2026/2499

2026 11 13

Pagal tarptautinę viešąją teisę, juridinę galią turi tik JT EEK tekstų originalai. Šios taisyklės statusas ir įsigaliojimo data turėtų būti tikrinami pagal paskutinę statusą nurodančio JT EEK dokumento TRANS/WP.29/343 versiją, kurią galima rasti https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

JT taisyklė Nr. 183 „Suvienodintos nuostatos dėl transporto priemonės tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į pažangaus įspėjimo dėl vairuotojo dėmesio atitraukimo (ADDW) sistemą“ [2026/2499]

Įsigaliojimo data – 2026 m. rugsėjo mėn. (dar nepatvirtinta)

Šis dokumentas skirtas tik informacijai. Autentiškas ir teisiškai privalomas tekstas – ECE/TRANS/WP.29/2026/40.

Turinys

Taisyklė

0. Įvadas

1. Taikymo sritis

2. Terminų apibrėžtys

3. Patvirtinimo paraiška

4. Patvirtinimas

5. Techniniai reikalavimai

6. Transporto priemonės tipo pakeitimas ir patvirtinto tipo išplėtimas

7. Gamybos atitiktis

8. Sankcijos už gamybos neatitiktį

9. Visiškas gamybos nutraukimas

10. Už patvirtinimo bandymus atsakingų techninių tarnybų ir tipo patvirtinimo institucijų pavadinimai bei adresai

Priedai

1 Pranešimas

2 Patvirtinimo ženklų išdėstymas

3 Dokumentų rinkinys dėl pažangaus įspėjimo dėl vairuotojo dėmesio atitraukimo sistemos funkcijų

4 Dokumentų rinkinys dėl pažangaus įspėjimo dėl vairuotojo dėmesio atitraukimo sistemos veiksmingumo

5 Atrankinės patikros bandymo procedūra

0. Įvadas

0.1. Šios JT taisyklės pradinė redakcija (00 serijos pakeitimai) yra glaudžiai suderinta su ES Komisijos deleguotuoju reglamentu (ES) 2023/2590 dėl pažangaus įspėjimo dėl vairuotojo dėmesio atitraukimo sistemų, tačiau yra nedidelių skirtumų, be kita ko, susijusių su aiškumu ir (arba) redakciniais pataisymais, kai aktualu. Tam tikra informacinė medžiaga taip pat paimta iš dokumento „Klausimai ir atsakymai dėl ADDW: atsakymai į suinteresuotųjų subjektų iškeltus klausimus dėl Deleguotajame reglamente (ES) 2023/2590 nustatytų pažangaus įspėjimo dėl vairuotojo dėmesio atitraukimo taisyklių taikymo (angl. „ADDW Q&A: Answers to the questions raised by Stakeholders on the application of the rules on Advanced Driver Distraction Warning set out in the Delegated Regulation (EU) 2023/2590“).

0.2. Išsiblaškymas laikomas rimta ir vis didėjančia kelių eismo saugumo problema visame pasaulyje. Kai vairuotojas išsiblaško, jo dėmesys atitraukiamas nuo veiklos, kuri yra labai svarbi saugiam vairavimui, ir sutelkiamas į konkuruojančią veiklą, kuri pablogina vairavimo kokybę. Vairuotojo būsena išsiblaškymo momentu paprastai yra trumpalaikė, todėl toks išsiblaškymas taip pat gali pasireikšti pradedant vairuoti ir (arba) bet kuriuo kitu vairavimo etapu.

0.3. Įprasta dėmesio išblaškymo forma yra „regimojo dėmesio išblaškymas“, pavyzdžiui, kai vairuotojas skaito tekstinį pranešimą mobiliajame telefone arba informaciją transporto priemonės valdymo pulto meniu ar valdiklyje. Tokiais atvejais regimojo dėmesio išblaškymą gali lydėti „išsiblaškymas dėl rankų veiklos“, kai vairuotojas laiko ir (arba) naudoja įtaisą ar valdiklį, kuris nėra būtinas saugiam vairavimui.

0.4. Šia taisykle siekiama nustatyti palyginti ilgus (o ne su pertrūkiais vykstančius) regimojo dėmesio išblaškymo momentus tam tikroje transporto priemonės kabinos vietoje. Joje nenagrinėjamas regimojo dėmesio išblaškymas už šios konkrečios srities ribų, protarpinis (trumpalaikis) išblaškymas ar kognityvinis išblaškymas. Numatoma, kad ateityje iš dalies keičiant šią taisyklę techniniai reikalavimai bus labiau išplėtoti, kad būtų atsižvelgta į kintančias technologijas, įspėjančias vairuotoją apie dėmesio atitraukimą, be kita ko, siekiant pagerinti šių sistemų veiksmingumą ir padidinti kelių eismo saugumo naudą.

0.5. Jei dėl išsiblaškymo pablogėja vairuotojo gebėjimai, gali pailgėti reakcijos laikas ir gali būti sunku išlaikyti pastovų greitį ir (arba) laikytis eismo juostos. Tai kelia didelį pavojų saugumui vairuojant intensyvaus eismo sąlygomis ir miestų teritorijose, taip pat sklandesnio eismo sąlygomis, kai važiuojama greitkeliu didesniu greičiu. Be to, kyla didelė išsiblaškymo rizika, susijusi su šiomis vairavimo sąlygomis.

0.6. Su išsiblaškymu susijusių avarijų sunkumas gali būti ypač didelis, nes išsiblaškę vairuotojai paprastai nesureaguoja taip operatyviai, kad sumažintų gresiančio smūgio stiprumą (pvz., stabdant, nusukant į šalį stipriam smūgiui išvengti ir t. t.).

0.7. Pažangaus įspėjimo dėl vairuotojo dėmesio atitraukimo (ADDW) sistema gali būti naudojama vairuotojo regimajam dėmesiui tiesiogiai stebėti (pvz., naudojant kameras vairuotojo žvilgsnio krypčiai transporto priemonės kabinoje nustatyti). Nustačius, kad vairuotojas yra išsiblaškęs, sistema galės pateikti įspėjimą

0.8. Yra tam tikrų transporto priemonių pogrupių, kuriose ADDW sistemos nauda gali būti mažesnė, nes jos daugiausia naudojamos ne intensyvaus eismo ir greitkelių, o kitomis sąlygomis (pvz., G kategorijos transporto priemonės, statybos transporto priemonės ir t. t.). Kai kuriais atvejais (pvz., G kategorijos transporto priemonių, statybos transporto priemonių, daugiausia naudojamų bekelėse ir žvyrkeliuose, karinių transporto priemonių atveju) dėl eksploatavimo aplinkos ir (arba) transporto priemonių naudojimo būdo gali būti arba daug įspėjamųjų signalų dėl dėmesio atitraukimo tada, kai faktinis pavojus saugai nėra didelis, arba gali būti sunkiau patikimai nustatyti dėmesio atitraukimo momentus. Neatsižvelgiant į naudą, taip pat gali būti tam tikrų tipų transporto priemonių, kuriose įrengti ADDW sistemą būtų techniškai sunku arba neįmanoma (pvz., specialiosios paskirties transporto priemonės).

0.9. 1.2 punkte nurodyta, kad ši taisyklė nedaro poveikio nacionalinės arba regioninės teisės aktų, susijusių su privatumu, duomenų apsauga ir asmens duomenų tvarkymu, reikalavimams. Tai reiškia, kad bet kuri šią taisyklę taikanti susitariančioji šalis savo teisės aktais gali nustatyti bet kokius papildomus tokius reikalavimus. Techninės tarnybos ir patvirtinimo institucijos, gavusios paraišką dėl transporto priemonės tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jos ADDW sistemą, nevertins atitikties tokiems regioninės ar nacionalinės teisės aktams. Tai yra atitinkamų regioninių ir (arba) nacionalinių valdžios institucijų, taip pat transporto priemonių gamintojų reikalas.

Pavyzdžiui, ADDW sistema gali naudoti duomenis, gautus iš transporto priemonėje esančius asmenis stebinčių kamerų. Susitariančiosios šalys gali nuspręsti regioninės arba nacionalinės teisės aktuose nustatyti reikalavimus, kad šie duomenys nebūtų naudojami bet kurio fizinio asmens unikaliai tapatybei patvirtinti.

Tai būtų galima pasiekti bendresniais privatumo teisės aktais ir (arba) konkrečiais techniniais reikalavimais, įskaitant, pavyzdžiui, reikalavimą visus duomenis uždarojo ciklo sistemoje saugoti ne ilgiau, nei reikia, kad sistema galėtų atlikti savo saugos funkciją, ir užkirsti kelią neteisėtai prieigai. Susitariančiosios šalys taip pat turėtų apsvarstyti galimybę, kad konkretaus vairuotojo biometriniai asmens duomenys ir (arba) saugomi istoriniai duomenys galėtų būti naudojami ADDW sistemos veikimui pagerinti. Tokios sistemos galėtų, pavyzdžiui, paprašyti vairuotojo leidimo ir prie šio prašymo gali būti pateikta aiškinamoji informacija apie įdiegsimus sistemos pakeitimus ir tų pakeitimų priežastis.

0.10. [Rezervuota].

1. Taikymo sritis

1.1. Ši taisyklė taikoma M ir N kategorijų transporto priemonėms. ([1])

1.2. Ši taisyklė nedaro poveikio nacionalinės arba regioninės teisės aktų, susijusių su privatumu, duomenų apsauga ir asmens duomenų tvarkymu, reikalavimams.

