

Nr. "Ændring af vejledningen til kontrol af justeringen af forlygter på motorkøretøjer under hovedkontrollen i henhold til § 29 i StVZO (HU-vejledning om forlygtetest). BMVI/StV 22/7345.2/80-4 af 12.11.2018, Verkehrsblatt 2018, s. 834, og berigtigelse af 3.1.2019, Verkehrsblatt 2019, s. 23.

Bonn, xx.xx.xxxx
RV 3/7341.1/40-00

Efter offentliggørelsen af HU-vejledningen om forlygtetest kræver den tekniske udvikling og praktiske overvejelser (delområder, der skal udelukkes) tilpasning. Vejledningen til kontrol af justering af forlygter på motorkøretøjer under hovedkontrollen i henhold til § 29 StVZO (HU-vejledning om forlygtetest). BMVI/StV 22/7345.2/80-4 af 12.11.2018, Verkehrsblatt 2018, s. 834, og berigtigelse af 3.1.2019, Verkehrsblatt 2019, s. 23" ændres hermed¹.

Ændringen finder anvendelse senest tolv måneder efter offentliggørelsen.

Forbundsministeriet for digitale anliggender
og transport
pp.
Iris Reimold

Ændring af vejledningen til kontrol af justeringen af forlygter på motorkøretøjer under hovedkontrollen i henhold til § 29 i StVZO (HU-vejledning om forlygtetest). BMVI/StV 22/7345.2/80-4 af 12.11.2018, Verkehrsblatt 2018, s. 834, og berigtigelse af 3.1.2019, Verkehrsblatt 2019, s. 23:

1. Punkt 4.1.1 i bilag 4 affattes således:

4.1 Minimumsdimensioner for baner

Maksimal afstand mellem banerne		1,4 m
a) Mindste bredde	M1 ⁷⁾ , N1:	2,0 m
	N2, N3, M2, M3, T	2,3 m
b) Mindste længde	M1, N1:	4,0 m

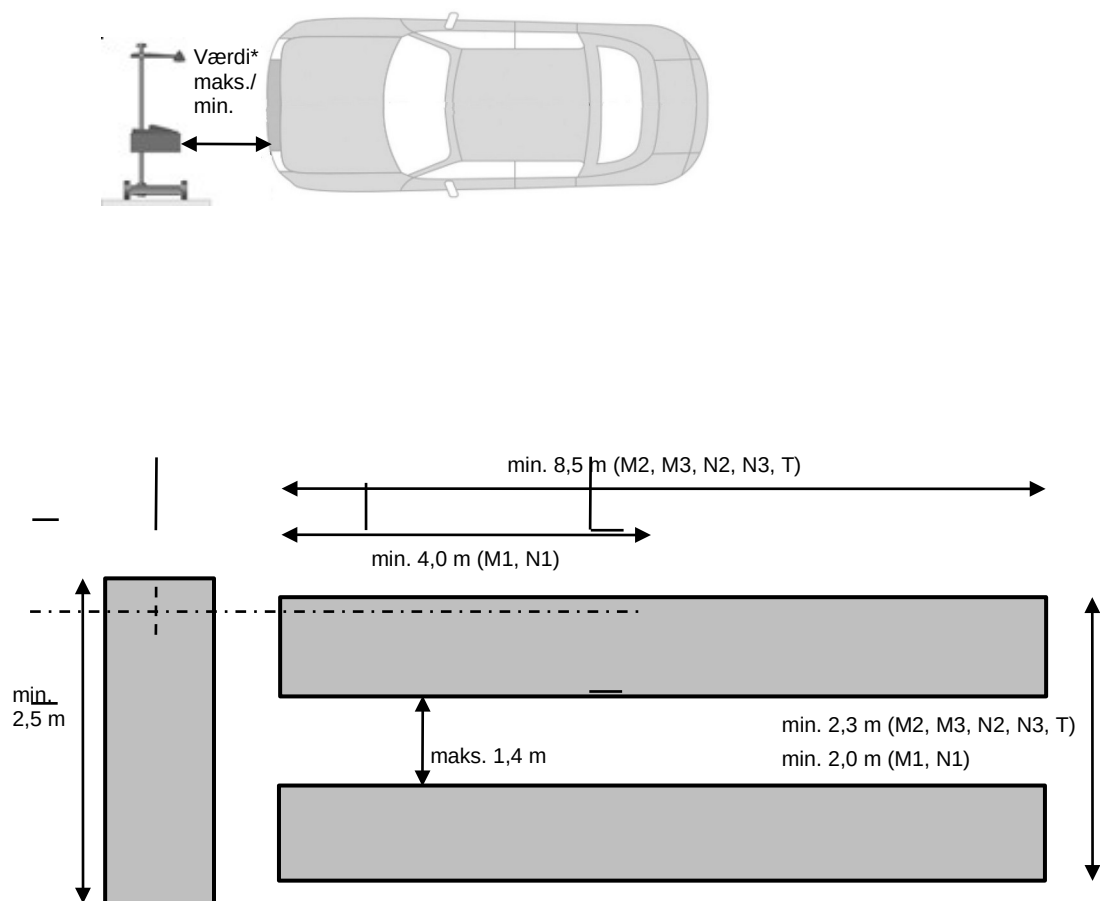
¹ Notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (EUT L 241 af 17.9.2015, s. 1).

