Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς βοήθημα τεκμηρίωσης και τα θεσμικά όργανα δεν αναλαμβάνουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του

►**B** **ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 351/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

της 23ης Απριλίου 2012

για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου σχετικά με την εγκατάσταση συστημάτων προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας σε μηχανοκίνητα οχήματα

(ΕΕ L 110 της 24.4.2012, σ. 18)

Διορθώνεται από:

►**C1** Διορθωτικό ΕΕ L 121 της 8.5.2012, σ. 44 (351/2012)

▼B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 351/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Απριλίου 2012

για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου σχετικά με την εγκατάσταση συστημάτων προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας σε μηχανοκίνητα οχήματα

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά ([1]), και ιδίως το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο α) και το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο α),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 ορίζει βασικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3 σχετικά με την εγκατάσταση συστημάτων προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας. Είναι απαραίτητο να καθοριστούν οι συγκεκριμένες διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για τις εν λόγω εγκρίσεις τύπου.

(2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 προβλέπει ότι η Επιτροπή μπορεί να λάβει μέτρα για την εξαίρεση ορισμένων οχημάτων ή κλάσεων οχημάτων των κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3 από την υποχρέωση εγκατάστασης συστημάτων προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας εφόσον, μετά από την πραγματοποίηση μιας ανάλυσης κόστους/οφέλους και αφού ληφθούν υπόψη όλες οι σχετικές πτυχές ασφαλείας, αποδειχθεί ότι η εφαρμογή των συστημάτων αυτών δεν είναι κατάλληλη για τα συγκεκριμένα οχήματα ή κλάσεις οχημάτων.

(3) Η ανάλυση κόστους/οφέλους έχει αποδείξει ότι δεν ενδείκνυται η εφαρμογή συστημάτων προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας σε οχήματα που έλκουν ημιρυμουλκούμενα, κατηγορίας N_2, με μέγιστη μάζα οχήματος που υπερβαίνει τους 3,5 αλλά όχι τους 8 τόνους, εφόσον τα απαιτούμενα έξοδα υπερβαίνουν τα οφέλη. Επιπλέον, κρίνεται ότι λόγω της συνήθους χρήσης τους σε συγκριμένες συνθήκες κίνησης, η εγκατάσταση συστημάτων προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας θα εξασφάλιζε μόνο περιορισμένα οφέλη ως προς την ασφάλεια για οχήματα κατηγορίας M_2 και M_3 των κλάσεων A, I και II και για αρθρωτά λεωφορεία κατηγορίας M_3 των κλάσεων A, I και II, καθώς και για ορισμένα οχήματα ειδικής χρήσης, οχήματα εκτός δρόμου και οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες. Συνεπώς, τα οχήματα αυτά θα πρέπει να εξαιρεθούν από την υποχρέωση εγκατάστασης των εν λόγω συστημάτων.

([1]) ΕΕ L 200 της 31.7.2009, σ. 1.

▼B

(4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της τεχνικής επιτροπής για τα μηχανοκίνητα οχήματα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός ισχύει για οχήματα των κατηγοριών M_2, N_2, M_3 και N_3, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]), εξαιρουμένων των εξής:

1) οχημάτων που έλκουν ημιρυμουλκούμενα, κατηγορίας N_2, με μέγιστη μάζα οχήματος που υπερβαίνει τους 3,5 αλλά όχι τους 8 τόνους·

2) οχήματα κατηγορίας M_2 και M_3, των κλάσεων A, I και II·

3) αρθρωτών λεωφορείων κατηγορίας M_3, των κλάσεων A, I και II·

4) οχημάτων εκτός δρόμου κατηγορίας M_2, M_3, N_2 και N_3 όπως αναφέρεται στα σημεία 4.2 και 4.3 του μέρους Α του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ·

5) οχημάτων ειδικής χρήσης κατηγορίας M_2, M_3, N_2 και N_3 όπως αναφέρεται στο σημείο 5 του μέρους Α του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ·

6) οχημάτων κατηγορίας M_2, M_3, N_2 και N_3 με περισσότερους από τρεις άξονες.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, και επιπροσθέτως των ορισμών του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009, ισχύουν οι εξής ορισμοί:

1) «Τύπος οχήματος όσον αφορά το σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας»: κατηγορία οχημάτων που δεν διαφέρουν ως προς ουσιώδη χαρακτηριστικά, όπως:

   α) η εμπορική ονομασία ή το εμπορικό σήμα του κατασκευαστή,

   β) τα χαρακτηριστικά του οχήματος που επηρεάζουν σημαντικά την απόδοση του συστήματος προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας,

   γ) ο τύπος και ο σχεδιασμός του συστήματος προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας.

2) «Λωρίδα κυκλοφορίας»: μία από τις επιμήκεις λωρίδες στις οποίες διαιρείται η οδός (όπως φαίνεται στο προσάρτημα του παραρτήματος ΙΙ).

3) «Ορατή διαγράμμιση λωρίδας κυκλοφορίας»: διαγραμμίσεις σκόπιμα αποτυπωμένες στο όριο της λωρίδας κυκλοφορίας οι οποίες είναι άμεσα ορατές από τον οδηγό κατά την οδήγηση.