1.3. Ši taisyklė netaikoma X ir Y kategorijų transporto priemonėms ([1]).

2. Terminų apibrėžtys

Šioje taisyklėje:

2.1. *Pažangaus įspėjimo dėl vairuotojo dėmesio atitraukimo (ADDW) sistema* – sistema, vertinanti vairuotojo regimąjį dėmesį ir įspėjanti vairuotoją per transporto priemonės žmogaus ir mašinos sąsają, kai nustatoma, kad jis yra išsiblaškęs.

2.2. *Transporto priemonės tipo patvirtinimas* – visa procedūra, kurią taikydama Susitarimo susitariančioji šalis patvirtina, kad transporto priemonės tipas atitinka šios taisyklės techninius reikalavimus.

2.3. *Biometriniai duomenys* – po specialaus techninio apdorojimo gauti duomenys, susiję su fizinio asmens fizinėmis, fiziologinėmis arba elgesio savybėmis, pagal kurias galima konkrečiai nustatyti arba patvirtinti to fizinio asmens tapatybę, pavyzdžiui, veido atvaizdai arba pirštų atspaudų duomenys.

2.4. *Žmogaus ir mašinos sąsaja (ŽMS)* – transporto priemonės naudotojo sąsaja, leidžianti žmogui naudotis transporto priemonės programinės įrangos komponentais ir su jais sąveikauti, be kita ko, jų būsenai stebėti.

([1]) Kaip apibrėžta Suvestinėje rezoliucijoje dėl transporto priemonių konstrukcijos (R.E.3), dokumentas ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.8, 2 punktas, https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

2.5. Nenominalioji situacija – situacija, kai ADDW sistemą veikia su vairuotoju, transporto priemone, aplinka ar kitais elementais susiję veiksniai, kurie neviršija 3 ir 4 prieduose aprašytame gamintojo dokumentų rinkinyje nurodytų sistemos ribinių verčių.

2.6. Akių atskaitos taškas – unikalus akių atskaitos taškas, naudojamas projektuojant transporto priemonę.

2.7. *Sužadinantis veiksmas* – vairuotojo veiksmas, kurio metu ADDW sistema stebi ir įspėja vairuotoją jam atlikus šį veiksmą.

2.8. Transporto priemonės tipas, atsižvelgiant į jo ADDW sistemą – kategorija transporto priemonių, kurių nesiskiria tokie pagrindiniai požymiai:

a) gamintojo prekės pavadinimas arba ženklas;

b) ADDW sistemos tipas ir konstrukcija, įskaitant, be kita ko:

i) metodą (-us), taikytą (-us) įvertinant išsiblaškiusį vairuotoją;

ii) ADDW sistemoje naudojamo (-ų) jutiklio (-ių) funkcijas ir minimalias eksploatacines savybes;

iii) įspėjimo sistemos metodus, strategiją ir charakteristikas ir

c) transporto priemonės ypatybės ir sistemos, darančios didelę įtaką ADDW sistemos veikimui ar eksploatacinėms savybėms.

3. Patvirtinimo paraiška

3.1. Paraišką dėl transporto priemonės patvirtinimo, atsižvelgiant į jos ADDW sistemą, pateikia transporto priemonės gamintojas arba jo tinkamai įgaliotas atstovas.

3.2. Kartu su paraiška dėl transporto priemonės patvirtinimo, atsižvelgiant į jos ADDW sistemą, pateikiama:

a) transporto priemonės identifikavimo numeriai ir (arba) simboliai;

b) transporto priemonės tipo aprašymas, įskaitant 2.8 punkte nurodytus elementus;

c) dokumentų rinkinys, kuriame išsamiai paaiškinamas ADDW sistemos veikimas remiantis 3 priedu; ir

d) dokumentų rinkinys, patvirtinantis ADDW sistemos veiksmingumą pagal 4 priedą.

3.2.1. 3 ir 4 prieduose nustatyti dokumentų rinkiniai pateikiami tipo patvirtinimo institucijai ir techninei tarnybai prieš atliekant 5 priede nustatytus atrankinės patikros bandymus.

3.3. Patvirtintiną transporto priemonės tipą atitinkanti transporto priemonė pateikiama techninei tarnybai, atsakingai už gamintojo pateiktų techninių dokumentų vertinimą ir patikros bandymų atlikimą.

4. Patvirtinimas

4.1. Jei pagal šią taisyklę patvirtinti pateiktas transporto priemonės tipas atitinka 5 dalies techninius reikalavimus, suteikiamas to transporto priemonės tipo patvirtinimas.

4.1.1. Transporto priemonės tipo atitiktį 5 dalyje nustatytiems techniniams reikalavimams gamintojas įrodo pateikdamas dokumentų rinkinius pagal 3 ir 4 priedus.

4.1.2. Techninė tarnyba patikrina, ar pagal šią taisyklę patvirtinti pateiktas transporto priemonės tipas atitinka 5 dalyje nustatytus techninius reikalavimus, ir yra gaunami teigiami 5 priede nustatyto atrankinės patikros bandymo rezultatai.

4.2. Kiekvienam pagal Susitarimo 4 aprašą (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) patvirtintam tipui suteikiamas patvirtinimo numeris. Ta pati susitariančioji šalis negali suteikti to paties numerio to paties tipo transporto priemonei, kurioje įrengta kito tipo ADDW sistema, arba kito tipo transporto priemonei.

4.3. Pranešimas apie transporto priemonės tipo patvirtinimą, patvirtinto tipo išplėtimą, tipo nepatvirtinimą arba patvirtinimo panaikinimą perduodamas šią taisyklę taikančioms Susitarimo susitariančiosioms šalims naudojant 1 priede pateikto pavyzdžio formą.

4.4. Prie kiekvienos transporto priemonės, atitinkančios pagal šią taisyklę patvirtintą transporto priemonių tipą, aiškiai matomoje ir lengvai prieinamoje vietoje, nurodytoje patvirtinimo formoje, pritvirtinamas 2 priede aprašytą pavyzdį atitinkantis tarptautinis patvirtinimo ženklas, kurį sudaro:

a) apskritimas, kuriame įrašyta raidė E ir tipą patvirtinusios šalies skiriamasis numeris ([2]); ir

b) į dešinę nuo šiame punkte nurodyto apskritimo – šios taisyklės numeris, toliau raidė R, brūkšnelis ir patvirtinimo numeris.

4.4.1. Jeigu transporto priemonė šalyje, patvirtinusioje tipą pagal šią taisyklę, atitinka transporto priemonių tipą, patvirtintą pagal vieną ar kelias kitas prie Susitarimo pridėtas taisykles, 4.4 punkte nurodyto ženklo kartoti nereikia; tokiu atveju taisyklės ir patvirtinimo numeriai, taip pat papildomi visų taisyklių, pagal kurias patvirtinimas suteiktas šalyje, suteikusioje patvirtinimą pagal šią taisyklę, ženklai pateikiami stulpeliais 4.4 punkte nurodyto ženklo dešinėje.

4.5. Patvirtinimo ženklas turi būti aiškiai įskaitomas ir nenutrinamas.

4.6. Patvirtinimo ženklas pateikiamas greta arba ant transporto priemonės duomenų plokštelės.

5. Techniniai reikalavimai

5.1. Taikymas

5.1.1. Kiekviena transporto priemonė, kurioje įrengta ADDW sistema, atitinkanti 2.1 punkte pateiktą apibrėžtį, turi atitikti 5.2–5.7 punktuose nustatytus reikalavimus.

5.2. Bendrieji techniniai reikalavimai

5.2.1. ADDW sistema turi nustatyti, kada vairuotojo regimasis dėmesys nėra sutelktas į vairavimo užduotis, ir įspėti vairuotoją per transporto priemonės žmogaus ir mašinos sąsają.

5.2.2. ADDW sistema turi būti suprojektuota taip, kad realiomis važiavimo sąlygomis būtų kuo labiau sumažintas sistemos klaidų lygis (klaidingai teigiami rezultatai).

5.2.3. ADDW sistema ir bet kuri kita sistema, įspėjanti vairuotoją, kai jis yra mieguistas, turi būti suprojektuotos taip, kad būtų išvengta sanklotų ir kad vairuotojui nebūtų rodomi painiavą keliantys atskiri arba vienalaikiai signalai, tais atvejais, kai vienas veiksmas sužadina abi sistemas.

5.2.4. ADDW sistemos efektyvumo neturi neigiamai veikti magnetiniai ar elektriniai laukai. Tam įrodyti įvertinama, ar laikomasi techninių reikalavimų ir JT taisyklės Nr. 10 pereinamojo laikotarpio nuostatų su 06 serijos ar vėlesniais pakeitimais.

([2]) 1958 m. Susitarimo šalių skiriamieji numeriai nurodyti Suvestinės rezoliucijos dėl transporto priemonių konstrukcijos (R.E.3) 3 priede, dokumentas ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.8, https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

5.3. ADDW sistemos valdymas

5.3.1. ADDW sistema automatiškai įsijungia, kai greitis viršija 20 km/h, jeigu 5.3.2–5.3.6 punktuose nustatytuose reikalavimuose nenurodyta kitaip. Transporto priemonės gamintojas gali nustatyti, kad ADDW sistema automatiškai įsijungtų pasiekus mažesnį greitį.

5.3.1.1. Kad sistema pradėtų matuoti vairuotojo būseną ir kalibruotųsi, turi praeiti ne mažiau kaip 1 minutė važiuojant 20 km/h ar didesniu greičiu.

