

N.º

«Alteração da diretiva relativa à verificação da regulação dos faróis dos veículos a motor durante a inspeção geral nos termos do artigo 29.º da StVZO (diretiva relativa ao ensaio dos faróis durante a inspeção geral). BMVI/StV 22/7345.2/80-4 de 12.11.2018, Verkehrsblatt 2018, p. 834, e correção de 3.1.2019, Verkehrsblatt 2019, p. 23»

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

«Na sequência da publicação da diretiva relativa ao ensaio dos faróis durante a inspeção geral, a evolução técnica e as considerações práticas (subáreas a excluir) exigem adaptação. A diretiva relativa à inspeção da regulação dos faróis dos veículos a motor durante a inspeção principal, nos termos do artigo 29.º da StVZO (diretiva relativa ao ensaio dos faróis durante a inspeção geral). BMVI/StV 22/7345.2/80-4 de 12.11.2018, Verkehrsblatt 2018, p. 834, e correção de 3.1.2019, Verkehrsblatt 2019, p. 23» é, pelo presente, alterada¹.

A alteração é aplicável o mais tardar doze meses após a sua publicação.

Ministério Federal dos Assuntos Digitais e
dos Transportes
pp.
Iris Reimold

Alteração da diretiva relativa à verificação da regulação dos faróis dos veículos a motor durante a inspeção geral nos termos do artigo 29.º da StVZO (diretiva relativa ao ensaio dos faróis durante a inspeção geral). BMVI/StV 22/7345.2/80-4 de 12.11.2018, Verkehrsblatt 2018, p. 834, e correção de 3.1.2019, Verkehrsblatt 2019, p. 23:

1. O anexo 4, ponto 4.1.1, passa a ter a seguinte redação:

4.1 Dimensões mínimas das faixas

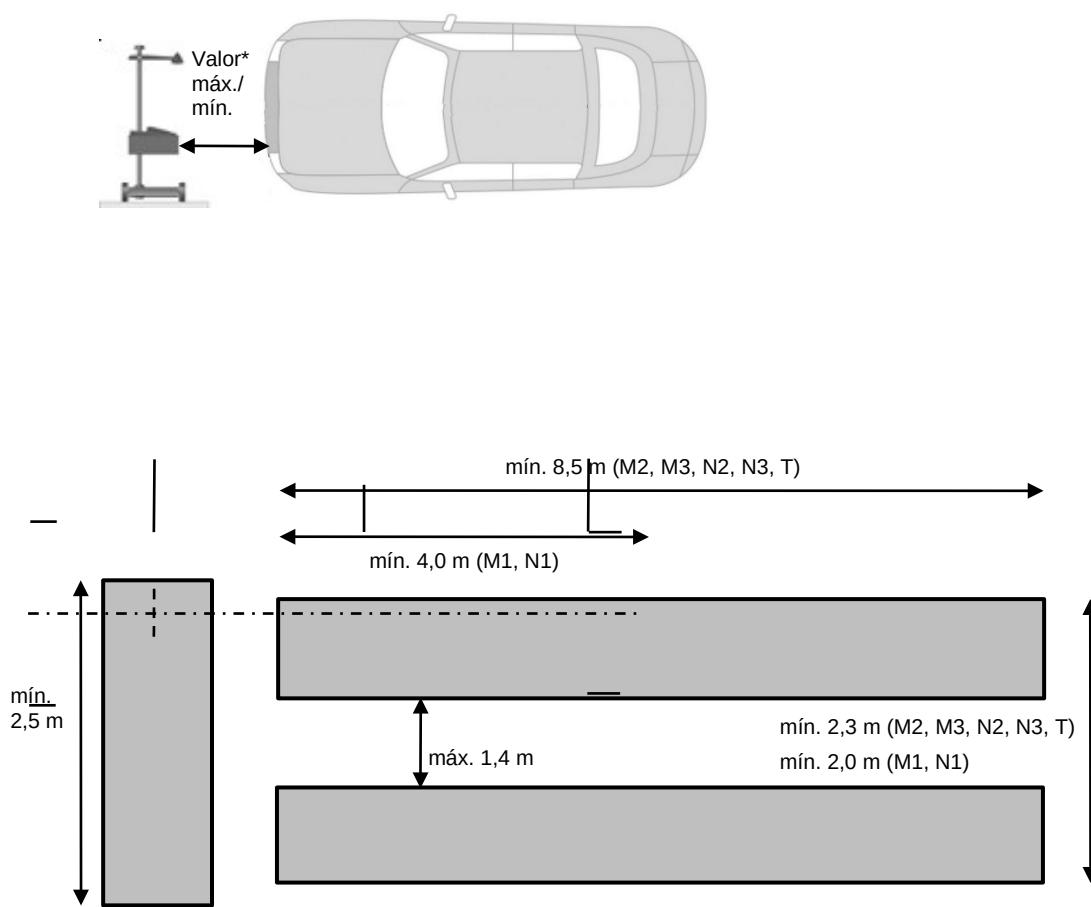
Distância máxima entre as faixas	1,4 m
a) Largura mínima M1 ⁷⁾ , N1:	2,0 m

