystem vid avvikelser ur körfält inte är lämpade för dragfordon med påhängsvagn av kategori N₂ med en högsta vikt som överstiger 3,5 ton men inte 8 ton eftersom det skulle medföra större kostnader än fördelar. Det anses också, på grund av att dessa typer av fordon normalt används under specifika trafikförhållanden, att installationen av varningssystem vid avvikelser ur körfält endast skulle medföra begränsade säkerhetsvinster för fordon av kategorierna M₂ and M₃ av klass A, klass I och klass II, och för ledade bussar av kategori M₃ av klass A, klass I och klass II samt för vissa fordon avsedda för särskilda ändamål, terrängfordon och fordon med fler än tre hjulaxlar. Dessa fordon bör därför undantas från kravet att installera sådana varningssystem.

⁽¹⁾ EUT L 200, 31.7.2009, s. 1.

▼B

- (4) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från tekniska kommittén för motorfordon.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1***Tillämpningsområde**

Denna förordning är tillämplig på fordon i kategorierna M₂, N₂, M₃ och N₃, enligt definitionen i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG ⁽¹⁾, med undantag av följande:

1. dragfordon med påhängsvagn av kategori N₂ med en högsta vikt som överstiger 3,5 ton men inte 8 ton,
2. fordon av kategorierna M₂ och M₃ av klass A, klass I och klass II,
3. ledade bussar av kategori M₃ av klass A, klass I och klass II,
4. terrängfordon av kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ som avses i punkt 4.2 och 4.3 i del A i bilaga II till direktiv 2007/46/EG,
5. fordon avsedda för särskilda ändamål av kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ som avses i punkt 5 i del A i bilaga II till direktiv 2007/46/EG,
6. fordon av kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ med fler än tre hjulaxlar.

*Artikel 2***Definitioner**

I denna förordning gäller, utöver definitionerna i förordning (EG) nr 661/2009, följande definitioner:

1. fordonstyp med avseende på varningssystem vid avvikelser ur körfält: fordon som inte skiljer sig åt i fråga om sådana väsentliga avseenden som
 - a) tillverkarens firmanamn eller varumärke,
 - b) fordonsegenskaper som inverkar väsentligt på varningssystemets prestanda,
 - c) varningssystemets typ och utformning.
2. körfält: ett av de långsgående fält som en vägbanan är uppdelad i (som visas i tillägget till bilaga II).
3. synlig körfältsmarkering: markörer placerade på körfältets gränser och som är direkt synliga för föraren vid färd.

⁽¹⁾ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

▼B

4. avvikelsehastighet: fordonets hastighet vinkelrätt mot den synliga körfältsmarkeringen vid den punkt när varningen utlöses.
5. gemensamt utrymme: ett område där två eller fler informationsfunktioner kan visas, dock inte samtidigt.

*Artikel 3***EG-typgodkännande av fordon med avseende på varningssystem vid avvikelse ur körfält**

1. Tillverkaren eller dennes företrädare ska till typgodkännandemyndigheten lämna in ansökan om EG-typgodkännande av ett fordon med avseende på varningssystem vid avvikelse ur körfält.
2. Ansökan ska utarbetas enligt mallen för informationsdokumentet i del 1 i bilaga I.
3. Om de relevanta kraven enligt bilaga II till den här förordningen är uppfyllda ska godkännandemyndigheten bevilja ett EG-typgodkännande och utfärda ett typgodkännandenummer enligt det numreringsystem som beskrivs i bilaga VII till direktiv 2007/46/EG.
En medlemsstat får inte tilldela samma nummer till en annan fordons-
typ.
4. Vid tillämpning av punkt 3 ska typgodkännandemyndigheten utfärda ett EG-typgodkännandeintyg enligt mallen i del 2 i bilagan I.

Artikel 4

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

▼B*BILAGA I***Standardmallar för informationsdokument och EG-typgodkännandeintyg**

DEL 1

Informationsdokument**MALL**

Informationsdokument nr ... för EG-typgodkännande av ett fordon med avseende på varningssystem vid avvikelse ur körfält.

