

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 351/2012

ze dne 23. dubna 2012,

kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky pro schvalování typu pro montáž systémů varování u motorových vozidel při vybočení z jízdního pruhu

EVROPSKÁ KOMISE,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

Článek 1

Oblast působnosti

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti⁽¹⁾, a zejména na čl. 14 odst. 1 písm. a) a čl. 14 odst. 3 písm. a) uvedeného nařízení,

Toto nařízení se vztahuje na vozidla kategorií M₂, N₂, M₃ a N₃, jak jsou definována v příloze II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES⁽²⁾, s výjimkou následujících:

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení (ES) č. 661/2009 stanoví základní požadavky pro schvalování typu motorových vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃ s ohledem na montáž systémů varování při vybočení z jízdního pruhu. Pro takové schválení typu je nutné stanovit zvláštní postupy, zkoušky a požadavky.
- (2) Nařízení (ES) č. 661/2009 stanoví, že Komise může přijmout opatření osvobozující některá vozidla či třídy vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃ od povinnosti namontovat do nich systémy varování při vybočení z jízdního pruhu v případech, kdy by montáž těchto systémů nebyla na základě analýzy nákladů a přínosů a s přihlédnutím ke všem příslušným bezpečnostním hlediskům u těchto vozidel či tříd vozidel vhodná.
- (3) Analýza nákladů a přínosů prokázala, že montáž systémů varování při vybočení z jízdního pruhu u tahačů návěsů kategorie N₂ s maximální hmotností vyšší než 3,5 tuny, ale nepřevyšující 8 tun, není vhodná vzhledem k tomu, že náklady převyšují přínosy. Navíc se má za to, že z důvodu jejich typických použití v konkrétních podmínkách silničního provozu by montáž systémů varování při vybočení z jízdního pruhu představovala pouze omezené přínosy pro bezpečnost u vozidel kategorie M₂ a M₃ třídy A, třídy I a třídy II a u kloubových autobusů kategorie M₃ třídy A, třídy I a třídy II, jakož i u některých vozidel zvláštního určení, terénních vozidel a vozidel s více než třemi nápravami. Tato vozidla by proto měla být osvobozena od povinnosti montáže těchto systémů.
- (4) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Technického výboru – motorová vozidla,

- 1) tahače návěsů kategorie N₂ s maximální hmotností vyšší než 3,5 tuny, ale nepřevyšující 8 tun;
- 2) vozidla kategorií M₂ a M₃ třídy A, třídy I a třídy II;
- 3) kloubové autobusy kategorie M₃ třídy A, třídy I a třídy II;
- 4) terénní vozidla kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃, jak jsou uvedena v bodech 4.2 a 4.3 části A přílohy II směrnice 2007/46/ES;
- 5) vozidla zvláštního určení kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃, jak jsou uvedena v bodě 5 části A přílohy II směrnice 2007/46/ES;
- 6) vozidla kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃ s více než třemi nápravami.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí, vedle definic uvedených v nařízení (ES) č. 661/2009, tyto definice:

- 1) „Typem vozidla z hlediska jeho systému varování při vybočení z jízdního pruhu“ se rozumí kategorie vozidel, jež se neodlišují v takových základních hlediscích, jako jsou:
 - a) výrobní nebo obchodní značka výrobce;
 - b) vlastnosti vozidla, které významně ovlivňují funkci systému varování při vybočení z jízdního pruhu;
 - c) typ a konstrukce systému varování při vybočení z jízdního pruhu.
- 2) „Jízdním pruhem“ se rozumí jeden z podélných pruhů, do kterých je rozdělena vozovka (jak je uvedeno v dodatku k příloze II).

⁽¹⁾ Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

- 3) „Viditelným označením jízdního pruhu“ se rozumí směrové sloupky záměrně umístěné na hranicích jízdního pruhu, které jsou přímo viditelné řidičem při řízení.
- 4) „Rychlostí vybočení“ se rozumí rychlost přibližování vozidla v pravém úhlu k viditelnému značení jízdního pruhu v okamžiku varování.
- 5) „Společným prostorem“ se rozumí prostor, na kterém mohou být zobrazeny dvě nebo více informačních funkcí, avšak nikoliv současně.

