

N.

**“Modifica della direttiva sulle prove dei dispositivi di puntamento dei fari”  
(BMVI/StV 22/7341.1/40-00 dell'11.8.2020,  
Bollettino del traffico 2021, edizione 17,  
n. 136, pag. 551)**

Bonn, xx.xx.2024  
StV 22/7341.1/40-00

In seguito alla pubblicazione della direttiva per le prove dei dispositivi di puntamento dei fari, gli ultimi sviluppi tecnici (dispositivi di livellamento manuali o automatici in direzione longitudinale e trasversale) rendono necessario l'adeguamento delle specifiche di prova necessarie e della procedura di omologazione della direttiva. La direttiva sulle prove dei dispositivi di puntamento dei fari" (BMVI/StV 22/7341.1/40-00, 11.8.2020, Bollettino del traffico 2021, edizione 17, n. 136, pag. 551) è modificata:

In tutto il testo della direttiva, il termine "paragrafo" è soppresso e sostituito dal termine "punto". Le seguenti modifiche si riferiscono di conseguenza ai punti.

Al punto 2, per la definizione di "caratteristiche di delimitazione del tipo", l'elenco è ampliato dall'indicazione "costruttore".

Al punto 2, dopo l'ultima definizione di "manuale operativo" è inserita la definizione di "software":

**Software:** sono le parti del programma rilevanti per la sicurezza e la misurazione, nonché per il trasferimento dei dati.

Il punto 3, frase 2, è riformulato come segue:

"Per ciascun tipo di dispositivo di puntamento dei fari, la domanda deve comprendere:

- disegni sufficientemente dettagliati che consentano di identificare il tipo di dispositivo di puntamento dei fari e che mostrino l'identificazione della lente
- un disegno complessivo con le dimensioni principali del dispositivo che mostri anche l'ubicazione della targhetta di identificazione
- fotografie che mostrino l'intero dispositivo di puntamento dei fari in vista frontale, laterale e posteriore

- una breve descrizione tecnica dei componenti essenziali del dispositivo di puntamento del faro, quali: telaio del dispositivo di puntamento del faro, colonna, scatola ottica, lente, filtro, visiera, che illustri in particolare le caratteristiche tecniche
- il software utilizzato (compreso lo stato di aggiornamento), se necessario per il funzionamento del dispositivo di puntamento dei fari
- campioni per poter presentare tutte le versioni, quali:
  - telaio del dispositivo di puntamento dei fari a tre o quattro ruote
  - diverse lunghezze delle colonne
  - diverse attrezzature aggiuntive del gruppo ottico
  - vari dispositivi di visiera
- manuale di funzionamento"

Il punto 4 è riformulato:

#### "4. Etichettatura

Il dispositivo di puntamento del faro deve essere contrassegnato con le seguenti scritte:

4.1. Su ciascun dispositivo di puntamento dei fari deve essere apposta una targhetta chiaramente leggibile, permanente e facilmente accessibile:

- produttore
- tipo di dispositivo di puntamento del faro
- numero di serie
- identificazione della lente
- numero di omologazione
- mese e anno di fabbricazione

I segni adesivi devono essere chiaramente leggibili e durevoli e devono essere fissati in modo permanente.

La leggibilità delle informazioni e la resistenza del fissaggio non devono cambiare anche se i cartelli attaccati in accordo alle istruzioni sono esposti all'azione di carburanti e oli e dei liquidi presenti nel traffico normale. I segni adesivi devono essere resistenti alle normali vibrazioni operative, all'abrasione, al freddo e al caldo, nonché alle condizioni atmosferiche.

"Chiaramente leggibile": un'identificazione che può essere letta in condizioni normali di illuminazione senza ausili tecnici. Le targhette non devono essere riutilizzabili dopo la rimozione.



- numero di omologazione
- numero certificato con data
- stato del software consentito, se richiesto per il funzionamento del dispositivo di puntamento del faro
- scadenza dell'omologazione
- Condizioni e indicazioni di cui al punto 7.6"

Al punto 7.9., i termini "ministero federale dei Trasporti e delle infrastrutture digitali (BMVI)" sono sostituiti dai termini "ministero federale del Digitale e dei trasporti".

Prima del punto 7.15 è inserito il nuovo punto 7.15:

"7.15. Ciascun dispositivo di puntamento del faro deve essere regolabile con mezzi appropriati in senso longitudinale e trasversale, in modo da considerare l'eventuale inclinazione longitudinale e trasversale della superficie di installazione del veicolo come parte della calibrazione del dispositivo di puntamento del faro".

Il precedente punto 7.15 è riformulato come punto 7.16.:

"7.16. Deve essere possibile calibrare ogni dispositivo di puntamento dei fari con mezzi adeguati. Le informazioni necessarie per la taratura e la regolazione devono essere messe a disposizione dei laboratori di taratura accreditati in modo non discriminatorio attraverso il database dell'associazione ASA. Ciò comprende anche l'accesso alle funzioni del dispositivo (comprese le interfacce hardware o software, i registri dati).

Al punto 9.7, il termine "paragrafi" è soppresso e sostituito da "punti".

Prima del punto 9.8.1 è inserito il nuovo punto 9.8.1:

"9.8.1. La domanda di cui al punto 7.15 è considerata soddisfatta se, durante un controllo, il faro viene ruotato uno a uno di  $\pm 1,5$  % intorno al suo asse longitudinale e inclinato fino a  $\pm 1,5$  % in direzione trasversale e questo può essere compensato come parte della regolazione. Dopo che il dispositivo di puntamento del faro è stato regolato di conseguenza, le prove di cui ai punti 9.4, 9.7 e 9.8 devono essere ripetute."

Il precedente punto 9.8.1 viene rinominato punto 9.8.2 ed è aggiunta la frase "Inoltre, questo controllo deve essere effettuato nello stato regolato secondo il punto 9.8.1."

Al punto 10, paragrafo 2, la prima frase è riformulata:

"L'organismo responsabile delle prove tecniche o il KBA possono rivedere in qualsiasi momento le procedure utilizzate per controllare la conformità della produzione a spese del fabbricante del dispositivo di puntamento del faro".

La rettifica deve essere applicata entro tre mesi dalla pubblicazione.

A nome del ministero federale del Digitale  
e dei trasporti  
Iris Reimold