Följande upplysningar ska lämnas i tre exemplar tillsammans med en innehållsförteckning. Alla ritningar ska tillhandahållas i lämplig skala och vara tillräckligt detaljerade. De ska vara i A4-format eller vikta till A4-format. Eventuella fotografier ska vara tillräckligt detaljerade.

Om de system, komponenter eller separata tekniska enheter som avses i detta informationsdokument är elektroniskt styrda, ska uppgifter om deras prestanda lämnas.

0. ALLMÄNT
- 0.1. Fabrikat (tillverkarens firmanamn):
- 0.2. Typ:
- 0.2.0.1. Chassi:
- 0.2.0.2. Karosseri/komplett fordon:
- 0.2.1. Ev. varumärke(n):
- 0.3. Identifiering av typ, om sådan finns märkt på fordonet ^(b):
- 0.3.0.1. Chassi:
- 0.3.0.2. Karosseri/komplett fordon:
- 0.3.1. Märkningens placering:
- 0.3.1.1. Chassi:
- 0.3.1.2. Karosseri/komplett fordon:
- 0.4. Fordonskategori ^(c):
- 0.5. Tillverkarens namn och adress:
- 0.6. Placering av föreskrivna skyltar samt fästsättningsmetod och placering av fordonets identifieringsnummer:
- 0.6.1. På chassit:
- 0.6.2. På karosseriet:
- 0.9. Namn på och adress till tillverkarens eventuella företrädare:
1. ALLMÄNNA UPPGIFTER OM FORDONETS KONSTRUKTION
- 1.1. Fotografier och/eller ritningar av ett representativt fordon:

▼B

- 1.2. Måttskiss av hela fordonet:
- 1.3. Antal axlar och hjul:
- 1.3.1. Antal axlar med tvillingmonterade hjul och deras placering:
- 1.3.2. Antal styraxlar och deras placering:
- 1.3.3. Drivaxlar (antal, placering, koppling till andra axlar):
- 1.8. Styrning: vänster/höger ⁽¹⁾
2. VIKTER OCH MÅTT ^(†) ^(€)
(i kg och mm) (hänvisa till ev. ritning)
- 2.1. Hjulbas(er) (vid full last) ^(€1)
- 2.1.1. Tvåaxliga fordon:
- 2.1.1.1. Fordon med tre eller fler axlar
- 2.3. Spårvidd och axelbredd
- 2.3.1. Spårvidd för varje styraxel ^(€4):
- 2.3.2. Spårvidd för samtliga övriga axlar ^(€4):
- 2.3.3. Bredd för den bredaste bakaxeln:
- 2.3.4. Bredd för den främsta axeln (mätt vid däckens yttersta punkter förutom utbuktningen av däcken närmast marken):
- 2.4. Fordonets maximala mått (totalt)
- 2.4.1. För chassi utan karosseri:
- 2.4.1.1. Längd ^(€5):
- 2.4.1.1.1. Största tillåtna längd:
- 2.4.1.1.2. Minsta tillåtna längd:
- 2.4.1.2. Bredd ^(€7):
- 2.4.1.2.1. Största tillåtna bredd:
- 2.4.1.2.2. Minsta tillåtna bredd:
- 2.4.2. För chassier med karosseri
- 2.4.2.1. Längd ^(€5):
- 2.4.2.1.1. Lastytans längd:
- 2.4.2.2. Bredd ^(€7):
- 2.4.3. För karosser godkända utan chassin (fordon av kategorierna M₂ och M₃)
- 2.4.3.1. Längd ^(€5):
- 2.4.3.2. Bredd ^(€7):

▼B

2.6. Tjänstevikt

Fordonets vikt med karosseri och, för dragfordon i andra kategorier än M₁, med kopplingsanordning om den är fabriksmonterad, i körklart skick, eller vikten av chassit eller av chassit med hytt utan kaross och/eller kopplingsanordning om karossen och/eller kopplingsanordningen inte är fabriksmonterade (inklusive vätskor, verktyg, reservhjul, om monterat, och förare, och för bussar och långfärdsbussar, vikten av en besättningsmedlem om det i fordonet finns en sittplats avsedd för besättning)^(h) (maximum och minimum för varje variant):