Článek 3

ES schválení typu pokud jde o systém varování při vybočení z jízdního pruhu

1. Výrobce nebo jeho zástupce předloží schvalovacímu orgánu žádost o ES schválení typu vozidla, pokud jde o systém varování při vybočení z jízdního pruhu.

2. Žádost musí být vyhotovena podle vzoru informačního dokumentu uvedeného v příloze I části 1.

3. Jsou-li splněny příslušné požadavky stanovené v příloze II tohoto nařízení, udělí schvalovací orgán ES schválení typu a vydá číslo schválení typu v souladu se systémem číslování stanoveným v příloze VII směrnice 2007/46/ES.

Členský stát nesmí přidělit stejné číslo jinému typu vozidla.

4. Pro účely odstavce 3 schvalovací orgán vydá certifikát ES schválení typu podle vzoru uvedeného v příloze I části 2.

Článek 4

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 23. dubna 2012.

Za Komisi
José Manuel BARROSO
předseda

PŘÍLOHA I

Standardní vzory informačního dokumentu a certifikátu ES schválení typu

ČÁST 1

Informační dokument

VZOR

Informační dokument č. ... pro ES schválení typu vozidla, pokud jde o systémy varování při vybočení z jízdního pruhu.

Následující informace se spolu se soupisem obsahu dodávají trojmo. Předkládají-li se výkresy, musí být kresleny ve vhodném měřítku na formátu A4 a musí být dostatečně podrobné nebo musí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musí zobrazovat podrobně.

Mají-li systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky uvedené v této příloze elektronické řízení, musí být dodány informace o jeho výkonu.

0. OBECNĚ
 - 0.1 Značka (obchodní název výrobce):
 - 0.2 Typ:
 - 0.2.0.1 Podvozek:
 - 0.2.0.2 Karoserie/úplné vozidlo:
 - 0.2.1 Obchodní označení (je-li/jsou-li k dispozici):
 - 0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen ^(b):
 - 0.3.0.1 Podvozek:
 - 0.3.0.2 Karoserie/úplné vozidlo:
 - 0.3.1 Umístění tohoto označení:
 - 0.3.1.1 Podvozek:
 - 0.3.1.2 Karoserie/úplné vozidlo:
 - 0.4 Kategorie vozidla ^(c):
 - 0.5 Název a adresa výrobce:
 - 0.6 Umístění a způsob připevnění povinných štítků a umístění identifikačního čísla vozidla:
 - 0.6.1 Na podvozku:
 - 0.6.2 Na karoserii:
 - 0.9 Název a adresa zástupce výrobce (existuje-li):
1. OBECNÉ KONSTRUKČNÍ VLASTNOSTI VOZIDLA
 - 1.1 Fotografie a/nebo výkresy reprezentující typ vozidla:
 - 1.2 Rozměrový výkres celého vozidla:
 - 1.3 Počet náprav a kol:
 - 1.3.1 Počet a umístění náprav s dvojitou montáží kol:
 - 1.3.2 Počet a umístění řízených náprav:
 - 1.3.3 Hnací nápravy (počet, umístění, propojení):
 - 1.8 Řízení: levostranné/pravostranné ⁽¹⁾.
2. HMOTNOSTI A ROZMĚRY ^(f) ^(g)

(v kg a mm) (případně uveďte odkaz na výkres)

 - 2.1 Rozvor (rozvory) náprav (plně naloženého vozidla) ^(g¹)
 - 2.1.1 Vozidla s dvěma nápravami:
 - 2.1.1.1 Vozidla s třemi nebo více nápravami
 - 2.3 Rozchod (rozchody) kol a šířka (šířky) náprav
 - 2.3.1 Rozchod kol u jednotlivých řízených náprav ^(g⁴):
 - 2.3.2 Rozchod kol u všech ostatních náprav ^(g⁴):