5.3.2. Vairuotojas turi turėti galimybę rankiniu būdu išjungti ADDW sistemos įspėjimą arba ADDW sistemą, priklausomai nuo to, kurią iš dviejų galimybių (arba abi) pasirinko transporto priemonės gamintojas.

5.3.3. Gamintojo iš anksto nustatyta ADDW sistema gali būti automatiškai išjungiama šiais atvejais:

(a) kai kita sistema nuolat perima visą dinaminio vairavimo užduotį;

(b) kai vairuotojo valdoma transporto priemonės sistema, padedanti vairuotojui nuolat valdyti išilginį ir šoninį judėjimą, yra aktyvi ir joje yra vairuotojo stebėsenos sistema, kuri išsamiai įvertins vairuotojo regimąjį dėmesį arba regimąjį pasyvumą ir per transporto priemonės ŽMS įspės vairuotoją, kai bus nustatyta, kad jis yra išsiblaškęs, pavyzdžiui, vairuotojo būsenos stebėsenos sistema pagal JT taisyklę Nr. 171 (dėl pagalbinių vairuotojo kontrolės sistemų).

5.3.4. ADDW sistema automatiškai įsijungia vėl, kai išnyksta sąlygos, dėl kurių ji automatiškai išsijungė.

5.3.4.1. Atsižvelgiant į 5.3.3 punkto a papunktį, dinaminio vairavimo funkcija apima visas valdymo funkcijas ir taktines funkcijas realiuoju laiku, būtinas transporto priemonei valdyti, išskyrus strategines funkcijas, pvz., kelionės planavimą ir paskirties vietų bei maršruto taškų parinkimą, įskaitant, be kita ko, tokias dalines funkcijas:

(a) transporto priemonės šoninio judėjimo valdymą vairuojant (valdymo funkcija);

(b) transporto priemonės išilginio judėjimo valdymą greitėjimo ir lėtėjimo būdu (valdymo funkcija);

(c) vairavimo aplinkos stebėseną nustatant objektus ir įvykius, atpažįstant, klasifikuojant ir ruošiant atsaką (valdymo ir taktinė funkcija);

(d) reagavimą į objektą ir įvykį (valdymo ir taktinė funkcija);

(e) manevro planavimą (taktinė funkcija); ir

(f) matomumo didinimą apšvietimu, garso signalu, signalais ar rankiniais signalais (taktinė funkcija).

5.3.5. ADDW sistema automatiškai neišsijungia 5.7 punkte nustatytomis sąlygomis, tačiau ADDW sistemos įspėjimai dėl dėmesio atitraukimo gali automatiškai išsijungti. Įspėjimas dėl dėmesio atitraukimo turėtų automatiškai įsijungti vėl, kai išnyksta sąlygos, dėl kurių jis automatiškai išsijungė.

5.3.6. ADDW sistemos įspėjimai dėl dėmesio atitraukimo gali būti automatiškai užblokuoti tokiomis sąlygomis, kuriomis kitos pagalbinės vairavimo sistemos įspėja apie gresiantį pavojų arba kritinę situaciją, tačiau tai nėra automatinio ADDW sistemos išsijungimo sąlyga.

5.3.6.1. Įspėjimo dėl dėmesio atitraukimo funkcija turėtų būti automatiškai įjungta vėl, kai išnyksta sąlygos, dėl kurių ji buvo užblokuota.

5.3.7. Įprasta ADDW sistemos, įskaitant ŽMS įspėjimus, veiksena automatiškai atkuriama kaskart įjungiant galios pavarą ([3]), ([4]). Transporto priemonės gamintojas gali nustatyti ir įtraukti kitas automatinio atkūrimo sąlygas.

5.4. Aplinkos sąlygos

5.4.1. ADDW sistema veiksmingai veikia dieną ir naktį.

5.4.2. ADDW sistema veikia nesant oro sąlygų, apribojančių sistemos veikimą. Pagal 4 priedo 1 punkto c papunktį reikalaujama, kad gamintojas pateiktų dokumentus, kuriuose būtų nurodytos oro ir apšvietimo sąlygos, kuriomis sistema veikia efektyviai.

5.5. Vairuotojo dėmesio atitraukimo stebėsena

5.5.1. ADDW sistema stebi vairuotojo žvilgsnį 5.5.1.4–5.5.1.6 punktuose nurodytose svarbiose srityse.

5.5.1.1. Laikoma, kad vairuotojo žvilgsnis prasideda nuo akių atskaitos taško, apibrėžto taip:

5.5.1.2. M ir N kategorijų transporto priemonėse akių srities atskaitos taškas yra vairuotojo akių taškų centras, apibrėžtas JT taisyklėje Nr. 46 (dėl netiesioginio matymo įtaisų) su 04 ar vėlesnės serijos pakeitimais. Todėl akių lygio taško koordinatė yra 635 mm aukštyje statmenai virš vairuotojo sėdynės R taško (R taškas jau yra nustatytas atsižvelgiant į transporto priemonės gamintojo nustatytas atskaitos pradžios žymas).

5.5.1.3. M_2, M_3, N_2 ir N_3 kategorijų transporto priemonėse, kurių pagrindą sudaro ne M_1 platforma, akių atskaitos taškas gali būti akių lygio taškas E2, apibrėžtas JT taisyklėje Nr. 167 (dėl motorinių transporto priemonių, atsižvelgiant į tiesioginį jų matymą) su 00 ar paskesnės serijos pakeitimais. Akių lygio taškas E2 yra taškas, atitinkantis vidurinį tašką tarp vairuotojo kairės ir dešinės akies centro; E2 taškas apibrėžiamas 1 163,25 mm poslinkiu nuo akceleratoriaus kulno taško Z (vertikalioje) ašyje ir 678 mm poslinkiu atgal X (išilginėje) ašyje. E2 taško padėtis Y (šoninėje) ašyje yra vertikalioje plokštumoje, lygiagrečioje vidurinei išilginei plokštumai ir kertančioje vairuotojo sėdynės centrą.

5.5.1.4. 1 zona yra nurodyta kaip šių zonų persidengimas (žr. I pav.):

(a) transporto priemonės stogas;

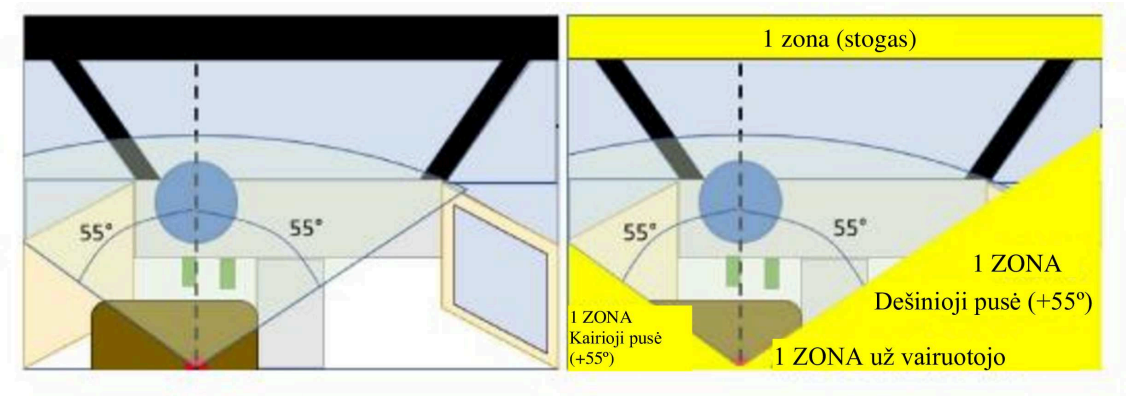
(b) bet kuri transporto priemonės zona, esanti už dviejų vertikalių plokštumų, kurių viena pasukta +55° (į dešinę), o kita pasukta −55° (į kairę) transporto priemonės išilginės krypties atžvilgiu, kai abi plokštumos susikerta toliau apibrėžtame akių atskaitos taške, ribų (vairuotojo žiūrėjimo į priekį kryptimi, kai orientacijos kampas yra 0°).

([3]) Naujas, automatinis variklio paleidimas (arba važiavimo ciklas), pvz., veikiant automatinei variklio išjungimo ir paleidimo sistemai, nelaikomas galios pavaros įjungimu.

([4]) Kaip apibrėžta 1958 ir 1998 m. susitarimų Bendrajame nutarime Nr. 2 (M.R.2), kuriame pateikiamos transporto priemonių varymo sistemos apibrėžtys, žr. dokumentą ECE/TRANS/WP.29/1121.

I pav.

Nurodyta 1 zona (pavaizduotas eismas kairiąja puse)



5.5.1.5. 2 zona yra toliau išvardytų zonų junginys (žr. II pav.):

(a) priekinio stiklo ir langų zona;

(b) 10° aplink priekinį stiklą ir langus, žvelgiant iš akių atskaitos taško.

II pav.