4.7. Fordonets högsta konstruktionshastighet (km/tim)^(a):

13. SÄRSKILDA BESTÄMMELSER FÖR BUSSAR OCH LÅNGFÄRDSBUSSAR

13.1. Fordonsklass: Klass III/Klass B⁽¹⁾

Förklarande anmärkningar

- (¹) Stryk det som inte är tillämpligt (det finns fall där ingenting behöver strykas när mer än ett alternativ är tillämpligt).
- (^b) Om typidentifieringsmärknings innehåller tecken som inte är relevanta för beskrivningen av det fordon, den komponent eller den separata tekniska enhet som omfattas av denna information ska dessa tecken ersättas av symbolen "???" i dokumentationen (t.ex. ABC??123??).
- (^c) Klassificerade enligt definitionerna i del A i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.
- (^f) När det finns ett utförande med normal hytt och ett utförande med sovhytt, ska vikter och mått anges för båda.
- (^e) ISO-standard 612:1978 – Bilar – Mått för bilar och släpfordon – Terminologi.
- (^{g1}) — Fordonets hjulbas ska bestämmas i enlighet med:
punkt 6.4.1 i ISO-standard 612:1978 för motorfordon och släpvagn,
punkt 6.4.2 i ISO-standard 612:1978 för påhängsvagn och släpkärra.
Anm.:
För släpkärror ska kopplingens axel betraktas som den främsta axeln.
- (^{g4}) — Axlarnas spårvidd ska bestämmas i enlighet med punkt 6.5 i ISO-standard 612:1978.
- (^{g5}) — Fordonets längd ska bestämmas i enlighet med:
punkt 6.1 i ISO-standard 612:1978 för fordon av kategori M₁,
punkt 2.4.1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 97/27/EG⁽¹⁾ för fordon av andra kategorier än M₁.
För släpvagnar ska längden bestämmas enligt punkt 6.1.2 i ISO-standard 612:1978.
- (^{g7}) — För fordon av kategori M₁ ska bredden bestämmas i enlighet med punkt 6.2 i ISO-standard 612:1978. För fordon av andra kategorier än M₁ ska bredden bestämmas i enlighet med punkt 2.4.2 i bilaga I till direktiv 97/27/EG.
- (^h) Förarens vikt och, i förekommande fall, besättningsmedlemmens är fastställd till 75 kg (indelad i 68 kg personvikt och 7 kg bagagevikt enligt ISO standard 2416:1992), bränsletanken är fylld till 90 % och övriga vätskesystem (utom de för spillvatten) till 100 % av den kapacitet som anges av tillverkaren.
- (^a) För släpfordon: den högsta tillåtna hastigheten enligt tillverkaren.

(¹) EGT L 233, 25.8.1997, s. 1.

▼B

DEL 2

MALL

(Största format: A4 (210 × 297 mm))

EG-TYPGODKÄNNANDEINTYG

Typgodkännandemyndighetens stämpel

Meddelande om

- EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- utökning av EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- avslag på ansökan om EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- återkallat EG-typgodkännande ⁽¹⁾

av en typ av fordon med avseende på varningssystem vid avvikelse ur körfält enligt kommissionens förordning (EU) nr 351/2012 i dess senaste lydelse.

EG-typgodkännandenummer: _____

Skäl för utökning:

AVSNITT I

- 0.1 Fabrikat (tillverkarens firmanamn):
- 0.2 Typ:
- 0.2.1 Ev. varumärke(n):
- 0.3 Identifiering av typ, om sådan finns märkt på fordonet ⁽²⁾:
- 0.3.1 Märkningens placering:
- 0.4 Fordonskategori ⁽³⁾:
- 0.5 Tillverkarens namn och adress:
- 0.8 Namn på och adress(er) till monteringsanläggning(ar):
- 0.9 Namn på och adress till tillverkarens eventuella företrädare:

AVSNITT II

1. Ev. ytterligare information: (se addendum)
2. Teknisk tjänst som ansvarar för utförandet av provningarna:
3. Provningsrapportens datum:
4. Provningsrapportens nummer:
5. Ev. anmärkningar: (se addendum)
6. Ort:
7. Datum:
8. Underskrift:

Bilagor: Tekniskt underlag

Provningsrapport

⁽¹⁾ Stryk det som inte är tillämpligt.