- 2.3.3 Šířka nejširší zadní nápravy:
- 2.3.4 Šířka nejpřednější nápravy (měřená v bodech největší vzdálenosti vnějších bočnic pneumatik s vyloučením vyboulení v blízkosti styku pneumatiky se zemí):
- 2.4 Rozsah vnějších rozměrů vozidla
- 2.4.1 U podvozku bez karoserie
- 2.4.1.1 Délka ⁽⁸⁵⁾:
- 2.4.1.1.1 Maximální přípustná délka:
- 2.4.1.1.2 Minimální přípustná délka:
- 2.4.1.2 Šířka ⁽⁸⁷⁾:
- 2.4.1.2.1 Maximální přípustná šířka:
- 2.4.1.2.2 Minimální přípustná šířka:
- 2.4.2 U podvozku s karoserií
- 2.4.2.1 Délka ⁽⁸⁵⁾:
- 2.4.2.1.1 Délka ložného prostoru:
- 2.4.2.2 Šířka ⁽⁸⁷⁾:
- 2.4.3 U karoserie schválené bez podvozku (vozidla M₂ a M₃)
- 2.4.3.1 Délka ⁽⁸⁵⁾:
- 2.4.3.2 Šířka ⁽⁸⁷⁾:
- 2.6 Hmotnost vozidla v provozním stavu
- Hmotnost vozidla v provozním stavu s karoserií a u tažných vozidel kategorie jiné než M₁ se spojovacím zařízením, pokud je namontováno výrobcem, nebo hmotnost podvozku nebo podvozku s kabinou, bez karoserie a/nebo spojovacího zařízení, pokud výrobce karoserie a/nebo spojovací zařízení nemontuje (včetně kapalin, nářadí, náhradního kola, je-li namontováno, a řidiče, u autobusů a autokarů včetně hmotnosti člena posádky, pokud je ve vozidle montováno služební sedadlo) ⁽¹⁾ (maximální a minimální hodnota pro každou variantu):
- 4.7 Maximální konstrukční rychlost vozidla (km/h) ⁽⁹⁾:
13. ZVLÁŠTNÍ USTANOVENÍ PRO AUTOBUSY A AUTOKARY
- 13.1 Třída vozidla: Třída III/třída B ⁽¹⁾

Vysvětlivky

- ⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte (mohou nastat případy, kdy není třeba škrtnat nic, pokud vyhovuje více položek).
- ⁽²⁾ Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týká tento informační dokument, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).
- ⁽³⁾ Klasifikace podle definic uvedených v části A přílohy II směrnice 2007/46/ES.
- ⁽⁴⁾ Pokud existuje jedna verze se standardní kabinou a jiná s kabinou s lůžky, uveďte obě řady údajů o hmotnosti a rozměrech.
- ⁽⁵⁾ Norma ISO 612:1978 – Road vehicles – Dimensions of motor vehicles and towed vehicles – terms and definitions.
- ⁽⁶¹⁾ — Rozvor náprav vozidla se určí v souladu s:
bodem č. 6.4.1 normy ISO 612:1978 pro motorové vozidlo a ojí tažené přípojné vozidlo;
bodem č. 6.4.2 normy ISO 612:1978 pro návěs a přívěs s nápravami uprostřed
Poznámka:
U přívěsu s nápravami uprostřed se náprava spojení považuje za nejpřednější nápravu.
- ⁽⁶⁴⁾ — Rozchod kol náprav se určí v souladu s bodem č. 6.5 normy ISO 612:1978.
- ⁽⁶⁵⁾ — Délka vozidla se určí v souladu s:
bodem č. 6.1 normy ISO 612:1978 pro vozidla kategorie M₁;
bodem č. 2.4.1 přílohy I směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/27/ES ⁽¹⁾ pro vozidla jiné kategorie než M₁
V případě přípojných vozidel musí být délky určeny v souladu s bodem č. 6.1.2 normy ISO 612:1978.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 233, 25.8.1997, s. 1.