Nurodyta 2 zona (pavaizduotas eismas kairiąja puse)



5.5.1.6. 3 zona yra bet kuri zona, esanti žemiau plokštumos, 30° žemyn nuo vairuotojo akių atskaitos taško, ir sąveika su toliau aprašytomis 1 ir 2 zonomis (žr. III pav.):

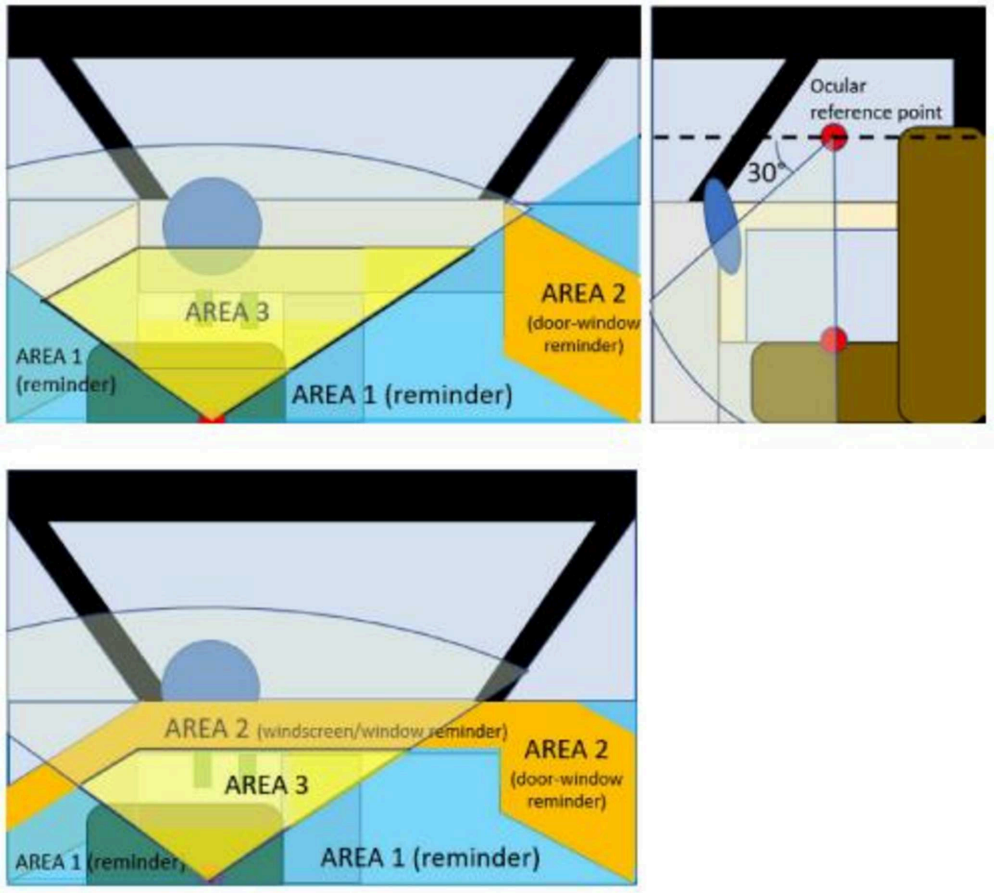
(a) standartiškai bet kokia į 1 zoną įtraukta sritis neįtraukiama į 3 zoną;

(b) standartiškai bet kokia į 2 zoną įtraukta sritis neįtraukiama į 3 zoną;

(c) Transporto priemonės gamintojas gali nuspręsti į 3 zoną įtraukti dalį srities iš 1 ir (arba) 2 zonos.

III pav.

Nurodyta 3 zona (pavaizduotas eismas kairiąja puse)



Pastaba. Apatiniame paveiksle pavaizduotas atvejis, kai 2 zona (priekinis stiklas + 10°), kurios žemiausia dalis yra žemiau 30° vertikalaus matymo kampo.

5.5.1.7. Zonos įtraukimas arba neįtraukimas į kitą zoną visada atliekamas atsižvelgiant į vairuotojo akių atskaitos tašką. Tai reiškia, kad projektuojant vieną zoną į kitą zoną reikia naudoti kampinę, o ne erdvinę koordinatę.

Atlikus projekciją, erdvinę koordinatę galima naudoti nustatytai zonai apibūdinti ir jos aprašymui supaprastinti.

5.5.2. Įspėjimo įsijungimo veiksniai ir situacijos, į kurias reaguoja ADDW sistema

5.5.2.1. Įspėjimas vairuotojui pateikiamas, kai tik susidaro abi šios sąlygos:

(a) transporto priemonės greitis yra 50 km/h arba didesnis;

(b) vairuotojo žvilgsnis 3 zonoje išlaikomas ne ilgiau kaip 3,5 sekundes nominaliojoje situacijoje; 3 priedo 1.1 punkte nurodytose nenominaliosiose situacijose ilgiausias nominaliosios situacijos laikas gali būti pratęstas dar 1,5 sekundės.

Kai bandomos b punkte išvardytos sąlygos, joms turi būti taikomas papildomas rezervinis laikas, kad būtų kompensuota techninė matavimo neapibrėžtis (žr. 5 priedo 9 punktą).

5.5.2.2. Įspėjimas vairuotojui pateikiamas, kai tik susidaro abi šios sąlygos:

(a) transporto priemonės greitis yra ne mažesnis nei 20 km/h ir jis neviršija 50 km/h;

(b) vairuotojo žvilgsnis 3 zonoje išlaikomas ne ilgiau kaip 6 sekundes nominaliojoje situacijoje; 3 priedo 1.1 punkte nurodytose nenominaliosiose situacijose ilgiausias nominaliosios situacijos laikas gali būti pratęstas dar 1,5 sekundės.

Kai bandomos b punkte išvardytos sąlygos, joms turi būti taikomas papildomas rezervinis laikas, kad būtų kompensuota techninė matavimo neapibrėžtis (žr. 5 priedo 9 punktą).

5.5.2.3. Įjungus ADDW sistemą, apskaičiuojamas laikas, per kurį vairuotojo žvilgsnis yra nukreiptas į 3 zoną. Šis laikas matuojamas nepriklausomai nuo transporto priemonės greičio, jei ADDW sistema yra įjungta ir gali jį matuoti.

5.5.2.4. Jei kyla vaizdo apdorojimo problemų arba jei vairuotojas trumpam nusuka žvilgsnį ir vėl pažvelgia į 3 zoną, laikas, per kurį vairuotojo žvilgsnis yra 3 zonoje, neturi būti nustatytas iš naujo. Leidžiamą aprašytų įvykių laiko nuokrypį nustato transporto priemonės gamintojas, o mažiausias leistinas laiko nuokrypis yra 50 milisekundžių (akių sakados).

5.5.2.5. 5.5.2.1 ir 5.5.2.2 punktuose nurodytais atvejais transporto priemonės gamintojas gali nustatyti mažesnį minimalaus greičio reikalavimą.

5.5.2.6. Transporto priemonės gamintojas gali įdiegti papildomas įspėjimo strategijas, pagrįstas papildomais įvesties duomenimis, kurie padeda sistemai suprasti vairuotojo elgesį, kognityvinį dėmesio atitraukimą ar artimiausią aplinką transporto priemonėje.

5.6. Žmogaus ir mašinos sąsajos reikalavimai

5.6.1. Įspėjimo pobūdis

5.6.1.1. ADDW sistema vairuotoją informuoja vaizdiniu įspėjimu bei garsiniu ir (arba) lytimuoju įspėjimu kuo greičiau po to, kai atsiranda sistemos reakciją sukeliantis veiksnys, ir šis įspėjimas gali palaipsniui stiprėti ir intensyvėti tol, kol išnyksta 5.5.2.1, 5.5.2.2 arba 5.5.2.6 punktuose nurodyta įsijungimo sąlyga.

Laikoma, kad įspėjimas prasideda, kai vairuotojui pateikiamas garsinis arba lytimasis įspėjimas.

5.6.1.2. Vairuotojui pateikiamas įspėjimas gali būti pritaikytas taip, kad įspėjimo strategija būtų pagrįsta ankstesniais įvykiais, vairuotojo elgesiu, kelio sąlygomis, oro sąlygomis ir kita svarbia susijusia informacija. Bet koks įspėjimo pritaikymas turi atitikti 5.6.2–5.6.4.1 punktuose nustatytus techninius kriterijus.

5.6.2. Vaizdinis įspėjimas

5.6.2.1. Vaizdinis įspėjimas turi būti tokioje vietoje, kad dienos šviesoje vairuotojas jį gerai matytų ir atpažintų, o naktį jis gali būti naudojamas kaip bet koks perspėjimas dėmesiui atkreipti su sąlyga, kad jis nesuklaidins vairuotojo.

5.6.2.2. Vaizdinis įspėjimas yra nemirksintis ar mirksintis ženklas (pvz., signalizatorius, iškylantysis pranešimas ir kt.).

5.6.3. Garsinis įspėjimas

5.6.3.1. Garsinis įspėjimas vairuotojui turi būti lengvai atpažįstamas.

5.6.3.2. Daugumos garsinių įspėjimų dažnių diapazonas yra 200–8 000 Hz, o amplitudė yra 50–90 dB. Transporto priemonės gamintojas gali reguliuoti amplitudę atsižvelgdamas į aplinkinio triukšmo lygį.

5.6.3.3. Jeigu naudojami kalbiniai perspėjimai, vartojami žodžiai turi atitikti bet kokius vaizdinio perspėjimo teksto žodžius.

5.6.3.4. Girdima perspėjimo dalis turi trukti bent tiek, kad vairuotojas ją suprastų.

5.6.4. Lytimasis įspėjimas

5.6.4.1. Lytimasis įspėjimas turi būti pastebimas vairuotojui ir pateikiamas tiesiogiai arba netiesiogiai per bet kurią sąsają, kuri, kaip tikimasi, atkreips vairuotojo dėmesį į vairavimo užduotį.