([1]) ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

▼B

4) «Ρυθμός απόκλισης»: η ταχύτητα προσέγγισης του οχήματος του υποκειμένου σε ορθή γωνία με την ορατή διαγράμμιση της λωρίδας κυκλοφορίας στο σημείο μετάδοσης της προειδοποίησης.

5) «Κοινός χώρος»: περιοχή στην οποία μπορούν να εμφανίζονται δύο ή περισσότερες λειτουργίες πληροφόρησης, αλλά όχι ταυτόχρονα.

Άρθρο 3

Έγκριση τύπου ΕΚ τύπου οχημάτων σχετικά με τα LDWS

1. Ο κατασκευαστής ή ο εκπρόσωπός του υποβάλλει στην αρχή έγκρισης τύπου την αίτηση για έγκριση τύπου ΕΚ ενός οχήματος όσον αφορά τα συστήματα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας.

2. Η αίτηση συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του εγγράφου πληροφοριών που παρατίθεται στο μέρος 1 του παραρτήματος I.

3. Εάν πληρούνται οι σχετικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού, η αρχή έγκρισης χορηγεί έγκριση τύπου ΕΚ και εκδίδει αριθμό έγκρισης τύπου σύμφωνα με το σύστημα αρίθμησης που ορίζεται στο παράρτημα VII της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Ένα κράτος μέλος δεν επιτρέπεται να εκχωρήσει τον ίδιο αριθμό σε άλλο τύπο οχήματος.

4. Για τους σκοπούς της παραγράφου 3, η αρχή έγκρισης τύπου εκδίδει πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ το οποίο συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο μέρος 2 του παραρτήματος I.

Άρθρο 4

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Πρότυπα υποδείγματα για το έγγραφο πληροφοριών και το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ

ΜΕΡΟΣ 1

Έγγραφο πληροφοριών

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Έγγραφο πληροφοριών αριθ. … σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΚ ενός οχήματος όσον αφορά τα συστήματα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας.

Οι ακόλουθες πληροφορίες πρέπει να υποβάλλονται εις τριπλούν και να περιλαμβάνουν πίνακα περιεχομένων. Τυχόν σχέδια υποβάλλονται σε κατάλληλη κλίμακα και με επαρκείς λεπτομέρειες σε μέγεθος Α4 ή σε φάκελο μεγέθους Α4. Τυχόν φωτογραφίες πρέπει να είναι αρκούντως λεπτομερείς.

Εάν τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες που αναφέρονται στο παρόν παράρτημα διαθέτουν ηλεκτρονικές διατάξεις, πρέπει να παρέχονται πληροφορίες σχετικά με τη λειτουργία των διατάξεων αυτών.

0. ΓΕΝΙΚΑ

0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή): .....

0.2. Τύπος: .....

0.2.0.1. Πλαίσιο: .....

0.2.0.2. Αμάξωμα/πλήρες όχημα: .....

0.2.1. Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) [εάν υπάρχει(-ουν)]: .....

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σήμανση επί του οχήματος ([β]): .....

0.3.0.1. Πλαίσιο: .....

0.3.0.2. Αμάξωμα/πλήρες όχημα: .....

0.3.1. Σημείο της εν λόγω επισήμανσης: .....

0.3.1.1. Πλαίσιο .....

0.3.1.2. Αμάξωμα/πλήρες όχημα: .....

0.4. Κατηγορία του οχήματος ([γ]): .....

0.5. Όνομα και διεύθυνση κατασκευαστή: .....

0.6. Θέση και τρόπος τοποθέτησης των προβλεπόμενων από τον νόμο πινακίδων και θέση του αναγνωριστικού αριθμού του οχήματος: .....

0.6.1. Επί του πλαισίου: .....

0.6.2. Επί του αμαξώματος: .....

0.9. Επωνυμία και διεύθυνση του εκπροσώπου του κατασκευαστή (εάν υπάρχει): .....

1. ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

1.1. Φωτογραφίες και/ή σχέδια αντιπροσωπευτικού οχήματος: .....

▼B

1.2. Σχέδιο ολόκληρου του οχήματος με διαστάσεις: .....

1.3. Αριθμός αξόνων και τροχών: .....

1.3.1. Αριθμός και θέση των αξόνων με διπλούς τροχούς: .....

1.3.2. Αριθμός και θέση αξόνων με δίδυμους τροχούς: .....

1.3.3. Κινητήριοι άξονες (αριθμός, θέση, ζεύξη): .....

1.8. Θέση οδήγησης: αριστερά/δεξιά ([1]).

2. ΜΑΖΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ([σε]) ([ζ])

(σε kg και mm) (με παραπομπή στα σχέδια, όπου κρίνεται σκόπιμο)

2.1. Μεταξόνιο(-α) (με πλήρες φορτίο) ([ζ1])

2.1.1. Διαξονικά οχήματα: .....

2.1.1.1. Οχήματα με τρεις ή περισσότερους άξονες

2.3. Μετατρόχιο(-α) και πλάτος(-η) άξονα(-ων)

2.3.1. Μετατρόχιο κάθε διευθυντηρίου άξονα ([ζ4]): .....

2.3.2. Μετατρόχιο όλων των υπολοίπων αξόνων ([ζ4]): .....

2.3.3. Πλάτος του ευρύτερου πίσω άξονα: .....