- (^{g7}) — Šířka vozidel kategorie M₁ se určí v souladu s bodem č. 6.2 normy ISO 612:1978. Pro vozidla jiné kategorie než M₁ se šířka určí v souladu s bodem č. 2.4.2 přílohy I směrnice 97/27/ES.
- (^h) Hmotnost řidiče a případně člena posádky se uvažuje 75 kg (podle normy ISO 2416:1992, z toho připadá na hmotnost osoby 68 kg a 7 kg na hmotnost zavazadla), palivová nádrž se naplní na 90 % a ostatní systémy plněné kapalinami (s výjimkou těch na použitou vodu) se naplní na 100 % podle výrobce.
- (^g) U přípojných vozidel maximální rychlost povolená výrobcem.

ČÁST 2

VZOR

(maximální formát: A4 (210 × 297 mm))

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

Razítko schvalovacího orgánu

Sdělení týkající se:

- ES schválení typu (¹)
- rozšíření ES schválení typu (¹)
- odmítnutí ES schválení typu (¹)
- odejmutí ES schválení typu (¹)

typu vozidla s ohledem na systémy varování při vybočení z jízdního pruhu

s ohledem na nařízení Komise (EU) č. 351/2012 v platném znění

ES schválení typu č.: _____

Důvod rozšíření:

ODDÍL I

- 0.1 Značka (obchodní název výrobce):
- 0.2 Typ:
- 0.2.1 Obchodní označení (je-li/jsou-li k dispozici):
- 0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen (²)
- 0.3.1 Umístění tohoto označení:
- 0.4 Kategorie vozidla (³)
- 0.5 Název a adresa výrobce:
- 0.8 Název a adresa montážního závodu (závodů):
- 0.9 Zástupce výrobce:

ODDÍL II

1. Doplňující informace (přicházejí-li v úvahu): viz doplněk
2. Technická zkušebna provádějící zkoušky:
3. Datum zkušebního protokolu:
4. Číslo zkušebního protokolu:
5. Poznámky (jsou-li nějaké): viz doplněk
6. Místo:
7. Datum:
8. Podpis:

Přílohy: Schvalovací dokumentace.

Zkušební protokol.

(¹) Nehodící se škrtněte.

(²) Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týká tento informační dokument, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

(³) Vymezeno v části A přílohy II směrnice 2007/46/ES.

*Doplňěk***k certifikátu ES schválení typu č. ...**

1. Další informace
 - 1.1 Stručný popis systému varování při vybočení z jízdního pruhu namontovaném na vozidle:
 4. Příloha II výsledky zkoušek
 - 4.1 Viditelné značení jízdních pruhů používané pro zkoušky
 - 4.2 Dokumentace prokazující soulad se všemi ostatními značeními jízdních pruhů uvedenými v dodatku k příloze II nařízení Komise (EU) č. 351/2012
 - 4.3 Popis variant systému varování při vybočení z jízdního pruhu se specifickými regionálními úpravami, které splňují požadavky.
 - 4.4 Hmotnost a stav zatížení vozidla při zkoušce
 - 4.5 Nastavení prahové hodnoty pro varování (pouze pokud je systém varování při vybočení z jízdního pruhu vybavený prahovou hodnotou pro varování, kterou si může nastavit sám uživatel)
 - 4.6 Výsledek zkoušky ověření optického varovného signálu
 - 4.7 Výsledky zkoušky varování při vybočení z jízdního pruhu
 - 4.8 Výsledky zkoušky odhalení poruchy
 - 4.9 Výsledky zkoušky deaktivace (pouze pokud je vozidlo vybaveno prostředky deaktivace systému varování při vybočení z jízdního pruhu)
 5. Poznámky (jsou-li nějaké):
-

PŘÍLOHA II

Požadavky a zkoušky pro schvalování typu motorových vozidel, pokud jde o systémy varování při vybočení z jízdního pruhu**1. Požadavky****1.1 Obecné požadavky**

1.1.1 Účinnost systému varování při vybočení z jízdního pruhu (SVVJP) nesmí být nepříznivě ovlivňována magnetickými či elektrickými poli. To musí být prokázáno splněním předpisu EHK OSN č. 10 ⁽¹⁾.