⁽²⁾ Om typidentifieringsmärkningen innehåller tecken som inte är relevanta för beskrivningen av det fordon, den komponent eller den separata tekniska enhet som omfattas av denna information ska dessa tecken ersättas av symbolen "???" i dokumentationen (t.ex. ABC??123??).

⁽³⁾ Klassificerade enligt definitionerna i avsnitt A i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.

*Addendum***till EG-typgodkännandeintyg nr. ...**

1. Ytterligare information
 - 1.1 Kortfattad beskrivning av det varningssystem vid avvikelse ur körfält som är monterat på fordonet
 4. Provningsresultat enligt bilaga II
 - 4.1 Synlig körfältsmarkering som använts vid provning
 - 4.2 Dokumentation som visar överensstämmelse med samtliga övriga körfältsmarkeringar som beskrivs i tillägget till bilaga II till kommissionens förordning (EU) nr 351/2012
 - 4.3 Beskrivning av varianter med särskilda regionala anpassningar av varningssystemet vid avvikelse ur körfält som uppfyller kraven
 - 4.4 Fordonslastens vikt och lastförhållanden vid provning
 - 4.5 Inställning av larmtröskel (endast om varningssystemet vid avvikelse ur körfält är utrustat med larmtröskel som kan ändras av användaren)
 - 4.6 Resultat av provning av optisk varningssignal
 - 4.7 Resultat av provning av varning vid avvikelse ur körfält
 - 4.8 Resultat av provning av felvarning
 - 4.9 Resultat av provning av deaktivering (endast om fordonet är utrustat med en anordning för att deaktivera varningssystemet vid avvikelse ur körfält)
5. Ev. anmärkningar:



BILAGA II

Krav och provningsförfaranden för typgodkännande av motorfordon med avseende på varningssystem vid avvikelse ur körfält

1. **Krav**

1.1 *Allmänna krav*

1.1.1 Varningssystemets funktion ska inte påverkas negativt av magnetiska eller elektriska fält. Detta ska visas genom överensstämmelse med föreskrifter nr 10 från FN/ECE ⁽¹⁾.

1.2 *Funktionskrav*

1.2.1 När varningssystemet är aktivt enligt punkt 1.2.3 ska det varna föraren om fordonet utan att föraren avser det korsar en synlig körfältsmarkering för det körfält där fordonet befinner sig, på en väg vars sträckning varierar mellan raksträcka och en kurva, där den innersta körfältsmarkeringen har en radie av minst 250 m.

Närmare bestämt:

1.2.1.1 ska varningssystemet ge föraren en varning enligt punkt 1.4.1, när det provas i enlighet med bestämmelserna i punkt 2.5 (provning av varning vid avvikelse ur körfält) och med körfältsmarkeringar enligt punkt 2.2.3,

1.2.1.2 kan varningen enligt punkt 1.2.1 inställas om föraren utför en handling för att indikera avsikt att avvika ur körfältet.

1.2.2 Systemet ska också ge föraren en varning enligt punkt 1.4.2 när det provas enligt bestämmelserna i punkt 2.6 (provning av felvarning). Varningssignalen ska vara konstant.

1.2.3 Varningssystemet ska åtminstone vara aktivt vid fordons hastigheter över 60 km/tim om det inte manuellt deaktiveras enligt punkt 1.3.