2.3.4. Πλάτος του προσθίου άξονα (μετρουμένου στο ακραίο τμήμα των ελαστικών επισώτρων, εξαιρουμένου του εξογκώματος των ελαστικών επισώτρων πλησίον του εδάφους): .....

2.4. Κλίμακα διαστάσεων του οχήματος (ολικών)

2.4.1. Για πλαίσια δίχως αμάξωμα

2.4.1.1. Μήκος ([ζ5]): .....

2.4.1.1.1. Μέγιστο αποδεκτό μήκος: .....

2.4.1.1.2. Ελάχιστο αποδεκτό μήκος: .....

2.4.1.2. Πλάτος ([ζ7]): .....

2.4.1.2.1. Μέγιστο αποδεκτό πλάτος: .....

2.4.1.2.2. Ελάχιστο αποδεκτό πλάτος: .....

2.4.2. Για πλαίσια με αμάξωμα

2.4.2.1. Μήκος ([ζ5]): .....

2.4.2.1.1. Μήκος της επιφάνειας φόρτωσης: .....

2.4.2.2. Πλάτος ([ζ7]): .....

2.4.3. Για αμάξωμα εγκεκριμένο χωρίς πλαίσιο (οχήματα M_2 και M_3)

2.4.3.1. Μήκος ([ζ5]): .....

2.4.3.2. Πλάτος ([ζ7]): .....

▼B

2.6. Μάζα σε κατάσταση λειτουργίας

Μάζα του οχήματος με το αμάξωμα και, στην περίπτωση ρυμουλκού οχήματος κατηγορίας άλλης από την M_1, με διάταξη ζεύξης, εάν έχει τοποθετηθεί από τον κατασκευαστή, σε ετοιμότητα λειτουργίας, ή μάζα του πλαισίου ή του πλαισίου με θάλαμο, χωρίς αμάξωμα και/ή διάταξη ζεύξης, εάν ο κατασκευαστής δεν τοποθετεί το αμάξωμα και/ή τη διάταξη ζεύξης (συμπεριλαμβανομένων υγρών, εργαλείων, εφεδρικού τροχού, εάν έχει τοποθετηθεί, και του οδηγού και, για τα λεωφορεία και πούλμαν, του συνοδού εάν υπάρχει θέση συνοδού στο όχημα) (η) (μέγιστη και ελάχιστη τιμή για κάθε παραλλαγή): .....

4.7. Μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού οχήματος (km/h) (ιζ): .....

13. ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΠΟΥΛΜΑΝ

13.1. Κατηγορία οχήματος: Κλάση III/Κλάση B ([1])

Επεξηγηματικές σημειώσεις

([1]) Διαγράφεται η περιττή ένδειξη (υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες δεν χρειάζεται διαγραφή, όταν υπάρχουν περισσότερες από μία καταχωρίσεις).

(β) Εάν τα μέσα αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες άσχετους προς την περιγραφή του τύπου του οχήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που καλύπτονται από το παρόν δελτίο πληροφοριών, οι εν λόγω χαρακτήρες συμβολίζονται στα έγγραφα με ερωτηματικό (π.χ. ABC??123??).

(γ) Ταξινομούνται σύμφωνα με τους ορισμούς του μέρους Α του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

(στ) Όταν υπάρχει έκδοση με κανονικό θάλαμο οδήγησης και άλλη με κουκέτα, να δηλωθούν και οι δύο σειρές μάζας και διαστάσεων

(ζ) Πρότυπο ISO 612: 1978 — Οδικά οχήματα — Διαστάσεις μηχανοκίνητων οχημάτων και ρυμουλκούμενων οχημάτων — όροι και ορισμοί.

([ζ1]) — Το μεταξόνιο του οχήματος καθορίζεται σύμφωνα με:

το στοιχείο αριθ. 6.4.1 του προτύπου ISO 612:1978 για μηχανοκίνητο όχημα και ράβδο έλξης:

το στοιχείο αριθ. 6.4.2 του προτύπου ISO 612:1978 για ημιρυμουλκούμενο και κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο

Σημείωση:

Όταν πρόκειται για κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο, ο άξονας της ζεύξης θεωρείται ως ο πρόσθιος άξονας.

([ζ4]) — Το μετατρόχιο των αξόνων καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο αριθ. 6.5 του προτύπου ISO 612:1978.

([ζ5]) — Το μήκος του οχήματος καθορίζεται σύμφωνα με:

το στοιχείο αριθ. 6.1 του προτύπου ISO 612:1978 για οχήματα κατηγορίας M_1:

το σημείο 2.4.1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 97/27/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]) για οχήματα πλην της κατηγορίας M_1

Όταν πρόκειται για ρυμουλκούμενα, τα μήκη καθορίζονται σύμφωνα με το στοιχείο αριθ. 6.1.2 του προτύπου ISO 612:1978.

([ζ7]) — Το πλάτος των οχημάτων κατηγορίας M_1 καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο αριθ. 6.2 του προτύπου ISO 612:1978. Όταν πρόκειται για οχήματα πλην της κατηγορίας M_1, το πλάτος καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.4.2 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 97/27/ΕΚ.

