

Αριθ.

**«Τροποποίηση της οδηγίας για τον έλεγχο της
ρύθμισης των προβολέων μηχανοκίνητων οχημάτων
κατά τη διάρκεια του γενικού ελέγχου σύμφωνα με
το άρθρο 29 StVZO (Οδηγία για τη Δοκιμή
Προβολέων HU). BMVI/StV 22/7345.2/80-4 της
12.11.2018, Verkehrsblatt 2018, σ. 834 και διόρθωση
της 3.1.2019, Verkehrsblatt 2019, σ. 23»**

Βόννη, xx.xx.xxxx
RV 3/7341.1/40-00

Μετά τη δημοσίευση της οδηγίας για τις δοκιμές προβολέων HU, οι τεχνικές εξελίξεις και οι πρακτικές εκτιμήσεις (υποπεριοχές που πρέπει να αποκλειστούν) απαιτούν προσαρμογή. Η οδηγία για τον έλεγχο της ρύθμισης των προβολέων μηχανοκίνητων οχημάτων κατά τη διάρκεια του κύριου ελέγχου σύμφωνα με το άρθρο 29 StVZO (οδηγία για τη δοκιμή προβολέων HU). BMVI/StV 22/7345.2/80-4 της 12.11.2018, Verkehrsblatt 2018, σ. 834 και διόρθωση της 3.1.2019, Verkehrsblatt 2019, σ. 23» τροποποιείται¹.

Η τροποποίηση εφαρμόζεται το αργότερο δώδεκα μήνες μετά τη δημοσίευσή της.

Ομοσπονδιακό Υπουργείο Ψηφιακών
Υποθέσεων και Μεταφορών
για τον
Iris Reimold

Τροποποίηση της οδηγίας για τον έλεγχο της ρύθμισης των προβολέων μηχανοκίνητων οχημάτων κατά τη διάρκεια του γενικού ελέγχου σύμφωνα με το άρθρο 29 StVZO (Οδηγία για τη Δοκιμή Προβολέων HU). BMVI/StV 22/7345.2/80-4 της 12.11.2018, Verkehrsblatt 2018, σ. 834 και διόρθωση της 3.1.2019, Verkehrsblatt 2019, σ. 23:

1. Το σημείο 4.1.1 του παραρτήματος 4 αναδιατυπώνεται ως εξής:

4.1 Ελάχιστες διαστάσεις λωρίδων κυκλοφορίας

Μέγιστη απόσταση μεταξύ των λωρίδων κυκλοφορίας

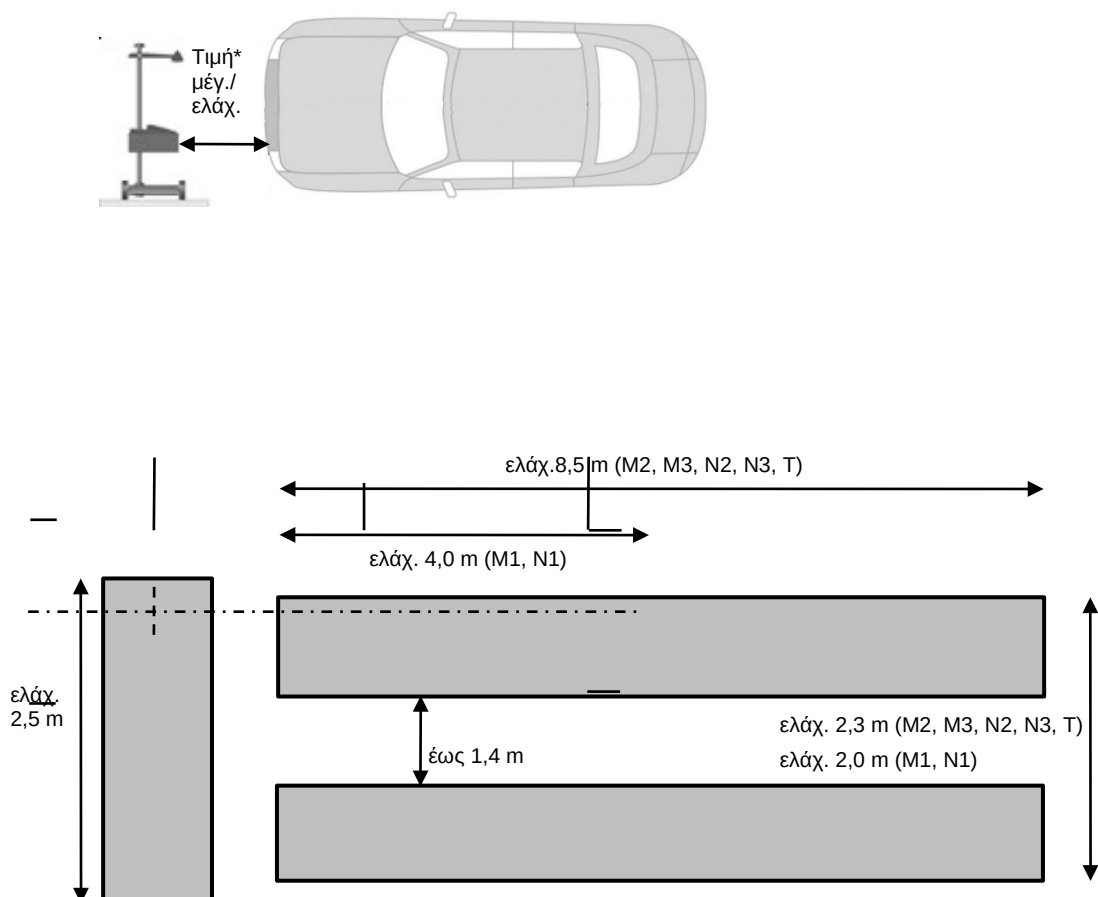
1.4 m

¹ Κοινοποιήθηκε σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, για την καθιέρωση της διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών κανονισμών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας (ΕΕ L 241 της 17.9.2015, σ. 1).

α	Ελάχιστο πλάτος	M1 ⁷⁾ , N1	2,0 m
)		N2, N3, M2, M3, T	2,3 m
β)	Ελάχιστο μήκος	M1, N1:	4,0 m
		N2, N3, M2, M3, T:	8,5 m
		L:	2,5 m

Για τον έλεγχο της ρύθμισης των προβολέων των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε εθνικό τύπο οχήματος, πρέπει να επιλέγονται τα συστήματα που είναι κατάλληλα ως προς τις διαστάσεις τους. Όταν τα οχήματα δεν μπορούν να δοκιμαστούν στην περιοχή εγκατάστασης λόγω των χαρακτηριστικών σχεδιασμού τους (π.χ. μήκος, πλάτος), η περιοχή εγκατάστασης πρέπει να προσαρμόζεται κατάλληλα.

Η περιοχή εγκατάστασης για μηχανοκίνητα οχήματα με δύο λωρίδες κυκλοφορίας αποτελείται από δύο λωρίδες, οι οποίες για το SEP αποτελούνται από χωριστό χώρο. Το μέγεθος, η θέση και η σήμανση αυτών των περιοχών πρέπει να αντιστοιχούν στην ακόλουθη εικόνα.



*η επιτρεπόμενη τιμή για την απόσταση μπορεί να βρεθεί στα έγγραφα της έγκρισης τύπου ή στις οδηγίες λειτουργίας του αντίστοιχου SEP. Για να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις, το όχημα πρέπει να κινείται κατά μήκος των λωρίδων αναλόγως.

2. Στο σημείο 4.1 του παραρτήματος 4, παρεμβάλλεται η ακόλουθη υποσημείωση 7:

⁷ Κατηγορίες οχημάτων σύμφωνα με το παράρτημα XXIX StVZO

3. Το σημείο 4.1.1 του παραρτήματος 4 αναδιατυπώνεται ως εξής:

4.1.1 Απαιτήσεις για το σύστημα ρύθμισης του προβολέα

Οι κλίσεις δεν πρέπει να υπερβαίνουν το 1,5 %. Η διαφορά μεταξύ των διαμήκων κλίσεων των δύο λωρίδων κυκλοφορίας δεν πρέπει να υπερβαίνει το 1,5 %. Εάν οι χώροι εγκατάστασης του μηχανοκίνητου οχήματος και του SEP πρέπει να ταξινομηθούν ως έχοντες κλίση διαφορετική από 0 %, αυτό πρέπει να σημειώνεται στην έκθεση δοκιμής (με την τιμή τόσο προς την κατεύθυνση πορείας όσο και εγκάρσια προς την κατεύθυνση πορείας). Η προσδιοριζόμενη κλίση προς τη διεύθυνση πορείας καθίσταται η τιμή αναφοράς (μηδενική τιμή) για το SEP κατά τη διάρκεια της βαθμονόμησης.