5.7. Įspėjimas dėl ADDW sistemos trikties

5.7.1. Nuolatinės triktys

5.7.1.1. Nustačius nuolatinę ADDW sistemos triktį, turi būti pateikiamas nuolatinis vaizdinis įspėjamasis trikties signalas.

5.7.1.2. Prieš pradedant eksploatuoti ADDW sistemą turi būti atlikta bent viena ADDW sistemos pirminė savikontrolė. Vėliau trikties, kurią galima nustatyti elektriniu būdu, atveju vairuotojui turi būti pateikiamas įspėjamasis trikties signalas.

5.7.1.3. Sistema turi atpažinti nelaikiną jutiklio sutrikimą ir pateikti 5.7.1.1. punkte nustatytą įspėjamąjį trikties signalą, kuris turi būti rodomas ekrane. Bent jau kai įjungus ADDW sistemą jutiklis neaptinka jokios šviesos, tai laikoma jutiklio sutrikimu.

5.7.1.4. Triktys, dėl kurių įjungiamas įspėjamasis signalas, bet kurios nėra aptinkamos, kai ADDW yra išjungta, išsaugomos jas aptikus ir toliau rodomos po kiekvieno galios pavaros ([5]), ([6]) įjungimo, kol triktis ar trūkumas nebus pašalintas.

5.7.2. Laikinos triktys

5.7.2.1. Nustačius laikiną neelektrinę triktį, gali būti rodomas 5.7.1 punkte nustatytas įspėjamasis trikties signalas.

5.7.2.2. Vairuotojui pateikiama informacija apie esamą ADDW sistemos apribojimą ir (arba) tipinius ADDW sistemos apribojimus. Atitinkami apribojimai yra tie, dėl kurių ADDW sistema laikinai veikia netinkamai, nes dėl pernelyg didelių su vairuotoju, transporto priemone, aplinka susijusių ar kitų veiksnių, kurie turi įtakos ADDW sistemos veikimui ir kurių negalima traktuoti kaip nenominaliosios situacijos, nepakankamai nustatomi vairuotojo veido bruožai. Transporto priemonės gamintojas gali taikyti aktyvųjį metodą – papildomą vaizdinį įspėjimą – ir (arba) pasyvųjį metodą – rašytinę informaciją.

([5]) Naujas, automatinis variklio paleidimas (arba važiavimo ciklas), pvz., veikiant automatinei variklio išjungimo ir paleidimo sistemai, nelaikomas galios pavaros įjungimu.

([6]) Kaip apibrėžta 1958 ir 1998 m. susitarimų Bendrajame nutarime Nr. 2 (M.R.2), kuriame pateikiamos transporto priemonių varymo sistemos apibrėžtys, žr. dokumentą ECE/TRANS/WP.29/1121.

6. Transporto priemonės tipo pakeitimas ir patvirtinto tipo išplėtimas

6.1. Apie kiekvieną transporto priemonės tipo pakeitimą, susijusį su šia taisykle, pranešama tipo patvirtinimo institucijai, patvirtinusiai transporto priemonės tipą. Tuomet tipo patvirtinimo institucija:

a) laiko, kad pakeitimai neturi neigiamo poveikio patvirtinimo suteikimo sąlygoms, ir suteikia patvirtinto tipo išplėtimą;

b) laiko, kad padaryti pakeitimai turi poveikį tipo patvirtinimo suteikimo sąlygoms, ir reikalauja, kad prieš išplečiant tipo patvirtinimą būtų atlikti papildomi bandymai arba patikrinimai;

c) pasitarusi su gamintoju nusprendžia, kad turi būti suteiktas naujas tipo patvirtinimas, arba

d) taiko 6.1.1 punkte nurodytą procedūrą (Peržiūra) ir, jei taikytina, 6.1.2 punkte nurodytą procedūrą (Išplėtimas).

6.1.1. Peržiūra

Kai pasikeičia informaciniuose dokumentuose įrašyti duomenys, ir tipo patvirtinimo institucija mano, kad padaryti pakeitimai veikiausiai neturės pastebimo neigiamo poveikio, pakeitimas įvardijamas kaip peržiūra.

Tokiais atvejais tipo patvirtinimo institucija prireikus išduoda pakeistus informacinių dokumentų puslapius ir kiekvienas pakeistas puslapis pažymimas taip, kad būtų aiškiai matyti pakeitimo pobūdis ir pakartotinio išdavimo data.

Šis reikalavimas laikomas įvykdytu, jei tai yra informacinių dokumentų konsoliduota atnaujinta versija kartu su išsamiu pakeitimų aprašymu.

6.1.2. Išplėtimas

Pakeitimas įvardijamas kaip patvirtinto tipo išplėtimas, jei be informaciniuose dokumentuose įrašytų duomenų pakeitimo:

a) reikia atlikti papildomus tikrinimus ar bandymus; arba

b) keitėsi bet kokia informacija pranešime (išskyrus jo priedus), arba

c) po tipo patvirtinimo įsigaliojimo prašoma suteikti tipo patvirtinimą pagal vėlesnės serijos pakeitimus.

6.2. Apie tipo patvirtinimą arba nepatvirtinimą, nurodant pakeitimus, šią JT taisyklę taikančioms Susitarimo susitariančiosioms šalims pranešama 4.3 punkte aprašyta tvarka. Be to, iš dalies atitinkamai pakeičiama 1 priede nurodytų informacinių dokumentų ir bandymų ataskaitų rodyklė, pridedama prie pranešimo, kad būtų matoma naujausios peržiūros arba išplėtimo data.

6.2.1. Išplėtimo atveju patvirtinimo tarnyba kiekvienam patvirtinto tipo išplėtimui suteikia serijos numerį, vadinamą išplėtimo numeriu.

7. Gamybos atitiktis

7.1. Gamybos atitikties procedūros turi atitikti Susitarimo (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) 2 straipsnyje ir 1 priedėlyje apibrėžtas bendrąsias nuostatas ir bent toliau nurodytus reikalavimus.

7.1.1. Pagal šią taisyklę patvirtinta transporto priemonė turi būti pagaminta taip, kad atitiktų tipą, patvirtintą pagal 5 dalyje nustatytus reikalavimus. ir

7.1.2. Tipą patvirtinusi tipo patvirtinimo institucija gali bet kuriuo metu patikrinti kiekvienoje gamybos įmonėje taikomą atitikties kontrolės metodiką. Paprastai tokie patikrinimai atliekami kartą per dvejus metus, tačiau ne rečiau kaip kartą per trejus metus.

8. Sankcijos už gamybos neatitiktį

8.1. Pagal šią taisyklę suteiktas transporto priemonės tipo patvirtinimas gali būti panaikintas, jeigu nesilaikoma 7.1.1 punkte nustatyto reikalavimo arba jei pagal 7.1.2 punktą atliktų pasirinktos transporto priemonės arba transporto priemonių patikrų rezultatai yra nepatenkinami.

8.2. Jeigu šią taisyklę taikanti Susitarimo susitariančioji šalis panaikina savo anksčiau suteiktą patvirtinimą, ji apie tai kitoms šią taisyklę taikančioms susitariančiosioms šalims nedelsdama praneša naudodama šios taisyklės 1 priede pateikto pavyzdžio pranešimo formą.

9. Visiškas gamybos nutraukimas

9.1. Jei patvirtinimo turėtojas visiškai nustoja gaminti pagal šią taisyklę patvirtinto tipo transporto priemones, jis apie tai informuoja patvirtinimą suteikusią instituciją, o ši, naudodama šios taisyklės 1 priede pateikto pavyzdžio pranešimo formą, savo ruožtu apie tai praneša kitoms šią taisyklę taikančioms Susitarimo susitariančiosioms šalims.

10. Už patvirtinimo bandymus atsakingų techninių tarnybų ir tipo patvirtinimo institucijų pavadinimai bei adresai

10.1. Šią taisyklę taikančios Susitarimo šalys Jungtinių Tautų sekretoriatui praneša už patvirtinimo bandymus atsakingų techninių tarnybų ir tipo patvirtinimo institucijų, kurios tvirtina tipą ir kurioms turi būti siunčiami pranešimai apie patvirtintą tipą, patvirtinto tipo išplėtimą, tipo nepatvirtinimą ar patvirtinimo panaikinimą, pavadinimus ir adresus.

1 PRIEDAS

Pranešimas

(didžiausias formatas: A4 (210 × 297 mm))



pateikė: Institucijos pavadinimas:
……
……
……

dėl transporto priemonės ([2]):
patvirtinimo
patvirtinto tipo išplėtimo
nepatvirtinimo
patvirtinimo panaikinimo
visiško gamybos nutraukimo

atsižvelgiant į ADDW sistemos veikimą pagal JT taisyklę Nr. 183

Patvirtinimo Nr ……

1. Transporto priemonės prekybinis pavadinimas arba prekės ženklas: ……

2. Transporto priemonės tipas: ……

3. Tipo identifikavimo priemonės, jeigu tipas paženklintas ant transporto priemonės / sudėtinės dalies / atskiro techninio mazgo ([2]): ……

4. To ženklo vieta: ……

5. Transporto priemonės kategorija: ……

6. Gamintojo pavadinimas ir adresas: ……

7. Gamintojo atstovo, jei toks yra, pavadinimas ir adresas: ……

8. Trumpas transporto priemonės aprašymas: ……

9. Vertinimus ir patikrinimus atliekanti techninė tarnyba: ……

10. Tos techninės tarnybos parengtos ataskaitos data: ……

11. Tos techninės tarnybos parengtos ataskaitos numeris: ……

12. Tipas patvirtintas / tipas nepatvirtintas / patvirtintas tipas išplėstas / tipo patvirtinimas panaikintas: ([2]) ……

13. Patvirtinimo ženklo vieta ant transporto priemonės: ……

([1]) Tipą patvirtinusios / patvirtintą tipą išplėtusios / tipo nepatvirtinusios / tipo patvirtinimą panaikinusios (žr. patvirtinimo nuostatas šioje taisyklėje) šalies skiriamasis numeris.