(η) Η μάζα του οδηγού και του μέλους του πληρώματος, εφόσον υπάρχει, εκτιμάται σε 75 kg (από τα οποία 68 kg είναι η μάζα του επιβάτη και 7 kg η μάζα των αποσκευών σύμφωνα με το πρότυπο ISO 2416 - 1992), η δεξαμενή καυσίμου πληρούται έως το 90 % και τα υπόλοιπα συστήματα που περιέχουν υγρά (εκτός από τα συστήματα για τα απόνερα) έως το 100 % της χωρητικότητας που προδιαγράφει ο κατασκευαστής.

(ιζ) Όταν πρόκειται για ρυμουλκούμενα, μέγιστη αποδεκτή ταχύτητα από τον κατασκευαστή.

([1]) ΕΕ L 233 της 25.8.1997, σ. 1.

▼B

ΜΕΡΟΣ 2

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

[μέγιστο μέγεθος σελίδας: A4 (210 × 297 mm)]

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

Σφραγίδα της αρχής που χορηγεί την έγκριση τύπου

Ανακοίνωση σχετικά με την:

— έγκριση τύπου ΕΚ ([1])

— επέκταση της έγκρισης τύπου ΕΚ ([1])

— απόρριψη της έγκρισης τύπου ΕΚ ([1])

— ανάκληση της έγκρισης τύπου ΕΚ ([1])

ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τα συστήματα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας

όσον αφορά τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 351/2012 της Επιτροπής, όπως τροποποιήθηκε.

Αριθμός έγκρισης τύπου ΕΚ: _____

Λόγος επέκτασης:

ΤΜΗΜΑ Ι

0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):

0.2. Τύπος:

0.2.1. Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) [εάν υπάρχει(-ουν)]

0.3. Μέσα αναγνώρισης τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση επί του οχήματος ([2])

0.3.1. Σημείο της εν λόγω επισήμανσης:

0.4. Κατηγορία οχήματος ([3])

0.5. Όνομα και διεύθυνση κατασκευαστή:

0.8. Όνομα(-τα) και διεύθυνση(-εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης:

0.9. Εκπρόσωπος του κατασκευαστή

ΤΜΗΜΑ ΙΙ

1. Πρόσθετες πληροφορίες (εφόσον υπάρχουν): βλέπε προσθήκη

2. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών:

3. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής:

4. Αριθμός της έκθεσης δοκιμής:

5. Παρατηρήσεις (εάν υπάρχουν): βλέπε προσθήκη

6. Τόπος:

7. Ημερομηνία:

8. Υπογραφή:

Συνημμένα: Τεύχος πληροφοριών.

Έκθεση δοκιμής.

([1]) Διαγράφεται η περιττή ένδειξη.

([2]) Εάν τα μέσα αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες άσχετους προς την περιγραφή του τύπου του οχήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που καλύπτονται από τις παρούσες πληροφορίες, οι εν λόγω χαρακτήρες συμβολίζονται στα έγγραφα με ερωτηματικό (π.χ. ABC??123??).

([3]) Όπως ορίζεται στο τμήμα Α του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

▼B

Προσθήκη

στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ αριθ. …

1. Πρόσθετες πληροφορίες

1.1. Συνοπτική περιγραφή του συστήματος προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας που είναι εγκαταστημένο στο όχημα:

4. Αποτελέσματα δοκιμών του παραρτήματος II

4.1. Ορατές διαγραμμίσεις λωρίδας κυκλοφορίας για τις δοκιμές

4.2. Τεκμηρίωση που αποδεικνύει τη συμμόρφωση με όλες τις άλλες διαγραμμίσεις λωρίδας που προσδιορίζονται στο προσάρτημα του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 351/2012 της Επιτροπής.

4.3. Περιγραφή των μεταβλητών του συστήματος προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας με περιφερειακού χαρακτήρα προσαρμογές που πληρούν τις απαιτήσεις.

4.4. Μάζα και συνθήκες φόρτωσης του οχήματος κατά τη δοκιμή.

4.5. Ρύθμιση κατωφλίου προειδοποίησης (μόνο όταν το σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας είναι εφοδιασμένο με κατώφλι προειδοποίησης που προσαρμόζεται από τον οδηγό)

4.6. Αποτέλεσμα της δοκιμής επαλήθευσης του οπτικού προειδοποιητικού σήματος

4.7. Αποτελέσματα της δοκιμής προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας

4.8. Αποτελέσματα της δοκιμής εντοπισμού αστοχίας

4.9. Αποτελέσματα της δοκιμής απενεργοποίησης (μόνο εάν το όχημα είναι εφοδιασμένο με διάταξη απενεργοποίησης του συστήματος προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας)

5. Παρατηρήσεις (εάν υπάρχουν):

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Απαιτήσεις και δοκιμές για έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας

1. **Απαιτήσεις**

1.1. *Γενικές απαιτήσεις*

1.1.1. Η αποτελεσματικότητα του συστήματος προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας (LDWS) δεν πρέπει να επηρεάζεται αρνητικά από μαγνητικά ή ηλεκτρικά πεδία. Προς τον σκοπό αυτό πρέπει να διαπιστώνεται η συμμόρφωση με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 10 ([1]).