1.2 Požadavky na výkonnost

1.2.1 Pokud je systém aktivní, tak jak je uvedeno v bodě 1.2.3, SVVJP musí řidiče varovat, když vozidlo překračuje viditelné značení jízdního pruhu pro jízdní pruh, ve kterém se vozidlo pohybuje, na vozovce v tvaru přímé cesty až zatáčky, která má značení vnitřního jízdního pruhu s poloměrem minimálně 250 m, pokud neexistuje žádná účelná potřeba takového překročení.

Konkrétně:

1.2.1.1 Systém dá řidiči varování uvedené v bodě 1.4.1, když je podrobený zkoušce v souladu s ustanoveními bodu 2.5 (zkouška varování při vybočení) a se značením jízdního pruhu uvedeným v bodě 2.2.3.

1.2.1.2 Varování uvedené v bodě 1.2.1 je možné potlačit, pokud činnost řidiče naznačuje úmysl vybočit z daného jízdního pruhu.

1.2.2 Systém dá také řidiči varování uvedené v bodě 1.4.2, když je podrobený zkoušce v souladu s ustanoveními bodu 2.6 (zkouška odhalení poruchy). Signál musí být trvalý.

1.2.3 SVVJP musí být aktivní přinejmenším při rychlosti vozidla nad 60 km/h, pokud není ručně deaktivován v souladu s bodem 1.3.

1.3 Pokud je vozidlo vybaveno prostředkem na deaktivaci funkce SVVJP, musí příslušně platit tyto podmínky:

1.3.1 Funkce SVVJP se znovu automaticky uvede do provozu na začátku každého nového cyklu zapalování – „zapnuto“ (chod).

1.3.2 Trvalý optický varovný signál informuje řidiče, že došlo k deaktivaci funkce SVVJP. Pro tento účel se může použít žlutý varovný signál uvedený v bodě 1.4.2.

1.4 Varovné znamení

1.4.1 Varování uvedené v bodě 1.2.1 musí být pro řidiče vnímatelné, přičemž musí být dáno jedním z těchto způsobů:

a) alespoň dvěma z těchto prostředků varování: optického, akustického, hmatového;

b) jedním prostředkem varování: buď hmatového, nebo akustického, společně s prostorovým označením směru řidičem neúmyslného vybočení vozidla.

1.4.1.1 Když se jako varování při vybočení z jízdního pruhu používá optický signál, může se používat varovný signál poruchy uvedený v bodě 1.2.2 v blikajícím režimu.

1.4.2 Varovný signál poruchy uvedený v bodě 1.2.2 musí být v podobě žlutého optického varovného signálu.

1.4.3 Optické varovné signály SVVJP se musí aktivovat buď, když je spínač zapalování (startování) v poloze „zapnuto“ (chod), nebo když je spínač zapalování (startování) v poloze mezi „zapnuto“ (chod) a „startování“, která je výrobcem označena jako kontrolní poloha (počáteční systém (zapnuto)). Tento požadavek se nevztahuje na varovné signály umístěné ve společném prostoru.

1.4.4 Optické varovné signály musí být viditelné i za denního světla; řidič musí mít možnost snadno zkontrolovat ze svého sedadla uspokojivý stav těchto signálů.

1.4.5 Když optický varovný signál upozorní řidiče, že SVVJP není na přechodnou dobu k dispozici, například z důvodu nepříznivého počasí, musí být tento signál trvalý. Pro tento účel se může použít varovný signál poruchy uvedený v bodě 1.4.2.