([2]) Išbraukti, kas netinka.

14. Vieta: .....

15. Data: .....

16. Parašas: .....

17. Pastabos: .....

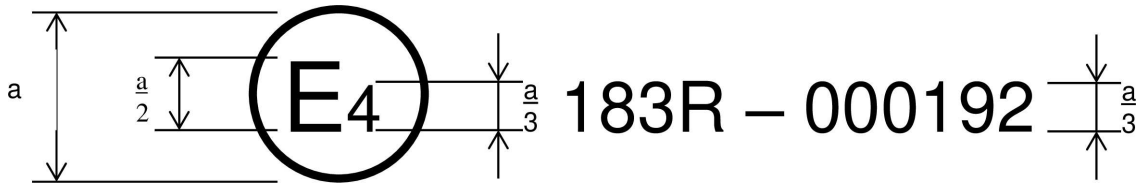
18. Prie šio pranešimo pridedamas patvirtinimo institucijai pateiktų dokumentų, kuriuos galima gauti pateikus prašymą, sąrašas.

2 PRIEDAS

Patvirtinimo ženklų išdėstymas

A pavyzdys

(Žr. šios taisyklės 4.4 punktą)

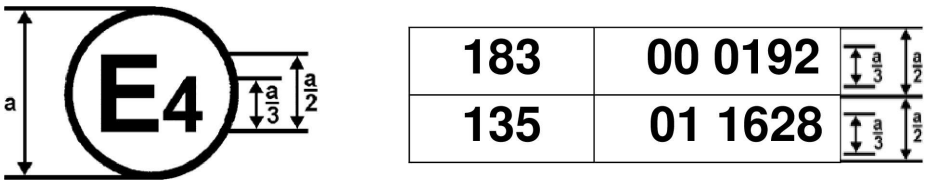


a ≥ 8 mm

Pavaizduotas prie transporto priemonės pritvirtintas patvirtinimo ženklas rodo, kad konkretus transporto priemonės tipas dėl ADDW sistemos buvo patvirtintas Nyderlanduose (E4) pagal JT taisyklę Nr. 183, jo patvirtinimo numeris – 000192. Pirmieji du patvirtinimo numerio skaitmenys (00) rodo, kad patvirtinimas buvo suteiktas pagal JT taisyklės Nr. 183 pradinės redakcijos reikalavimus.

B pavyzdys

(Žr. šios taisyklės 4.4.1 punktą)



a ≥ 8 mm

Pavaizduotas prie transporto priemonės pritvirtintas patvirtinimo ženklas rodo, kad konkretus transporto priemonės tipas buvo patvirtintas Nyderlanduose (E4) pagal JT taisykles Nr. 183 ir 135 ([1]). Du pirmieji patvirtinimo numerių skaitmenys rodo, kad, suteikiant atitinkamus patvirtinimus, į JT taisyklę Nr. 183 buvo įtraukti 00 serijos pakeitimai, o į JT taisyklę Nr. 135 – 01 serijos pakeitimai.

([1]) Pastarosios taisyklės numeris pateiktas tik kaip pavyzdys.

3 PRIEDAS

Dokumentų rinkinys dėl pažangaus įspėjimo dėl vairuotojo dėmesio atitraukimo sistemos funkcijų

1. Dokumentų rinkinys, kurį gamintojas pateikia patvirtinimo institucijai ir techninei tarnybai ir kuriame išsamiai nurodoma, kaip veikia ADDW sistema, ir kurį sudaro:

   (a) sistemos įjungimo, pakartotinio įjungimo ir išjungimo funkcijų paaiškinimas, įskaitant susijusius transporto priemonės greičio diapazonus;

   (b) visų sistemos įvesties duomenų sąrašas, kuriame pateikiami visi rodikliai, naudojami vairuotojo dėmesio atitraukimui matuoti;

   (c) aprašymas, kaip veikia rodikliai ir kaip stebimas vairuotojas ir vairavimo elgsena, įskaitant, jei taikoma, ryšį tarp pirminių ir antrinių ir (arba) atsarginių rodiklių;

   (d) sistemos reakciją sukeliančių veiksnių, kuriuos stebi sistema, aprašymas;

   (e) srities aplink akių atskaitos tašką, kuri yra tinkama naudojant sistemą, aprašymas ir, jei naudojama nuoroda į standartą, srities, kurioje turėtų būti bandymą atliekančio vairuotojo akys, kaip nustatyta 5 priedo 4.1.1 punkto b papunktyje, aprašymas;

   (f) transporto priemonės salono srities, kurią sistema, vertindama vairuotojo dėmesio atitraukimą, laiko 1, 2 ir 3 zonomis pagal šios taisyklės 5.5.1 punktą, aprašymas (tekstinis aprašymas, iliustracija, techninis brėžinys ar bet kokia kita pakankama priemonė);

   (g) zona (-os), kurioje (-iose) pagal 5 priedo 4.2 punktą transporto priemonės salone yra kiekvienas žvilgsnio fiksavimo taškas atliekant atrankinę patikrą;

   (h) dokumentas, kuriame išsamiai aprašomi sistemos žmogaus ir mašinos sąsajos komponentai ir jų numatytos funkcijos, įskaitant:

      i) atitikties ADDW sistemos žmogaus ir mašinos sąsajos reikalavimams pagal šios taisyklės 5.6 punktą įrodymus ir pagrindimą, jei transporto priemonės gamintojas nusprendžia nesilaikyti šios taisyklės 5.6.3.2 punkte nustatytos rekomendacijos, ir

      ii) jei taikytina, įspėjamojo signalo kartojimo, laipsniško stiprėjimo ar intensyvėjimo strategijos tais atvejais, kai vairuotojas nepaiso pateiktų įspėjimų dėl dėmesio atitraukimo, aprašymą;

   (i) paaiškinimas, kaip gali būti reguliuojama ADDW sistema, jei transporto priemonė pritaikyta specialių poreikių turinčiam vairuotojui, ir

   (j) gamintojo pasirinktas nukrypimo laikotarpis, per kurį galima nuolat matuoti vairuotojo žvilgsnio momentą 3 zonoje ir per kurį susiformuoja galimas vaizdo apdorojimo artefaktas arba trumpas žvilgsnio krypties pokytis (žr. šios taisyklės 5.5.2.4 punktą).

1.1. Dokumentų rinkinyje taip pat pateikiamas sąrašas su sistemos apribojimų aprašymu, prie kurio pridedami įrodymai, kaip tie apribojimai veikia sistemos veikimą.

1.1.1. Galimi apribojantys elementai yra susiję su vairuotoju, transporto priemone ar aplinka ar kt.

1.1.2. Sąraše aiškiai nurodomos nenominaliosios situacijos, dėl kurių gali pablogėti ADDW sistemos veikimas sistemos ribose.

1.2. Sistemos įvesčių sąrašas pateikiamas tik patvirtinimo institucijai arba techninei tarnybai, kad jos patikrintų ADDW sistemą tipo patvirtinimo tikslais.

1.3. Techninė tarnyba patvirtinimo institucijai nepersiunčia jokių antrinių rodiklių sąrašo.

2. Sistemos periodinės privalomosios techninės apžiūros nuostatos:

2.1. Dokumentuose aprašoma, kaip, atliekant periodinę techninę apžiūrą, patvirtinti tinkamą sistemos veikimo būseną (pvz., patikrinti lemputes).

4 PRIEDAS

Dokumentų rinkinys dėl pažangaus įspėjimo dėl vairuotojo dėmesio atitraukimo sistemos veiksmingumo

1. Dokumentų rinkinyje, kuriame išsamiai aprašoma, kaip ADDW sistemos tinkamumas buvo patvirtintas atsižvelgiant į 3 priedo 1.1 punkte nurodytus apribojimus, pateikiami šie duomenys:

   (a) sistemos veiksmingumo įrodymai, surinkti atliekant pakartotinius bandymus su vairuotojais, įskaitant informaciją apie įvertintų bandymų dalyvių skaičių ir demografinius duomenis, įskaitant:

      i) įtraukimo ir neįtraukimo kriterijus, kurie buvo taikomi atrenkant dalyvius ir kuriais užtikrinta, kad sistema, atsižvelgiant į jos apribojimus, būtų laikoma veiksminga reprezentatyviai vairuotojų populiacijos daliai, ir

      ii) pareiškimą dėl dalyvių tinkamumo atsižvelgiant į transporto priemonės tikslinę grupę (pavyzdžiui, dalyviai su galiojančiu vairuotojo pažymėjimu, kurį turint galima vairuoti transporto priemonę, kurioje įrengta ADDW sistema);

   (b) įvertintų bandymo sąlygų aprašymas, įskaitant informaciją apie bandymo pakartojamumą ir atkuriamumą; ir

   (c) įrodymai, kad sistema veikia veiksmingai oro ir apšvietimo sąlygomis, kurios neriboja sistemos veikimo.