1.2. *Απαιτήσεις επιδόσεων*

1.2.1. Οποτεδήποτε είναι ενεργό το σύστημα όπως ορίζεται στο σημείο 1.2.3, το LDWS προειδοποιεί τον οδηγό εάν το όχημα διασχίσει μια ορατή διαγράμμιση της λωρίδας κυκλοφορίας στην οποία κινείται, σε οδό που συνδυάζει ευθεία και καμπύλα τμήματα και έχει εσωτερική διαγράμμιση λωρίδας κυκλοφορίας με ελάχιστη ακτίνα 250 μέτρων, όταν δεν έχει υπάρξει βάσιμος λόγος για να γίνει αυτό.

Συγκεκριμένα:

1.2.1.1. μεταδίδει στον οδηγό την προειδοποίηση που ορίζεται στο σημείο 1.4.1, όταν υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 2.5 (δοκιμή προειδοποίησης απόκλισης) και με διαγραμμίσεις λωρίδας κυκλοφορίας όπως ορίζεται στο σημείο 2.2.3,

1.2.1.2. η προειδοποίηση που αναφέρεται στο σημείο 1.2.1 μπορεί να μην ενεργοποιηθεί όταν υπάρχει ενέργεια από μέρους του οδηγού η οποία καταδεικνύει την πρόθεσή του να αποκλίνει από τη λωρίδα κυκλοφορίας.

1.2.2. Το σύστημα μεταδίδει επίσης στον οδηγό την προειδοποίηση που ορίζεται στο σημείο 1.4.2, όταν υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 2.6 (δοκιμή ανίχνευσης αστοχίας). Το σήμα είναι συνεχές.

1.2.3. Το LDWS είναι ενεργό όταν το όχημα κινείται με ταχύτητα άνω των 60 km/h, εκτός εάν απενεργοποιηθεί χειροκίνητα σύμφωνα με το σημείο 1.3.

1.3. Εάν ένα όχημα είναι εφοδιασμένο με διάταξη απενεργοποίησης της λειτουργίας LDWS, ισχύουν οι εξής προϋποθέσεις κατά περίπτωση:

1.3.1. Η λειτουργία LDWS αποκαθίσταται αυτόματα με το ξεκίνημα κάθε νέου κύκλου ανάφλεξης «on» (εκκίνησης).

1.3.2. Ένα συνεχές οπτικό προειδοποιητικό σήμα ενημερώνει τον οδηγό ότι η λειτουργία LDWS έχει επανεργοποιηθεί. Για τον σκοπό αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί το κίτρινο προειδοποιητικό σήμα που ορίζεται στο σημείο 1.4.2.

1.4. *Προειδοποιητική ένδειξη*

1.4.1. Η προειδοποίηση που αναφέρεται στο σημείο 1.2.1 είναι ευδιάκριτη για τον οδηγό και μεταδίδεται:

α) μέσω δύο τουλάχιστον προειδοποιητικών μέσων, επιλεγόμενων ανάμεσα σε οπτικά, ακουστικά και απτικά μέσα, ή

β) μέσω ενός προειδοποιητικού μέσου, επιλεγόμενου μεταξύ απτικών και ακουστικών μέσων, με χωρική ένδειξη σχετικά με την κατεύθυνση της ακούσιας απόκλισης του οχήματος.

1.4.1.1. Όταν χρησιμοποιείται οπτικό σήμα για την προειδοποίηση απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας, αυτό μπορεί να χρησιμοποιεί το σήμα προειδοποίησης αστοχίας όπως ορίζεται στο σημείο 1.2.2, το οποίο θα αναβοσβήνει.

([1]) ΕΕ L 116 της 8.5.2010, σ. 1.

▼B

1.4.2. Η προειδοποίηση αστοχίας που αναφέρεται στο σημείο 1.2.2 είναι κίτρινο οπτικό προειδοποιητικό σήμα.

1.4.3. Τα οπτικά προειδοποιητικά σήματα της λειτουργίας LDWS ενεργοποιούνται είτε όταν ο διακόπτης ανάφλεξης (μίζα) γυρίζει στη θέση «on» (λειτουργία) είτε όταν ο διακόπτης ανάφλεξης (μίζα) βρίσκεται σε θέση ενδιάμεση των «on» (λειτουργία) και «start» (εκκίνηση) η οποία έχει καθοριστεί από τον κατασκευαστή ως θέση ελέγχου [ενεργοποίηση συστήματος (power-on)]. Η απαίτηση αυτή δεν ισχύει για τα προειδοποιητικά σήματα που εμφανίζονται σε κοινό χώρο.

1.4.4. Τα οπτικά προειδοποιητικά σήματα πρέπει να είναι ορατά και κατά τη διάρκεια της ημέρας. Η ικανοποιητική κατάσταση των σημάτων πρέπει να είναι δυνατόν να ελεγχθεί εύκολα από τη θέση του οδηγού.

1.4.5. Όταν μεταδίδεται στον οδηγό οπτικό προειδοποιητικό σήμα που δείχνει ότι η λειτουργία LDWS είναι προσωρινά μη διαθέσιμη, παραδείγματος χάρη λόγω θυελλωδών καιρικών συνθηκών, το σήμα είναι συνεχές. Για τον σκοπό αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί το προειδοποιητικό σήμα αστοχίας που ορίζεται στο σημείο 1.4.2.