1.5 Ustanovení o pravidelné technické kontrole

1.5.1 Během pravidelné technické kontroly musí být možné potvrdit správný funkční stav SVVJP po jeho zapnutí prostřednictvím vizuálního pozorování stavu varovného signálu poruchy (vypnutý – systém je v pořádku, zapnutý – systém má poruchu).

⁽¹⁾ Úř. věst. L 116, 8.5.2010, s. 1.

Pokud je varovný signál poruchy umístěn ve společném prostoru, musí se před provedením kontroly stavu varovného signálu poruchy nejdříve prověřit, zda je funkční společný prostor.

- 1.5.2 V době schvalování typu musí být v důvěrné dokumentaci popsány výrobcem zvolené prostředky ochrany před jednoduchou neoprávněnou změnou fungování varovného signálu poruchy.

Alternativně je tento požadavek na ochranu splněn tím, že existuje další prostředek ke kontrole správného funkčního stavu SVVJP.

2. Zkušební postupy

- 2.1 Výrobce musí poskytnout soubor stručné dokumentace obsahující údaje o základní konstrukci systému a v příslušném případě o způsobu napojení na jiné systémy vozidla. Fungování systému musí být vysvětlené a dokumentace musí obsahovat popis způsobu kontroly funkčního stavu systému, zda existuje vliv na jiné systémy vozidla, a také metody/metody používané/používaných pro zjištění situací vedoucích k zobrazení varovného signálu poruchy.

2.2 Zkušební podmínky

- 2.2.1 Zkouška se provádí na plochem a suchém asfaltovém nebo betonovém povrchu.

- 2.2.2 Teplota okolí musí být mezi 0 °C a 45 °C.

2.2.3 Viditelné značení jízdního pruhu

- 2.2.3.1 Jako viditelné značení jízdního pruhu se ve zkouškách varování při vybočení z jízdního pruhu podle bodu 2.6 použije některé ze značení uvedených v dodatku k této příloze, přičemž značení musí být v dobrém stavu a z materiálu odpovídajícímu normě pro viditelné značení jízdního pruhu platné v daném členském státě. Uspořádání viditelného značení jízdního pruhu použitého pro zkoušky se musí zaznamenat.

- 2.2.3.2 Výrobce vozidla musí prostřednictvím použité dokumentace prokázat soulad se všemi ostatními značeními jízdního pruhu uvedenými v dodatku k této příloze. Veškerá taková dokumentace se připojí ke zkušebnímu protokolu.

- 2.2.3.3 Pokud je možné vybavit typ vozidla různými variantami SVVJP se specifickými regionálními úpravami, musí výrobce prostřednictvím dokumentace prokázat, že požadavky tohoto nařízení splňují všechny varianty.

- 2.2.4 Zkouška se provádí za podmínek viditelnosti, které umožňují bezpečnou jízdu v požadované zkušební rychlosti.

2.3 Stav vozidla

2.3.1 Zkušební zatížení

Vozidlo se může zkoušet s jakýmkoli zatížením, přičemž rozložení hmotnosti na nápravy musí být takové, jaké stanovil výrobce vozidla, aniž by byla překročena maximální přípustná hmotnost na každou z náprav. Po zahájení zkoušky se nesmí provést žádná změna. Výrobce vozidla musí prostřednictvím použité dokumentace prokázat, že systém funguje při každém zatížení.

- 2.3.2 Zkouška se provádí s takovým tlakem v pneumatikách, jaký doporučuje výrobce vozidla.

- 2.3.3 Pokud je SVVJP vybavený prahovou hodnotou pro varování, kterou si může nastavit samotný uživatel, zkouška podle bodu 2.5 se provádí s prahovou hodnotou pro varování nastavenou na maximální vybočení z jízdního pruhu. Po zahájení zkoušky se nesmí provést žádná změna.