2. Jeigu buvo vertinama kita transporto priemonė, dokumentuose pateikiama informacija, pagal kurią patikrinimo procesas susiejamas su transporto priemonės tipo patvirtinimo reikalavimais.

3. Jeigu tinkamumo bandymai atliekami naudojant vairavimo imitatorių, transporto priemonės gamintojas ADDW sistemos bandymo tikslais dokumentuoja jo apribojimus, palyginti su bandymais realiomis važiavimo sąlygomis atvirame kelyje. Tokiuose dokumentuose pateikiama:

   (a) pirminių įvesties duomenų, gautų iš imitatoriaus ir naudojamų ADDW sistemai, ir pirminių įvesties duomenų, gautų iš transporto priemonės realiomis sąlygomis, palyginimas; ir

   (b) tinkamumo patvirtinimo, naudojant imitatorių, rezultatų pagrįstumo analizė.

4. Jeigu tinkamumo patvirtinimas buvo atliktas atliekant mokslinius tyrimus, kuriais siekiama nustatyti atitiktį techniniams reikalavimams arba pagerinti sistemos veikimą tipo patvirtinimo tikslais, dokumentuose pateikiama informacija apie parametrus, įskaitant priimtinumo intervalą, kuriuos transporto priemonių gamintojai naudoja siekdami užtikrinti tipo patvirtinimo institucijoms, kad ADDW sistema atitinka šiame reglamente nustatytus reikalavimus.

5 PRIEDAS

Atrankinės patikros bandymo procedūra

1. Tikslas

Atrankinės patikros bandymai atliekami realiomis arba imituojamomis išorinėmis aplinkos sąlygomis, kad būtų užtikrinta, kad ADDW sistema veiktų ir galėtų rodyti visus įspėjimus.

2. Bandymo prietaisas

2.1. Transporto priemonė, kurios tipas patvirtinamas, kurioje nustatyta numatytoji konfigūracija.

2.1.1. Šiomis aplinkybėmis numatytoji konfigūracija taikoma transporto priemonei su judamosiomis dalimis (t. y. tokiomis, kurias vairuotojas gali keisti be išorės pagalbos), dėl kurių gali pasikeisti vairuotojo matomumas arba galimybė pasiekti daugiau vietos priekinėje transporto priemonės dalyje (įskaitant stogą).

2.1.2. Numatytoji bandymo konfigūracija turi sudaryti sąlygas vairuotojui matyti daugumą fiksavimo taškų 3 zonoje, kaip nurodyta šio priedo 4.2 punkte, ir su jais sąveikauti, taip pat kuo labiau sumažinti aplinkos poveikį, pavyzdžiui, saulės šviesos, vėjo ir lietaus poveikį.

2.2. Įranga, kuria nustatomas rodomas bandomosios transporto priemonės greitis (tikras arba imituojamas) ± 1 km/h tikslumu, kad būtų galima užregistruoti ir patvirtinti šio priedo 5.1 punkte nustatytą greičio reikalavimą.

2.3. Pakankamas skaičius papildomų kamerų, išdėstytų taip, kad būtų galima apžvelgti šio priedo 8 punkte nustatytas bandymo sąlygas.

3. Bandinys

3.1. Bandymas atliekamas vairuotojo vietoje sėdint bent vienam bandymą atliekančiam vairuotojui.

Bandymą atliekantis vairuotojas turi atitikti šio priedo 3.1.1–3.1.4 punktuose nustatytus požymius.

3.1.1. Bandymą atliekantis vairuotojas turi būti tokioje padėtyje, kad vairuotojo akys, esant įprastai sėdynės ir vairo padėčiai, būtų akių atskaitos taške; padėtis gali būti keičiama pagal transporto priemonės gamintojo pasirinkimą:

(a) ± 100 mm išilgai ir ± 50 mm vertikaliai aplink akių atskaitos tašką;

(b) remiantis standartu, taikomu nustatant galimą vairuotojo akių lygio taško padėtį aplink akių atskaitos tašką, kartu užtikrinant panašaus arba didesnio ploto, nei aprašyta a punkte, aprėptį.

3.1.2. Nėra akinių ar galvos aksesuarų, įskaitant kepurę ar kaukę.

3.1.3. Nėra veido plaukų, išskyrus antakius.

3.1.4. Transporto priemonės gamintojas gali nuspręsti leisti bandymą atliekantiems vairuotojams turėti vieną ar daugiau 3.1.2 ir 3.1.3 punktuose nurodytų požymių.

3.1.5. Transporto priemonės gamintojas gali nuspręsti išplėsti 3.1.1 punkte nustatytą vairuotojo akių galimos padėties zoną.

4. Žvilgsnio fiksavimo taškai

4.1. Atitinkamą bandytinų fiksavimo taškų vietą pasiūlo transporto priemonės gamintojas, atsižvelgdamas į transporto priemonės, kurios tipas patvirtinamas, salono geometrinius ir konstrukcinius apribojimus.

4.2. Atliekant atrankinės patikros bandymą turi būti bent vienas fiksavimo taškas, esantis visose toliau išvardytose zonose, jei jų yra transporto priemonėje, ir, jei įmanoma, 3 zonoje, kaip nustatyta šios taisyklės 5.5.1.6 punkte:

(a) vairuotojo kairysis kelis;

(b) vairuotojo dešinysis kelis;

(c) vairuotojo šlaunys;

(d) keleivio kojų niša arba panaši vieta, žiūrint žemyn į priekinę apatinę transporto priemonės dalį iš kairės arba iš dešinės nuo vairuotojo sėdynės;

(e) keleivio sėdynės paviršius arba panaši vieta, žiūrint žemyn į kairę arba į dešinę nuo vairuotojo sėdynės, link paviršiaus, skirto keleiviui sėdėti, daiktams laikyti arba keleiviui judėti transporto priemonėje;

(f) daiktadėžė arba panaši vieta, esanti 30° kampu (vertikaliai) nuo kitos transporto priemonės priekinės dalies pusės (nuo vairuotojo pusės);

(g) oro ventiliacijos angos vairuotojo kairėje;

(h) oro ventiliacijos angos vairuotojo dešinėje;

(i) prietaisų skydelis, išskyrus rodmenų projekciją priekiniame stikle ir projekciją prie priekinio stiklo pagrindo;

(j) vairas, kai jame įrengti mygtukai, skirti sąveikai su informacine pramogine sistema arba pagalbos sistemomis;

(k) pavarų perjungiklis;

(l) šildymo, vėdinimo ir oro kondicionavimo įtaisai;

(m) informacinis pramoginis ekranas;

(n) centrinė konsolė, kurią sudaro priekinė zona šalia prietaisų skydelio, jei jos neapima joks kitas a–m punktuose nurodytas fiksavimo taškas.

4.3. Jei vairuotojo vieta yra priekinės dalies centre arba arti jo, o kita transporto priemonės priekinės dalies pusė (nuo vairuotojo pusės) atitinka dvi galimas zonas kairėje ir dešinėje nuo vairuotojo vietos, techninės tarnybos pasirenka vieną iš toliau nurodytų galimybių:

(a) padalyti žvilgsnio fiksavimo tašką į kairiąją versiją ir dešiniąją versiją;

(b) tik tuo atveju, jei yra daugiau nei vienas fiksavimo taškas, kurį galima padalyti, pakaitomis tikrinti tam tikro fokusavimo taško kairiąją versiją ir kito fokusavimo taško dešiniąją versiją, kad bent kartą būtų patikrinta kairė ir dešinė pusė (kiekvienoje pusėje).

5. Bandymo greičiai

5.1. Visi žvilgsnio fiksavimo taškai išbandomi bent kartą esant 20–35 km/h greičiui ir bent kartą esant 50–65 km/h greičiui.

6. Aplinkos sąlygos

6.1. Transporto priemonės bandymai turi būti atliekami realiomis arba imituojamomis išorinėmis eksploatavimo sąlygomis dieną ir naktį.

Sistemos, kurioms dienos šviesa įtakos neturi, gali būti bandomos ir dienos, ir nakties sąlygomis.

6.1.1. Jeigu bandymas atliekamas bandymo kelio aplinkoje:

(a) dieną bandymas pradedamas išaušus ir iki nusileidžiant saulei;

(b) naktį bandymas pradedamas po saulėlydžio ir iki saulėtekio.

6.1.2. Jeigu bandymas atliekamas imituojamoje kelio aplinkoje:

(a) dieną – išsklaidytosios aplinkos šviesos sąlygomis (ISO 15008: 2017);

(b) naktį – prasto aplinkos apšvietimo sąlygomis, kuriomis vairuotojo prisitaikymo lygiui didelį poveikį daro priekyje esanti kelio dalis, apšviesta transporto priemonės žibintų ir šalia esančių gatvių šviestuvų, ir ekrano bei prietaisų ryškumas (ISO 15008:2017).

7. Įspėjimų laiko ribų nustatymas

7.1. Pirminė įspėjimo dėl dėmesio atitraukimo įsijungimo riba:

įspėjimas turėtų įsijungti pagal šios taisyklės 5.5.2.1 ir 5.5.2.2 punktuose nustatytus reikalavimus, kai šio priedo 4.2 punkte nustatyti žvilgsnio fiksavimo taškai yra stebėjimo parametrai.

8. Atrankinės patikros bandymo procedūra

8.1. Bandymą atliekantis vairuotojas instruktuojamas apie sistemos funkcijas. Instruktavimo procesas aiškiai dokumentuojamas įrodymų byloje, kurią transporto priemonės gamintojas pateikia tipo patvirtinimo institucijoms ir techninėms tarnyboms, kaip numatyta 3 priede.