1.5. *Διατάξεις για περιοδικό τεχνικό έλεγχο*

1.5.1. Στο πλαίσιο περιοδικής τεχνικής επιθεώρησης είναι δυνατόν να επαληθεύεται η καλή λειτουργική κατάσταση του LDWS μέσω οπτικής παρατήρησης της κατάστασης του προειδοποιητικού σήματος αστοχίας, έπειτα από «power-ON» (ενεργοποίηση) (off – το σύστημα είναι εντάξει, on – το σύστημα παρουσιάζει αστοχία).

Όταν το προειδοποιητικό σήμα αστοχίας βρίσκεται σε κοινό χώρο, πρέπει να διαπιστωθεί μέσω παρατήρησης ότι λειτουργεί ο κοινός χώρος προτού γίνει ο έλεγχος του προειδοποιητικού σήματος αστοχίας.

1.5.2. Κατά την έγκριση τύπου, πρέπει να υπάρξει εμπιστευτική συνοπτική περιγραφή των μέσων που εφαρμόζονται για την προστασία κατά της απλής μη εξουσιοδοτημένης τροποποίησης της λειτουργίας του προειδοποιητικού σήματος αστοχίας που επέλεξε ο κατασκευαστής.

Εναλλακτικά, η εν λόγω προδιαγραφή προστασίας πληρούται όταν υπάρχει ένα δευτερεύον μέσο ελέγχου της ορθής λειτουργίας του LDWS.

2. **Διαδικασίες δοκιμής**

2.1. Ο κατασκευαστής παρέχει συνοπτικό πακέτο με υλικό τεκμηρίωσης το οποίο παρέχει πρόσβαση στον βασικό σχεδιασμό του συστήματος και, κατά περίπτωση, στα μέσα με τα οποία αυτό συνδέεται με τα άλλα συστήματα του οχήματος. Εξηγείται η λειτουργία του συστήματος, και η τεκμηρίωση περιγράφει τον τρόπο ελέγχου της λειτουργικής κατάστασης του συστήματος, το κατά πόσον υπάρχει επίδραση σε άλλα συστήματα του οχήματος, καθώς και η μέθοδος που χρησιμοποιείται (οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται) για τον καθορισμό των καταστάσεων που οδηγούν στην εμφάνιση του προειδοποιητικού σήματος αστοχίας.

2.2. *Συνθήκες δοκιμής*

2.2.1. Η δοκιμή εκτελείται σε επίπεδη, ξηρή επιφάνεια από άσφαλτο ή σκυρόδεμα.

2.2.2. Η θερμοκρασία περιβάλλοντος πρέπει να είναι μεταξύ 0 °C και 45 °C.

2.2.3. Ορατές διαγραμμίσεις λωρίδας κυκλοφορίας

2.2.3.1. Οι ορατές διαγραμμίσεις λωρίδας κυκλοφορίας στις δοκιμές προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας του σημείου 2.6 είναι από εκείνες που προσδιορίζονται στο προσάρτημα του παρόντος παραρτήματος, είναι σε καλή κατάσταση και είναι κατασκευασμένες από υλικό που συμμορφώνεται με το πρότυπο για τις ορατές διαγραμμίσεις λωρίδας κυκλοφορίας το οποίο εφαρμόζει το οικείο κράτος μέλος. Καταγράφεται το σχέδιο των ορατών διαγραμμίσεων λωρίδας κυκλοφορίας.

▼B

2.2.3.2. Ο κατασκευαστής του οχήματος αποδεικνύει, μέσω της τεκμηρίωσης, τη συμμόρφωση με όλες τις άλλες διαγραμμίσεις λωρίδας κυκλοφορίας που προσδιορίζονται στο προσάρτημα του παραρτήματος. Οποιαδήποτε τέτοια τεκμηρίωση προσαρτάται στην έκθεση δοκιμής.

2.2.3.3. Όταν ο τύπος οχήματος μπορεί να εξοπλιστεί με παραλλαγές του LDWS με περιφερειακού χαρακτήρα προσαρμογές, ο κατασκευαστής αποδεικνύει μέσω της τεκμηρίωσης ότι πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού σε όλες τις παραλλαγές.

2.2.4. Η δοκιμή εκτελείται υπό συνθήκες ορατότητας που επιτρέπουν την ασφαλή οδήγηση στην απαιτούμενη ταχύτητα δοκιμής.

2.3. *Συνθήκες οχήματος*

2.3.1. Βάρος δοκιμής

Το όχημα μπορεί να υποβληθεί σε δοκιμή σε οποιαδήποτε κατάσταση φόρτωσης, εφόσον η κατανομή της μάζας μεταξύ των αξόνων είναι αυτή που δηλώνεται από τον κατασκευαστή του οχήματος, χωρίς να υπερβαίνει οποιαδήποτε από τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα για κάθε άξονα. Δεν γίνεται μεταβολή αφού ξεκινήσει η διαδικασία δοκιμής. Ο κατασκευαστής του οχήματος αποδεικνύει, μέσω της τεκμηρίωσης, ότι το σύστημα λειτουργεί υπό όλες τις καταστάσεις φόρτωσης.

2.3.2. Το όχημα υποβάλλεται σε δοκιμή με τις πιέσεις ελαστικών επισώτρων που συστήνει ο κατασκευαστής του οχήματος.