1.3 Om fordonet är utrustat med en anordning för att deaktivera varningssystemet vid avvikelse ur körfält ska följande villkor tillämpas när så är lämpligt:

1.3.1 Varningssystemet ska automatiskt återaktiveras varje gång en ny tändningscykel påbörjas (tändning på/körning).

1.3.2 En konstant optisk varningssignal ska informera föraren om att varningssystemet är deaktiverat. Den gula varningssignalen som specificeras i punkt 1.4.2 kan användas för detta syfte.

1.4 *Varningsindikering*

1.4.1 Den varning som anges i punkt 1.2.1 ska vara märkbar för föraren och ges via antingen

a) minst två varningsmetoder, att väljas mellan optisk, akustisk eller haptisk, eller

b) en varningsmetod, att väljas mellan haptisk eller akustisk, med en indikering av i vilken riktning fordonet avviker.

1.4.1.1 Om en optisk signal används som varning vid avvikelse ur körfält kan varningssignalen för fel enligt punkt 1.2.2 användas i blinkande läge.

⁽¹⁾ EUT L 116, 8.5.2010, s. 1.

▼B

- 1.4.2 Felvarningen enligt punkt 1.2.2 ska vara en gul optisk varningssignal.
- 1.4.3 Varningssystemets optiska varningssignaler ska aktiveras antingen när tändningskontakten (startkontakten) ställs i läge ”på” (kör) eller när tändningskontakten (startkontakten) är i ett läge mellan ”på” (kör) och ”start” som tillverkaren utformat som ett kontrolläge (startsystem [påslagning]). Detta krav gäller inte för varningssignaler som visas i ett gemensamt utrymme.
- 1.4.4 De optiska varningssignalerna ska vara synliga även i dagsljus. Föraren ska från förarsätet enkelt kunna kontrollera att varningssignalerna fungerar.
- 1.4.5 När föraren ges en optisk varningssignal som indikerar att varningssystemet för tillfället inte fungerar, till exempel vid ogynnsamma väderförhållanden, ska signalen vara konstant. Felvarningssignalen som specificeras i punkt 1.4.2 kan användas för detta syfte.

1.5 *Bestämmelser om regelbunden teknisk kontroll*

- 1.5.1 Vid en regelbunden teknisk kontroll ska det vara möjligt att visuellt kontrollera att varningssystemet fungerar korrekt genom att observera felvarningssignalens tillstånd när systemet slagits på (av – systemet fungerar, på – fel i systemet).

Om felvarningssignalen visas i ett gemensamt utrymme, måste det kontrolleras att det gemensamma utrymmet fungerar innan kontrollen av felvarningssignalen utförs.

- 1.5.2 I samband med typgodkännandet ska det under sekretess redogöras för det sätt som tillverkaren valt som skydd mot enkel obehörig ändring av felvarningssignalens funktion.

Detta skydds krav anses alternativt uppfyllt om det finns ett sekundärt sätt att kontrollera varningssystemets korrekta driftstatus.

2. **Provningsförfaranden**

- 2.1 Tillverkaren ska tillhandahålla en kortfattad dokumentation om systemets grundläggande konstruktion och eventuellt hur systemet är kopplat till andra fordonssystem. Systemets funktion ska förklaras och dokumentationen ska beskriva hur systemets driftstatus kontrolleras, om andra fordonssystem påverkas och den metod eller de metoder som används för att fastställa i vilka situationer en felvarningssignal ska visas.

2.2 *Provningsförhållanden*

- 2.2.1 Provningsen ska utföras på ett plant och torrt underlag av asfalt eller betong.
- 2.2.2 Omgivningstemperaturen ska vara 0 °C–45 °C.
- 2.2.3 **Synliga körfältsmarkeringar**

- 2.2.3.1 De synliga körfältsmarkeringar som används för provning av varning vid avvikelser ur körfält enligt punkt 2.6 ska vara en av de markeringar som anges i tillägget till denna bilaga. Markeringarna ska vara i gott skick och av ett material som överensstämmer med standarden för synliga körfältsmarkeringar i den berörda medlemsstaten. Utformningen av de synliga körfältsmarkeringar som används vid provning ska anges.