4. Το σημείο 4.1.3 του παραρτήματος 4, τελευταία παράγραφος, αναδιατυπώνεται ως εξής:

4.1.3 Εάν οι οριακές τιμές της απόκλισης ομοιομορφίας δεν πληρούνται σε μια συγκεκριμένη υποπεριοχή των περιοχών εγκατάστασης, μια υποπεριοχή μπορεί να αποκλειστεί χωρίς να βελτιωθεί η επιτεδότητα των λωρίδων κυκλοφορίας:

Στην περίπτωση περιοχής εγκατάστασης για οχήματα των κατηγοριών M1 και N1 ή εθνικούς τύπους οχημάτων που τους έχουν αποδοθεί, το συνολικό μήκος της εξαιρούμενης συνεχούς υποπεριοχής περιορίζεται σε 150 cm. Η απαλλασσόμενη υποπεριοχή πρέπει να απέχει τουλάχιστον 60 cm από την αρχή της περιοχής εγκατάστασης στην πλευρά που βλέπει το SEP.

Στην περίπτωση περιοχών εγκατάστασης για οχήματα των κατηγοριών M2, M3, N2, N3 και T ή για εθνικούς τύπους οχημάτων που τους έχουν αποδοθεί, το συνολικό μήκος της εξαιρούμενης υποπεριοχής περιορίζεται σε 270 cm και δεν μπορεί να διαιρεθεί σε περισσότερες από δύο χωριστές υποπεριοχές. Η εξαιρούμενη υποπεριοχή πρέπει να απέχει τουλάχιστον 90 cm από την αρχή της περιοχής εγκατάστασης στην πλευρά που βλέπει το SEP. Πρέπει να υπάρχει ελάχιστη απόσταση 100 cm μεταξύ των εξαιρούμενων περιοχών.

Στην περίπτωση χώρων εγκατάστασης για οχήματα των κατηγοριών L3e, L4e και L5e (μοτοσυκλέτες και τρίκυκλα μηχανοκίνητα οχήματα), δεν επιτρέπονται οι εξαιρούμενες υποπεριοχές.

Στην περίπτωση χρήσης εξαιρούμενων υποπεριοχών που υπερβαίνουν το προηγούμενο καθεστώς αριθ. 4.1.3 (της 12ης Νοεμβρίου 2018), η επαλήθευση των απαιτήσεων για την περιοχή εγκατάστασης/τις λωρίδες για το μηχανοκίνητο όχημα διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις της υποσημείωσης 15 σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο παράρτημα 2 του προσαρτήματος 4.

Ανάλογα με το μέγεθος της ή των απαλλασσόμενων υποπεριοχών της περιοχής εγκατάστασης, η περιοχή χρήσης των ελεγχόμενων οχημάτων πρέπει να περιορίζεται αναλόγως. Για την HU, πρέπει να διασφαλίζεται ότι κανένας από τους σχετικούς άξονες του οχήματος δεν τοποθετείται εντός της υποπεριοχής/των εξαιρούμενων υποπεριοχών κατά τη διάρκεια της δοκιμής. Οι περιοχές εξαιρούνται εξίσου και στις δύο λωρίδες κυκλοφορίας. Ανυψώσεις ή βαθουλώματα που προκαλούνται από μικρές πέτρινες κατασκευές με προέκταση μικρότερη των 10 cm προς την κατεύθυνση της διαδρομής (αγωγοί καλωδίου, διατάξεις ανατροπής, διαύλους αποστράγγισης κ.λπ.), οι οποίες δεν καλύπτονται από σημείο πλέγματος σύμφωνα με το σχήμα 1 του παραρτήματος 2, δεν περιλαμβάνονται στις εξαιρούμενες υποπεριοχές. Ωστόσο, πρέπει να γίνει κοινοποίηση σύμφωνα με το σημείο 4.1.4 για να εξασφαλιστεί ότι κανένα όχημα δεν σταθμεύει εκεί κατά τη χρήση των SEP. Η θέση και η έκταση της εξαιρούμενης περιοχής και των μικρών πέτρινων κτιρίων αναφέρονται στη γενική τεκμηρίωση που αναφέρεται στο σημείο 4 του παραρτήματος 5. Η βελτίωση της περιοχής είναι προτιμότερη από την απομάκρυνση των υποπεριοχών.