2.3.3. Όταν το LDWS είναι εφοδιασμένο με κατώφλι προειδοποίησης που προσαρμόζεται από τον οδηγό, η δοκιμή που ορίζεται στο σημείο 2.5 εκτελείται με το κατώφλι προειδοποίησης ρυθμισμένο στη μέγιστη τιμή της απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας. Δεν γίνεται μεταβολή αφού ξεκινήσει η διαδικασία δοκιμής.

2.4. *Δοκιμή επαλήθευσης οπτικού προειδοποιητικού σήματος*

Με το όχημα ακινητοποιημένο, ελέγχεται αν το (τα) οπτικό(-ά) προειδοποιητικό(-ά) σήμα(-τα) συμμορφώνεται(-ονται) με τις απαιτήσεις του σημείου 1.4.3.

2.5. *Δοκιμή προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας*

2.5.1. Το όχημα κινείται με ταχύτητα 65 km/h +/- 3 km/h στο κέντρο της λωρίδας κυκλοφορίας δοκιμής με ομαλό τρόπο έτσι ώστε η συμπεριφορά του οχήματος να είναι σταθερή.

Διατηρώντας την οριζόμενη ταχύτητα, το όχημα αποκλίνει απαλά είτε προς τα αριστερά είτε προς τα δεξιά, με ρυθμό απόκλισης που κυμαίνεται μεταξύ 0,1 και 0,8 m/s, έτσι ώστε να διασχίσει τη διαγράμμιση της λωρίδας κυκλοφορίας. Η δοκιμή επαναλαμβάνεται με διαφορετικό ρυθμό απόκλισης που κυμαίνεται μεταξύ 0,1 και 0,8 m/s.

Οι ως άνω δοκιμές επαναλαμβάνονται με απόκλιση προς την αντίθετη κατεύθυνση.

2.5.2. Το LDWS μεταδίδει την προειδοποιητική ένδειξη απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας που αναφέρεται στο σημείο 1.4.1 το αργότερο όταν η εξωτερική πλευρά του ελαστικού επισώτρου του πρόσθιου τροχού του οχήματος που είναι πλησιέστερος προς τις διαγραμμίσεις της λωρίδας κυκλοφορίας περάσει ένα όριο ευρισκόμενο 0,3 μέτρα πέραν του εξωτερικού άκρου της ορατής διαγράμμισης της λωρίδας κυκλοφορίας προς την οποία αποκλίνει το όχημα.

2.6. *Δοκιμή ανίχνευσης αστοχίας*

2.6.1. Προσομείωση αστοχίας στο LDWS, παραδείγματος χάρη, με την αποσύνδεση της πηγής τροφοδοσίας προς οποιοδήποτε στοιχείο του LDWS ή με την αποσύνδεση οποιασδήποτε ηλεκτρικής σύνδεσης μεταξύ στοιχείων του LDWS. Οι ηλεκτρικές συνδέσεις για το προειδοποιητικό σήμα αστοχίας του σημείου 1.4.2 και ο έλεγχος απενεργοποίησης του LDWS του σημείου 1.3 είναι αποσυνδεδεμένα όταν προκαλείται αστοχία στο LDWS.

▼B

2.6.2. Το προειδοποιητικό σήμα αστοχίας που αναφέρεται στο σημείο 1.4.2 ενεργοποιείται και παραμένει ενεργοποιημένο ενόσω κινείται το όχημα και επανεργοποιείται έπειτα από επόμενο κύκλο ανάφλεξης «off» – ανάφλεξης «on» για όσο διάστημα υφίσταται η προκληθείσα αστοχία.

2.7. *Δοκιμή απενεργοποίησης*

2.7.1. Εάν το όχημα είναι εφοδιασμένο με διάταξη απενεργοποίησης του LDWS, γυρίστε το διακόπτη ανάφλεξης (μίζα) στη θέση «on» (λειτουργία) και απενεργοποιήστε το LDWS. Το προειδοποιητικό σήμα που αναφέρεται στο σημείο 1.3.2 ενεργοποιείται. Γυρίστε το διακόπτη ανάφλεξης (μίζα) στη θέση «off». Γυρίστε και πάλι το διακόπτη ανάφλεξης (μίζα) στη θέση «on» (λειτουργία) και βεβαιωθείτε ότι απενεργοποιήθηκε το προειδοποιητικό σήμα που είχε ενεργοποιηθεί προηγουμένως, πράγμα που δείχνει ότι το LDWS έχει αποκατασταθεί όπως ορίζεται στο σημείο 1.3.1. Εάν το σύστημα ανάφλεξης ενεργοποιείται με «κλειδί», η ως άνω απαίτηση ικανοποιείται χωρίς να αφαιρεθεί το κλειδί.

▼C1

Προσάρτημα

Προσδιορισμός της ορατής διαγράμμισης λωρίδας κυκλοφορίας

1. Για την εκτέλεση των διαδικασιών δοκιμής που αναφέρονται στα σημεία 2.2 και 2.5 του παραρτήματος II, το πλάτος της λωρίδας κυκλοφορίας δοκιμής υπερβαίνει τα 3,5 m.

2. Οι ορατές διαγραμμίσεις λωρίδας κυκλοφορίας που ορίζονται στον πίνακα 1 θεωρείται ότι είναι λευκές, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στο παρόν προσάρτημα.