2.4 Zkouška ověření optického varovného signálu

V případě stojícího vozidla se kontroluje, jestli jsou optické varovné signály v souladu s požadavky uvedenými v bodě 1.4.3.

2.5 Zkouška varování při vybočení z jízdního pruhu

- 2.5.1 Vozidlo se pohybuje plynulou rychlostí 65 km/h +/- 3 km/h ve středu jízdního pruhu tak, aby byla jeho poloha stabilní.

Při udržování předepsané rychlosti vozidlo zlehka vybočí buď doleva, nebo doprava, a to při rychlosti vybočení mezi 0,1 až 0,8 m/s tak, že vozidlo překročí značení jízdního pruhu. Zkoušku opakujte při jiné rychlosti vybočení v rozmezí 0,1 až 0,8 m/s.

Zopakujte výše uvedené zkoušky s vybočením v opačném směru.

- 2.5.2 SVVJP musí dát varovné znamení při vybočení z jízdního pruhu uvedeného v bodě 1.4.1 nejpozději ve chvíli, kdy vnější část pneumatiky toho předního kola vozidla, které je nejbližší ke značení jízdního pruhu, překročí linii ve vzdálenosti 0,3 m za vnějším okrajem viditelného značení jízdního pruhu, směrem ke kterému vozidlo vybočuje.
- 2.6. *Zkouška odhalení poruchy*
- 2.6.1 Simulujte poruchu SVVJP, například prostřednictvím přerušení dodávky energie do jakékoliv konstrukční části SVVJP nebo prostřednictvím přerušení jakéhokoli elektrického spojení mezi konstrukčními částmi SVVJP. Elektrická spojení pro varovný signál poruchy uvedený v bodě 1.4.2 a prostředek pro deaktivaci SVVJP uvedený v bodě 1.3 se během simulace poruchy SVVJP nesmí přerušit.
- 2.6.2 Varovný signál poruchy uvedený v bodě 1.4.2 se musí aktivovat a zůstat aktivovaný během jízdy vozidla a musí se opět aktivovat po následném cyklu zapalování „vypnuto“ – zapalování „zapnuto“, a to po celou dobu simulované poruchy.
- 2.7. *Zkouška deaktivace*
- 2.7.1 Pokud je vozidlo vybaveno prostředky deaktivace SVVJP, uveďte spínač zapalování (startování) do polohy „zapnuto“ (chod) a deaktivujte SVVJP. Varovný signál uvedený v bodě 1.3.2 musí být aktivován. Uveďte spínač zapalování (startování) do polohy „vypnuto“. Následně uveďte spínač zapalování (startování) do polohy „zapnuto“ (chod) a ověřte, že dříve aktivovaný varovný signál není opět aktivován; tím se ukáže znamení, že SVVJP byl opět uveden do provozu tak, jak je uvedeno v bodě 1.3.1. Pokud se systém zapalování aktivuje prostřednictvím „klíče“, výše uvedený požadavek musí být splněn, aniž by byl klíč vyjmut.
-

Dodatek


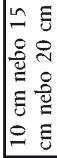

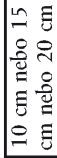


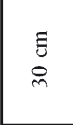

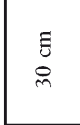


























Určení viditelného značení jízdního pruhu



















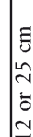













1. Pro účely zkušebních postupů uvedených v bodech 2.2 a 2.5 přílohy II musí být šířka zkušebního jízdního pruhu větší než 3,5 m.
2. Pokud není v tomto dodatku uvedeno jinak, předpokládá se, že viditelné značení jízdního pruhu podle tabulky 1 má bílou barvu.
3. Tabulka 1 se používá pro účely schvalování v souladu s body 2.2 a 2.5 přílohy II tohoto nařízení.