¹ Notificado em conformidade com a Diretiva (UE) 2015/1535 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de setembro de 2015, relativa a um procedimento de informação no domínio das regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação (JO L 241 de 17.9.2015, p. 1).

N2, N3, M2, M3, T	2,3 m
b) Comprimento mínimo M1, N1:	4,0 m
N2, N3, M2, M3, T:	8,5 m
L:	2,5 m

Para verificar a regulação dos faróis dos veículos atribuídos a um modelo de veículo nacional, devem ser selecionados os sistemas adequados em termos das suas dimensões. Se os veículos não puderem ser objeto de ensaio na superfície de apoio das rodas devido às suas características de conceção (por exemplo, comprimento, largura do veículo), a superfície de apoio das rodas deve ser adaptada de forma adequada.

A superfície de apoio das rodas dos veículos a motor de duas faixas é constituída por duas faixas, que, no caso dos SEP, são constituídas por uma zona separada. A dimensão, a localização e a marcação destas zonas devem corresponder à ilustração que se segue.



*o valor admissível para a distância pode ser encontrado nos documentos da homologação ou nas instruções de funcionamento do respetivo SEP. A fim de cumprir os requisitos, o veículo deve ser deslocado ao longo das faixas de rodagem em conformidade.

2. No anexo 4, ponto 4.1, é inserida a seguinte nota de rodapé 7:

⁷ Categorias de veículos de acordo com o anexo XXIX da StVZO

3. O anexo 4, ponto 4.1.1, passa a ter a seguinte redação:

4.1.1 Requisitos relativos ao sistema de regulação dos faróis

Os declives não podem exceder 1,5 %. A diferença entre os declives longitudinais das duas faixas não pode exceder 1,5 %. Se a superfície de apoio das rodas do veículo a motor e do SEP tiver de ser registada como tendo um declive diferente de 0 %, tal deve ser indicado no relatório de ensaio (com o valor tanto no sentido da marcha como transversal ao sentido da marcha). O declive determinado no sentido do curso torna-se o valor de referência (valor zero) para o SEP durante a calibração.

4. O anexo 4, ponto 4.1.3, último parágrafo, passa a ter a seguinte redação:

4.1.3 Se os valores-limite do desvio da uniformidade não forem cumpridos numa determinada subárea da superfície de apoio das rodas, pode excluir-se uma subárea sem melhorar a planidade das faixas:

No caso da superfície de apoio das rodas dos veículos das categorias M1 e N1 ou dos modelos de veículos nacionais que lhes tenham sido atribuídos, o comprimento total da subárea contínua excluída está limitado a 150 cm. A subárea isenta deve estar a, pelo menos, 60 cm do início da superfície de apoio das rodas do lado virado para o SEP.

No caso das superfícies de apoio das rodas dos veículos das categorias M2, M3, N2, N3 e T ou dos modelos de veículos nacionais que lhes tenham sido atribuídos, o comprimento total da subárea isenta está limitado a 270 cm e não pode ser dividido em mais de duas subáreas distintas. A subárea isenta deve estar a, pelo menos, 90 cm do início da superfície de apoio das rodas do lado virado para o SEP. Deve existir uma distância mínima de 100 cm entre as subsecções isentas.

No caso de superfícies de apoio das rodas de veículos das categorias L3e, L4e e L5e (motociclos e veículos a motor de três rodas), não são permitidas subáreas isentas.