5. Το σημείο 4.1.4 του παραρτήματος 4, τελευταία παράγραφος, αναδιατυπώνεται ως εξής:

Ο σχεδιασμός της σήμανσης πρέπει να είναι μόνιμος, προφανής και πάντοτε σαφώς αναγνωρίσιμος.

6. Το σημείο 2, παράγραφος 1 του παραρτήματος 1 του προσαρτήματος 4 αναδιατυπώνεται ως εξής:

2. Σήμανση του χώρου στάθμευσης/των λωρίδων για το μηχανοκίνητο όχημα

Απαιτούνται τουλάχιστον τέσσερις γωνιακές σημάνσεις που προσδιορίζουν τα εξωτερικά άκρα της περιοχής εγκατάστασης. Παρακάτω παρατίθενται τρία πιθανά παραδείγματα της σήμανσης της περιοχής εγκατάστασης — οι δύο παράλληλες γραμμές στα αριστερά συμβολίζουν την περιοχή εγκατάστασης (του SEP).

7. Στο παράρτημα 2 του προσαρτήματος 4, η λέξη «επιπεδότητα» υπογραμμίζεται στην πρώτη πρόταση της παραγράφου 4.

8. Η παράγραφος 5 του παραρτήματος 2 του προσαρτήματος 4 αναδιατυπώνεται ως εξής:

Για τον προσδιορισμό της διάστασης αποκοπής, αρχίστε με τη μικρότερη δυνατή απόσταση σημείου μέτρησης m_{kl} στην αρχή της περιοχής εγκατάστασης και συνεχίστε με αποστάσεις σημείων μέτρησης που αυξάνονται κατά πολλαπλάσια της απόστασης των σημείων πλέγματος (όπως στο σχήμα 2 του παραρτήματος 2) έως το τέλος της περιοχής εγκατάστασης. (Παράδειγμα με απόσταση των σημείων πλέγματος 25 cm: $m_{kl} = m_1 = 0,5$ m, $m_2 = 0,75$ m, $m_3 = 1,0$ m, $m_4 = 1,25$ m, κ.λπ.). Ο αριθμός των ενδιάμεσων σημείων μέτρησης εξαρτάται από το επιλεγμένο πλέγμα. Το σχήμα 5 του DIN 18202:2013-04 χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των οριακών τιμών για αποκλίσεις επιπεδότητας για αποστάσεις σημείων μέτρησης, εκτός εκείνων που καθορίζονται στο σχέδιο του σημείου 4.1.2 της προαναφερόμενης οδηγίας.

9. Η παράγραφος 9 του παραρτήματος 2 του προσαρτήματος 4 αναδιατυπώνεται ως εξής:

Εάν τα σημεία του πλέγματος βρίσκονται εντός της επιτρεπόμενης περιοχής που μπορεί να εξαιρεθεί ως περιοχή εγκατάστασης, τα ύψη των σημείων μέτρησης που βρίσκονται στις περιοχές αυτές δεν πρέπει να προσδιορίζονται με μέτρηση αλλά υπολογιστικά με γραμμική παρεμβολή μεταξύ του σημείου πλέγματος που βρίσκεται ακριβώς μπροστά από την εξαιρούμενη υποπεριοχή και του σημείου πλέγματος που βρίσκεται αμέσως μετά την εξαιρούμενη υποπεριοχή για τον υπολογιστικό προσδιορισμό της διάστασης αναφοράς.

10. Η παράγραφος 10 και το σχήμα 4 του παραρτήματος 2 διαγράφονται.

11. Η παράγραφος 11 του παραρτήματος 2 του προσαρτήματος 4 αναδιατυπώνεται ως εξής:

Οι αποκλίσεις επιπεδότητας εξετάζονται χωριστά για κάθε λωρίδα κυκλοφορίας.

12. Η πρώτη κουκκίδα, πέμπτη περίπτωση, σημείο 2.2 του παραρτήματος 5 έχει ως εξής:
Η διαφορά μεταξύ των διαμήκων κλίσεων των οδοστρωμάτων και των εγκάρσιων κλίσεων σε κάθετες γωνίες προς αυτές δεν πρέπει να υπερβαίνει το 1,5 %.