Tabulka 1

Určené viditelné značení jízdního pruhu

| VZOR | | | ZEMĚ | ŠÍŘKA | | |
|-----------------------------------|----------------------|------------------------------------|---|--|--------------------------------|---|
| Levý okraj značení jízdního pruhu | Střední čára | Pravý okraj značení jízdního pruhu | | Levý okraj značení jízdního pruhu | Střední čára | Pravý okraj značení jízdního pruhu |
| | Šířka jízdního pruhu | Šířka jízdního pruhu | Vymezení šířky jízdního pruhu pro účely tohoto nařízení | | | |
| | 5 m 12 m | | 20 m 4 m | ŠPANĚLSKO | 20 cm 10 cm | 20 cm |
| | 3 m 9 m | | | ŠVÉDSKO | 20 cm 10 cm | 20 cm |
| | 2,5 m 10 m | | | BELGIE | 30 cm 20 cm | 30 cm |
| | 2 m 7 m | | | SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ Dálnice (*) | 20 cm 15 cm | 20 cm |
| | 2 m 7 m | | | SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ Dvouproudá vozovka | 10 cm nebo 15 cm nebo 20 cm | 15 cm 10 cm nebo 15 cm nebo 20 cm |

| VZOR | | | ZEMĚ | ŠÍŘKA | | |
|---|---|--|--|---|---|---|
| Levý okraj značení jízdního pruhu | Střední čára | Pravý okraj značení jízdního pruhu | | Levý okraj značení jízdního pruhu | Střední čára | Pravý okraj značení jízdního pruhu |
| | 3 m  | | SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ Vozovka s jedním jízdním pruhem (rychlostní limit > 40 mil./h) |  |  |  |
| | 6 m  | | | | | |
| | 5 m  | | DÁNSKO |  |  |  |
| | 10 m  | | | | | |
| | 3 m  | | NIZOZEMSKO |  |  |  |
| | 9 m  | | | | | |
| | 3 m  | | ITÁLIE Silnice druhé třídy a místní komunikace |  |  |  |
| | 4,5 m  | | | | | |
| | 4,5 m  | | ITÁLIE Dálnice |  |  |  |
| | 7,5 m  | | | | | |
| | 3 m  | | ITÁLIE Hlavní silnice |  |  |  |
| | 4,5 m  | | | | | |
| | 4 m  | | IRSKO |  |  |  |
| | 8 m  | | | | | |

| VZOR | | | ZEMĚ | ŠÍŘKA | | |
|-----------------------------------|--|--|--------------------------------|---|---|---|
| Levý okraj značení jízdního pruhu | Střední čára | Pravý okraj značení jízdního pruhu | | Levý okraj značení jízdního pruhu | Střední čára | Pravý okraj značení jízdního pruhu |
| | 3 m  | | ŘECKO |  |  |  |
| | 9 m  | | | | | |
| | 4 m  | | PORTUGALSKO |  |  |  |
| | 10 m  | | | | | |
| | 3 m  | | FINSKO |  |  |  |
| | 9 m  | | | | | |
| | 4 m  | | NĚMECKO Silnice druhé třídy |  |  |  |
| | 8 m  | | | | | |
| | 6 m  | | NĚMECKO Dálnice |  |  |  |
| | 12 m  | | | | | |
| | 3 m  | 39 m  | FRANCIE Dálnice (*) |  |  |  |
| | 10 m  | 13 m  | | | | |

| VZOR | | | ZEMĚ | ŠÍŘKA | | |
|---|--------------|--|--|---|--------------|--|
| Levý okraj značení jízdniho pruhu | Střední čára | Pravý okraj značení jízdniho pruhu | | Levý okraj značení jízdního pruhu | Střední čára | Pravý okraj značení jízdniho pruhu |
| | | | FRANCIE Rychlostní komunikace (4 pruhy nebo 2 × 2 pruhy) | 22,5 a 37,5 cm | 15 cm | 22,5 cm |
| | | | FRANCIE (jiné silnice) | 10 nebo 12 cm | | 15 nebo 18 cm |

(*) S výjimkou určitých zón (např.: dálniční přivaděč, pruh pro pomalá vozidla ...)