No caso da utilização de subáreas isentas que ultrapassem o anterior estatuto do ponto 4.1.3 (de 12 de novembro de 2018), a verificação dos requisitos relativos à superfície de apoio das rodas/faixas para o veículo a motor deve ser efetuada em conformidade com as disposições da nota de rodapé 15, em conformidade com o procedimento estabelecido no apêndice 4, anexo 2.

Em função da dimensão da(s) subárea(s) isenta(s) da superfície de apoio das rodas, a área de utilização dos veículos objeto de ensaio deve ser restringida em conformidade. No caso da inspeção geral, deve garantir-se que nenhum dos eixos relevantes do veículo esteja posicionado dentro da subárea/subáreas isentas durante o ensaio. As zonas estão igualmente isentas em ambas as faixas. Os aumentos ou depressões causados por pequenas estruturas de pedra com uma extensão inferior a 10 cm no sentido da deslocação (condutas de cabo, dispositivos de rolagem, canais de drenagem, etc.), que não estejam cobertos por um ponto de grelha em conformidade com o anexo 2, figura 1, não estão incluídos nas subáreas excluídas. No entanto, deve ser efetuada uma marcação em conformidade com o ponto 4.1.4 para garantir que nenhum veículo esteja estacionado nesse local quando se utilizam os SEP. A localização e a extensão da área isenta e dos pequenos edifícios em pedra devem ser indicadas na documentação geral referida no anexo 5, ponto 4. A melhoria da área é preferível à remoção de subáreas.

5. O anexo 4, ponto 4.1.4, último parágrafo, passa a ter a seguinte redação:

O desenho da marcação deve ser permanente, óbvio e sempre claramente reconhecível.

6. O apêndice 4, anexo 1, ponto 2, primeiro parágrafo, passa a ter a seguinte redação:

2. Marcação das superfícies de apoio das rodas/faixas para o veículo a motor

São necessárias, pelo menos, quatro marcações de canto que identifiquem as arestas exteriores da superfície de apoio das rodas. Seguem-se três exemplos possíveis da marcação da superfície de apoio das rodas – as duas linhas paralelas à esquerda simbolizam cada uma a superfície de apoio das rodas (do SEP).

7. No apêndice 4, anexo 2, a palavra «planidade» é sublinhada no n.º 4, primeiro período.

8. O apêndice 4, anexo 2, quinto parágrafo, passa a ter a seguinte redação:

Para a determinação da dimensão de referência, começar com a menor distância possível do ponto de medição m_{kl} no início da superfície de apoio das rodas e continuar com as distâncias dos pontos de medição aumentadas em múltiplos do espaçamento dos pontos da grelha (como no anexo 2, figura 2) até ao final da superfície de apoio das rodas. (Exemplo com um espaçamento dos pontos da grelha de 25 cm: $m_{kl} = m_1 = 0,5$ m, $m_2 = 0,75$ m, $m_3 = 1,0$ m, $m_4 = 1,25$ m, etc.). O número de pontos de medição intermédios depende da grelha selecionada. A figura 5 da norma DIN 18202:2013-04 deve ser utilizada para determinar os valores-limite dos desvios de planidade para distâncias dos pontos de medição diferentes das especificadas no desenho do ponto 4.1.2 da referida diretiva.

9. O apêndice 4, anexo 2, nono parágrafo, passa a ter a seguinte redação:

Se os pontos da grelha se situarem dentro da gama admissível que pode ser excluída como superfície de apoio das rodas, as altitudes dos pontos de medição situados nessas zonas não devem ser determinadas por medição, mas sim computacionalmente por interpolação linear entre o ponto da grelha situado diretamente à frente da subárea excluída e o ponto da grelha situado diretamente após a subárea excluída para a determinação computacional da dimensão de referência.

10. O anexo 2, décimo parágrafo e figura 4, são suprimidos.

11. O apêndice 4, anexo 2, décimo primeiro parágrafo, passa a ter a seguinte redação:

Os desvios de planidade são considerados separadamente para cada faixa.

12. O anexo 5, ponto 2.2, quinto travessão, primeiro ponto, passa a ter a seguinte redação: A diferença entre os declives longitudinais das faixas de rodagem e os declives transversais perpendiculares às mesmas não pode exceder 1,5 %.