3. Ο πίνακας 1 χρησιμοποιείται για την έγκριση σύμφωνα με τα σημεία 2.2 και 2.5 του παραρτήματος II του παρόντος κανονισμού.

Πίνακας 1

Οριζόμενες ορατές διαγραμμίσεις λωρίδας κυκλοφορίας

ΣΧΕΔΙΟ			ΧΩΡΑ	ΠΛΑΤΟΣ		
Διαγράμμιση λωρίδας κυκλοφορίας αριστερού άκρου	Κεντρική γραμμή	Διαγράμμιση λωρίδας κυκλοφορίας δεξιού άκρου		Διαγράμμιση λωρίδας κυκλοφορίας αριστερού άκρου	Κεντρική γραμμή	Διαγράμμιση λωρίδας κυκλοφορίας δεξιού άκρου
Πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας / Πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας			Καθορισμός του πλάτους της λωρίδας κυκλοφορίας για τον σκοπό του παρόντος κανονισμού			
5 m / 12 m		20 m / 4 m	ΙΣΠΑΝΙΑ	20 cm	10 cm	20 cm
3 m / 9 m			ΣΟΥΗΔΙΑ	20 cm	10 cm	20 cm
2,5 m / 10 m			ΒΕΛΓΙΟ	30 cm	20 cm	30 cm
2 m / 7 m			ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ Αυτοκινητόδρομος (*)	20 cm	15 cm	20 cm
2 m / 7 m			ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ Οδός διπλού οδοστρώματος	10 cm ή 15 cm ή 20 cm	15 cm	10 cm ή 15 cm ή 20 cm

▼C1

ΣΧΕΔΙΟ			ΧΩΡΑ	ΠΛΑΤΟΣ		
Διαγράμμιση λωρίδας κυκλοφορίας αριστερού άκρου	Κεντρική γραμμή	Διαγράμμιση λωρίδας κυκλοφορίας δεξιού άκρου		Διαγράμμιση λωρίδας κυκλοφορίας αριστερού άκρου	Κεντρική γραμμή	Διαγράμμιση λωρίδας κυκλοφορίας δεξιού άκρου
	3 m 6 m		ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ Οδός μονού οδοστρώματος (όριο ταχύτητας > 40 mph)	10 ή 15 ή 20 cm	10 ή 15 cm	10 ή 15 ή 20 cm
	5 m 10 m		ΔΑΝΙΑ	30 cm	15 cm	30 cm
	3 m 9 m		ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ	15 cm	10 cm	15 cm
	3 m 4,5 m		ΙΤΑΛΙΑ Δευτερεύουσα και τοπική οδός	12 ή 15 cm	10 ή 12 cm	12 ή 15 cm
	4,5 m 7,5 m		ΙΤΑΛΙΑ Αυτοκινητόδρομος	25 cm	15 cm	25 cm
	3 m 4,5 m		ΙΤΑΛΙΑ Κύρια οδός	25 cm	15 cm	25 cm
	4 m 8 m		ΙΡΛΑΝΔΙΑ	15 cm	10 cm	15 cm

▼C1

ΣΧΕΔΙΟ			ΧΩΡΑ	ΠΛΑΤΟΣ		
Διαγράμμιση λωρίδας κυκλοφορίας αριστερού άκρου	Κεντρική γραμμή	Διαγράμμιση λωρίδας κυκλοφορίας δεξιού άκρου		Διαγράμμιση λωρίδας κυκλοφορίας αριστερού άκρου	Κεντρική γραμμή	Διαγράμμιση λωρίδας κυκλοφορίας δεξιού άκρου
	3 m 9 m		ΕΛΛΑΔΑ	12 cm	12 cm	12 cm
	4 m 10 m		ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	20 cm	15 cm	20 cm
	3 m 9 m		ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	20 cm	10 cm	20 cm
	4 m 8 m		ΓΕΡΜΑΝΙΑ Δευτερεύουσα οδός	12 cm	12 cm	12 ή 25 cm
	6 m 12 m		ΓΕΡΜΑΝΙΑ Αυτοκινητόδρομος	15 cm	15 cm	30 cm
	3 m 10 m	39 m 13 m	ΓΑΛΛΙΑ Αυτοκινητόδρομος (*)	22,5 cm	15 cm	22,5 cm

▼C1

ΣΧΕΔΙΟ			ΧΩΡΑ	ΠΛΑΤΟΣ		
Διαγράμμιση λωρίδας κυκλοφορίας αριστερού άκρου	Κεντρική γραμμή	Διαγράμμιση λωρίδας κυκλοφορίας δεξιού άκρου		Διαγράμμιση λωρίδας κυκλοφορίας αριστερού άκρου	Κεντρική γραμμή	Διαγράμμιση λωρίδας κυκλοφορίας δεξιού άκρου
	3 m 10 m	3 m 3,5 m	ΓΑΛΛΙΑ Αυτοκινητόδρομοι (4 λωρίδες ή 2 x 2 λωρίδες)	22,5 και 37,5 cm	15 cm	22,5 cm
	3 m 10 m	3 m 3,5 m	ΓΑΛΛΙΑ (άλλες οδοί)	10 ή 12 cm		15 ή 18 cm

(*) Εκτός ορισμένων ζωνών (π.χ.: κλάδοι εισόδου-εξόδου, λωρίδα για βραδυκίνητα οχήματα …).