▼B

2.2.3.2 Fordonstillverkaren ska genom dokumentation visa överensstämmelse med samtliga övriga körfältsmarkeringar som anges i tillägget till denna bilaga. All sådan dokumentation ska bifogas provningsrapporten.

2.2.3.3 Om fordonstypen kan utrustas med olika varianter med särskilda regionala anpassningar av varningssystemet ska tillverkaren genom dokumentation visa att kraven i denna förordning uppfylls av alla varianter.

2.2.4 Provingen ska utföras under siktförhållanden som tillåter trafiksäker körning vid den specificerade hastigheten.

2.3 *Fordonsförhållanden*

2.3.1 *Provningsvikt*

Fordonet får provas under alla lastförhållanden, förutsatt att viktfordelningen mellan axlarna är den som angetts av fordonstillverkaren och den högsta tillåtna vikten inte överskrider för någon axel. Ingen ändring får göras när provningen har påbörjats. Fordonstillverkaren ska genom dokumentation visa att systemet fungerar vid alla lastförhållanden.

2.3.2 Fordonet ska provas med de däcktryck som rekommenderas av fordonstillverkaren.

2.3.3 Om varningssystemet är utrustat med en larmtröskel som kan ändras av användaren ska provningen enligt punkt 2.5 utföras med larmtröskeln på den högsta möjliga inställningen. Ingen ändring får göras när provningen har påbörjats.

2.4 *Proving av optisk varningssignal*

Med fordonet stillastående kontrolleras att den optiska varningssignalen, eller varningssignalerna, uppfyller kraven i punkt 1.4.3.

2.5 *Proving av varning vid avvikelse ur körfält*

2.5.1 Fordonet ska framföras vid en hastighet av 65 ± 3 km/tim i mitten av provningskörfältet på ett så jämnt sätt att fordonets läge i fältet är konstant.

Vid bibehållen hastighet ska fordonet försiktigt fås att avvika, antingen åt vänster eller åt höger, med en avvikelsehastighet på 0,1–0,8 m/s så att fordonet korsar körfältsmarkeringen. Provingen ska upprepas vid olika avvikelsehastigheter inom intervallet 0,1–0,8 m/s.

Provingarna ska sedan upprepas med avvikelsen åt det andra hållet.

2.5.2 Varningssystemet ska indikera varning vid avvikelse ur körfält enligt punkt 1.4.1 senast när utsidan av det främre däck som är närmast körfältsmarkeringen korsar en linje 0,3 m utanför yttre kanten av den körfältsmarkering som fordonet avviker över.

2.6 *Proving av felvarning*

2.6.1 Ett fel på varningssystemet ska simuleras, exempelvis genom att strömförsörjningen till en komponent av varningssystemet bryts eller genom att de elektriska anslutningarna mellan komponenter av varningssystemet kopplas ur. De elektriska anslutningarna för felvarningssignalen enligt punkt 1.4.2 eller deaktiveringsanordningen enligt punkt 1.3 ska inte kopplas ur vid simulering av fel i varningssystemet.

▼B

- 2.6.2 Felvarningssignalen som anges i punkt 1.4.2 ska aktiveras och förbli aktiverad under tiden som fordonet framförs, och återaktiveras efter en följande av- och påslagning av tändningen, så länge som det simulerade felet kvarstår.
- 2.7 *Provning av deaktivering*
- 2.7.1 Om fordonet är utrustat med en anordning för att deaktivera varningssystemet ska tändningskontakten (startkontakten) ställas i läge "på" (kör) och varningssystemet deaktiveras. Varningssignalen enligt punkt 1.3.2 ska därmed aktiveras. Tändningskontakten (startkontakten) ska ställas i läge "av". Därefter ska tändningskontakten (startkontakten) återigen ställas i läge "på" (kör) för att kontrollera att den tidigare aktiverade varningssignalen inte återaktiveras, något som visar att varningssystemet återaktiverats enligt punkt 1.3.1. Om tändningen slås på med hjälp av en "nyckel" ska detta krav uppfyllas utan att nyckeln avlägsnas.