8.2. Jei ADDW sistema turi būti kalibruojama kurį laiką po jos įjungimo, kalibravimo procedūros turi būti atliekamos bazinės vairavimo situacijos metu, kai lygiagrečiai neatliekami jokie dėmesį blaškantys veiksmai.

8.2.1. Gamintojas apibūdina bazinę vairavimo situaciją, kad ją būtų galima sėkmingai realizuoti, pateikdamas informaciją, be kita ko, apie transporto priemonės greičio ir laiko profilį ir konkrečius vairuotojui reikalingus etapus ar veiksmus.

8.3. Žvilgsnio fiksavimo taškų bandymas

8.3.1. Bandymo procedūros metu turi būti nustatomi pavieniai, nepertraukiami, ilgai išlaikomi vairuotojo žvilgsniai, nukreipti nuo vairavimo situacijos. Šie atvejai pradedami nustatyti, kai tenkinamos abi toliau nurodytos sąlygos:

(a) transporto priemonė pasiekia bandymo greitį, nurodytą 5.1 punkte, ir

(b) ADDW sistema įvertina, ar vairuotojas neprarado dėmesio bent 60 sekundžių – šis ne trumpesnis kaip 60 sekundžių tarpsnis prasideda, kai pagal šio priedo 8.2 punktą ir šios taisyklės 5.3.1.1 punktą užbaigiamas būtinas ADDW sistemos kalibravimas.

8.3.2. Už tipo patvirtinimą atsakinga institucija gali nuspręsti, kokia seka turi būti tikrinami fiksavimo taškai.

8.3.3. Bandymo metu vairuotojas turėtų atlikti tik tuos veiksmus, kurių natūraliai tikimasi atsižvelgiant į atitinkamus fiksavimo taškus.

8.3.3.1. Natūraliai numatomi vairuotojo veiksmai paprastai yra ir galvos, ir akių judesiai. Tačiau gali būti atvejų, kada pastebimas (driežo elgseną primenantis) elgesys, kai judinamos tik akys, arba (pelėdos elgseną primenantis) elgesys, kai judinama tik galva.

8.3.4. Atliekami visų fiksavimo taškų, priskirtų 4.2 punkte nurodytoms zonoms, kurios yra išsidėsčiusioms 3 zonoje, bandymai.

8.3.5. Kiekvieno atskiro žvilgsnio fiksavimo taško matavimas pradedamas, kai tik sistema nustato, kad bandymą atliekančio vairuotojo dėmesys nebuvo atitrauktas bent 15 sekundžių.

8.3.6. Transporto priemonės gamintojas gali pateikti informaciją 3 priede nurodytuose dokumentuose, kad apibrėžtų pagrindinį elgesį ir (arba) veiksmus, kurie atliekant šį bandymą nebus pripažįstami dėmesio atitraukimu.

8.3.7. Bandymą atliekančiam vairuotojui nurodoma nukreipti žvilgsnį į vieną iš fiksavimo taškų, kuo labiau laikantis 8.3.3 priedo reikalavimo.

8.3.8. Bandymą atliekantis vairuotojas išlaiko žvilgsnį, nukreiptą į fiksavimo tašką, kol nepateikiamas įspėjimas arba praėjus ne mažiau kaip 3 sekundėms po tikėtino įspėjimo pateikimo momento.

8.3.9. Išmatavus kiekvieną atskirą fiksavimo tašką, prieš pereinant prie kito fiksavimo taško, sistema nurodo, kad vairuotojo dėmesys nebuvo atitrauktas bent 15 sekundžių.

9. Bandymo rezultatai

9.1. Matavimo rezultatai laikomi klaidingai neigiamais, kai vairuotojas išlaiko žvilgsnį nukreiptą į fiksavimo tašką, esantį šios taisyklės 5.5.1.6 punkte nurodytoje 3 zonoje, bei esant šios taisyklės 5.5.2.1 punkte nustatytai sąlygai, ir per 4 sekundės (įskaitant 0,5 sekundės neapibrėžtumo rezervą) nepateikiamas joks įspėjimas dėl dėmesio atitraukimo.

9.1.1. Matavimo rezultatai gali būti pakeisti iš klaidingai neigiamų į netaikytinus, jei per numatytąjį ADDW sistemos laiką suveikė kitos transporto priemonės sistemos garsinis ar lytimasis įspėjimas arba šis įspėjimas yra susijęs su šio priedo 8.3.6 punkte nurodytu vairuotojo elgesio vertinimu.

9.2. Matavimo rezultatai laikomi klaidingai neigiamais, kai vairuotojas išlaiko žvilgsnį nukreiptą į fiksavimo tašką, esantį šios taisyklės 5.5.1.6 punkte nurodytoje 3 zonoje, bei esant šios taisyklės 5.5.2.2 punkte nustatytai sąlygai, ir per 6,5 sekundės (įskaitant 0,5 sekundės neapibrėžtumo rezervą) nepateikiamas joks įspėjimas dėl dėmesio atitraukimo.

9.2.1. Matavimo rezultatai gali būti pakeisti iš klaidingai neigiamų į netaikytinus, jei per numatytąjį ADDW sistemos laiką suveikė kitos transporto priemonės sistemos garsinis ar lytimasis įspėjimas arba šis įspėjimas yra susijęs su šio priedo 8.3.6 punkte nurodytu vairuotojo elgesio vertinimu.

10. Pakartotinio bandymo procedūra siekiant atrinkti trūkumų turintį žmogaus elgsenos vertinimą

10.1. Pakartotinio bandymo procedūra turi būti atliekama ne daugiau kaip du kartus kiekvieno fiksavimo taško, kurio matavimo rezultatai pagal 9.1 punktą buvo įvertinti kaip klaidingai neigiami ir kuris buvo bandomas esant 50–65 km/h greičiui, atveju ir ne daugiau kaip du kartus fiksavimo taško, kurio matavimo rezultatai pagal 9.2 punktą buvo įvertinti kaip klaidingai neigiami ir kuris buvo bandomas esant 20–35 km/h greičiui, atveju.

10.2. Pakartotinio bandymo procedūra turi būti atliekama pagal 8.2–8.3.9 punktuose aprašytą bandymo procedūros etapą su šiais pakeitimais:

(a) į fiksavimo taškų sąrašą įtraukiami tik tie fiksavimo taškai, kurių matavimo rezultatai anksčiau buvo pripažinti klaidingai neigiamais, ir

(b) kiekvieno pakartotinio tam tikro fiksavimo taško bandymo metu bandymą atliekantis vairuotojas turi atlikti skirtingą veiksmą, susijusį su dėmesio atitraukimu.

Techninės tarnybos gali pasirinkti tą patį arba kitą bandymą atliekantį vairuotoją, jeigu jis atitinka 3.1.1–3.1.4 punktuose nustatytus reikalavimus.

11. Galutiniai bandymų rezultatai

11.1. Pakartotinio bandymo procedūros metu atliktų matavimų rezultatai laikomi neigiamais, jei fiksavimo taškas pakartotinai bandomas ir jo matavimo rezultatai du kartus įvertinami kaip klaidingai neigiami pagal 9.1 punktą, jei bandymas atliekamas esant 50–65 km/h greičiui. Klaidingai neigiamas rezultatas, iš naujo įvertintas kaip netaikytinas arba teisingai teigiamas rezultatas, nebelaikomas klaidingai neigiamu rezultatu ir dėl jo matavimų rezultatai nelaikomi neigiamais. Jei buvo atliktas vienas pakartotinis bandymas ir jo rezultatas buvo klaidingai neigiamas, atliekamas antras pakartotinis fiksavimo taško bandymas.

11.2. Pakartotinio bandymo procedūros metu atliktų matavimų rezultatai laikomi neigiamais, jei fiksavimo taškas pakartotinai bandomas ir jo matavimo rezultatai du kartus įvertinami kaip klaidingai neigiami pagal 9.2 punktą, jei bandymas atliekamas esant 20–35 km/h greičiui. Klaidingai neigiamas rezultatas, iš naujo įvertintas kaip netaikytinas arba teisingai teigiamas rezultatas, nebelaikomas klaidingai neigiamu rezultatu ir dėl jo matavimų rezultatai nelaikomi neigiamais. Jei buvo atliktas vienas pakartotinis bandymas ir jo rezultatas buvo klaidingai neigiamas, atliekamas antras pakartotinis fiksavimo taško bandymas.

12. Priimtinumo kriterijai

12.1. Visų ADDW sistemoms taikomų techninių reikalavimų atitikimo patikra atliekant atrankinės patikros bandymus

12.1.1. Neigiamo bandymo rezultato kriterijus

laikoma, kad ADDW sistemos atrankinės patikros bandymo rezultatai yra neigiami, kai iš visų 4.2 punkte nurodytų žvilgsnio fiksavimo taškų, išbandytų 8 punkte nustatyta tvarka ir galimai pakartotinai išbandytų pagal 10 punktą, matavimo rezultatų nustatomas vienas ar daugiau neigiamų matavimo rezultatų, nurodytų 11 punkte.

12.1.2. Teigiamo bandymo rezultato kriterijus

Laikoma, kad ADDW sistemos atrankinės patikros bandymo rezultatai yra teigiami, jei nėra atitikties 12.1.1 punkte nustatytam neigiamo bandymo rezultato kriterijui.