N2, N3, M2, M3, T: 8,5 m

L: 2,5 m

Til kontrol af justeringen af forlygterne på køretøjer, der tilhører en national køretøjstype, skal der vælges systemer, der er egnede med hensyn til deres dimensioner. Hvis køretøjer ikke kan testes på installationsområdet på grund af deres konstruktionsmæssige karakteristika (f.eks. køretøjets længde, bredde), skal installationsområdet tilpasses på passende vis.

Installationsområdet for tosporede motorkøretøjer består af to baner, som for SEP består af et særskilt område. Disse områders størrelse, placering og mærkning skal svare til følgende illustration.



*den tilladte værdi for afstanden kan findes i typegodkendelsesdokumenterne eller betjeningsvejledningen for det pågældende SEP. For at opfylde kravene skal køretøjet flyttes langs banerne i overensstemmelse hermed.

2. I punkt 4.1 i bilag 4 indsættes følgende fodnote 7:

⁷ Køretøjskategorier i henhold til bilag XXIX StVZO

3. Punkt 4.1.1 i bilag 4 affattes således:

4.1.1 Krav til systemet til kontrol af justering af forlygter

Hældningen må ikke overstige 1,5 %. Forskellen mellem de to baners hældninger i længderetningen må ikke overstige 1,5 %. Hvis installationsområderne for motorkøretøjet og SEP skal registreres som havende en hældning, der ikke er 0 %, skal dette noteres i testrapporten (med værdien både i kørselsretningen og tværgående på kørselsretningen). Den bestemte hældning i kørselsretningen bliver referenceværdien (nulværdi) for SEP under kalibreringen.

4. Punkt 4.1.3 i bilag 4, sidste afsnit, affattes således:

4.1.3 Hvis grænseværdierne for planhedsafvigelsen ikke overholdes i et bestemt delområde af installationsområdet, kan et delområde udelukkes uden at forbedre banernes planhed:

Hvis der er tale om installationsområder for køretøjer i klasse M1 og N1 eller nationale køretøjstyper, der er tildelt dem, begrænses den samlede længde af det udelukkede kontinuerlige delområde til 150 cm. Det udelukkede delområde skal være mindst 60 cm fra begyndelsen af installationsområdet på den side, der vender mod SEP.

For så vidt angår installationsområder for køretøjer i klasse M2, M3, N2, N3 og T eller nationale køretøjstyper, der er tildelt dem, begrænses den samlede længde af det udelukkede delområde til 270 cm og kan ikke opdeles i mere end to separate delområder. Det udelukkede delområde skal være mindst 90 cm fra begyndelsen af installationsområdet på den side, der vender mod SEP. Der skal være en minimumsafstand på 100 cm mellem de udelukkede delområder.

For så vidt angår installationsområder for køretøjer i kategorierne L3e, L4e og L5e (motorcykler og trehjulede motorkøretøjer), er udelukkede delområder ikke tilladt.