▼ C1

Tillägg

Synliga körfältsmarkeringar


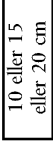
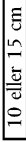
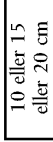




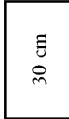



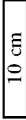



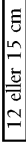
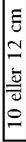
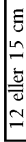







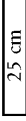
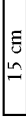
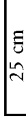




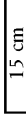

1. Vid genomförandet av provningar enligt punkterna 2.2 och 2.5 i bilaga II ska bredden på provningskörfältet vara mer än 3,5 m.
2. De synliga körfältsmarkeringar som anges i tabell 1 antas vara vita om inte annat anges i detta tillägg.
3. Tabell 1 ska användas för godkännande i enlighet med punkterna 2.2 och 2.5 i bilaga II till denna förordning.

Tabell 1



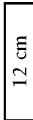
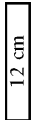


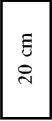

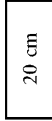


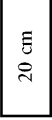

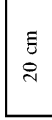


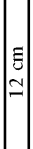
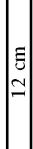
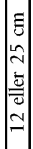


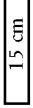
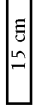





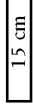



Synliga körfältsmarkeringar

MÖNSTER			LAND	BREDD		
Körfältsmarkering, vänsterkant	Mittlinje	Körfältsmarkering, högerkant		Körfältsmarkering, vänsterkant	Mittlinje	Körfältsmarkering, högerkant
<p>Körfältsbredd ← → Körfältsbredd</p>			Definition av körfältsbredd som gäller i denna förordning			
	<p>5 m → 20 m → 12 m → 4 m → </p>		SPANIEN			
	<p>3 m → 9 m → </p>		SVERIGE			
	<p>2,5 m → 10 m → </p>		BELGIEN			
	<p>2 m → 7 m → </p>		FÖRENADE KUNGARIKET Motorväg (*)			
	<p>2 m → 7 m → </p>		FÖRENADE KUNGARIKET Väg med två körbanor skilda med mittremsa			

▼ C1

MÖNSTER			LAND	BREDD		
Körfältsmarke- ring, vänsterkant	Mittlinje	Körfältsmarke- ring, högerkant		Körfältsmarke- ring, vänsterkant	Mittlinje	Körfältsmarke- ring, högerkant
	3 m 		FÖRENADE KUNGARIKET Väg med en körbana utan mittremsa (hastighetsbegränsning > 40 mph)			
	6 m 					
	5 m 		DANMARK			
	10 m 					
	3 m 		NEDERLÄNDERNA			
	9 m 					
	3 m 		ITALIEN Mindre och lokala vägar			
	4,5 m 					
	4,5 m 		ITALIEN Motorväg			
	7,5 m 					
	3 m 		ITALIEN Huvudväg			
	4,5 m 					
	4 m 		IRLAND			
	8 m 					

▼ C1

MÖNSTER			LAND	BREDD		
Körfältsmarke- ring, vänsterkant	Mittlinje	Körfältsmarke- ring, högerkant		Körfältsmarke- ring, vänsterkant	Mittlinje	Körfältsmarke- ring, högerkant
	3 m 		GREKLAND			
	9 m 					
	4 m 		PORTUGAL			
	10 m 					
	3 m 		FINLAND			
	9 m 					
	4 m 		TYSKLAND Mindre vägar			
	8 m 					
	6 m 		TYSKLAND Motorväg			
	12 m 					
	3 m 	39 m 	FRANKRIKE Motorväg (*)			
	10 m 	13 m 				

▼ C1

MÖNSTER			LAND	BREDD		
Körfältsmarke- ring, vänsterkant	Mittlinje	Körfältsmarke- ring, högerkant		Körfältsmarke- ring, vänsterkant	Mittlinje	Körfältsmarke- ring, högerkant
			FRANKRIKE Huvudvägar (Fyrfältsväg eller 2 × 2 körfält)			
			FRANKRIKE (Övriga vägar)			

(*) Vissa områden undantagna (t.ex. på- och avfarter, körfält för långsamma fordon ...).