I tilfælde af anvendelse af udelukkede delområder, der går videre end den tidligere status i nr. 4.1.3 (af 12. november 2018), skal verifikationen af kravene til installationsområde/baner for motorkøretøjet udføres i overensstemmelse med bestemmelserne i fodnote 15 i overensstemmelse med proceduren i bilag 2 til tillæg 4.

Afhængigt af størrelsen af det eller de udelukkede delområder af installationsområdet skal anvendelsesområdet for de testbare køretøjer begrænses i overensstemmelse hermed. Ved HU skal det sikres, at ingen af køretøjets relevante aksler er placeret inden for delområdet/de udelukkede delområder under testen. Områderne skal udelukkes ligeligt på begge baner. Forhøjninger eller fordybninger forårsaget af små stenkonstruktioner med en udstrækning på mindre end 10 cm i kørselsretningen (kabelkanaler, beskyttelse mod rulning, afløbskanaler osv.), som ikke er omfattet af et kvadratnetpunkt i overensstemmelse med figur 1 i bilag 2, er ikke omfattet af de udelukkede delområder. Der skal ikke desto mindre foretages en mærkning i henhold til punkt 4.1.4 for at sikre, at der ikke parkeres noget køretøj der, når SEP'er anvendes. Placeringen og omfanget af det udelukkede område og de små stenbygninger skal angives i den generelle dokumentation, der er omhandlet i punkt 4 i bilag 5. En forbedring af området er at foretrække frem for fjernelse af delområder.

5. Punkt 4.1.4 i bilag 4, sidste afsnit, affattes således:

Udformningen af mærkningen skal være permanent, tydelig og altid klart genkendelig.

6. Punkt 2, stk. 1, i bilag 1 til tillæg 4 affattes således:

2. Mærkning af installationsområde/baner for motorkøretøjet

Der kræves mindst fire hjørnemærkninger, der identificerer installationsområdets ydre kanter. Nedenfor er tre mulige eksempler på mærkningen af installationsområdet – de to venstre parallelle linjer symboliserer hver især installationsområdet (af SEP).

7. I bilag 2 til tillæg 4 er ordet "planhed" understreget i første punktum i stk. 4.

8. Stykke 5 i bilag 2 til tillæg 4 affattes således:

Til bestemmelse af referencedimensionen startes med den mindst mulige målepunktsafstand m_{kl} ved installationsområdets begyndelse og fortsættes med målepunktsafstande forøget med multipla af afstanden mellem kvadratnetpunkterne (som i figur 2 i bilag 2) til slutningen af installationsområdet. (Eksempel med en afstand mellem kvadratnetpunkterne på 25 cm: $m_{kl} = m_1 = 0,5$ m, $m_2 = 0,75$ m, $m_3 = 1,0$ m, $m_4 = 1,25$ m osv.). Antallet af mellemliggende målepunkter afhænger af det valgte kvadratnet. Figur 5 i DIN 18202:2013-04 skal anvendes til at bestemme grænseværdierne for planhedsafvigelse for andre målepunktsafstande end dem, der er specificeret i tegningen i punkt 4.1.2 i ovennævnte vejledning.

9. Stykke 9 i bilag 2 til tillæg 4 affattes således:

Hvis kvadratnetpunkterne ligger inden for det tilladte område, som kan udelukkes som installationsområde, skal højderne af målepunkterne i disse områder ikke bestemmes ved måling, men ved beregning ved lineær interpolation mellem kvadratnetpunktet placeret direkte foran det udelukkede delområde og kvadratnetpunktet placeret direkte efter det udelukkede delområde med henblik på beregningsmæssig bestemmelse af referencedimensionen.

10. Stykke 10 og figur 4 i bilag 2 udgår.

11. Stykke 11 i bilag 2 til tillæg 4 affattes således:

Planhedsafvigelserne betragtes separat for hver bane.

12. Det første punkt, femte led, punkt 2.2 i bilag 5 har følgende ordlyd:

Forskellen mellem kørebanernes langsgående hældninger og de tværgående hældninger vinkelret på dem må ikke overstige 1,5 %.