

**Nr. „Modificare a directivei pentru verificarea reglării
farurilor autovehiculelor în timpul inspecției
generale în conformitate cu articolul 29 din StVZO
(Directiva privind testarea farurilor HU). BMVI/StV
22/7345.2/80-4 din 12.11.2018, Verkehrsblatt 2018,
p. 834 și rectificarea din 3.1.2019,
Verkehrsblatt 2019, p. 23.”**

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

„În urma publicării Directivei HU privind testarea farurilor, evoluțiile tehnice și considerațiile practice (subdomenii care trebuie excluse) necesită adaptare. Directiva privind inspecția reglării farurilor autovehiculelor în timpul inspecției principale în conformitate cu articolul 29 din StVZO (Directiva privind testarea farurilor HU). BMVI/StV 22/7345.2/80-4 din 12.11.2018, Verkehrsblatt 2018, p. 834 și rectificarea din 3.1.2019, Verkehrsblatt 2019, p. 23” se modifică¹.

Modificarea se aplică nu mai târziu de 12 luni de la publicare.

Ministerul Federal pentru Afaceri Digitale și
Transporturi
pp.
Iris Reimold

**Modificarea directivei pentru verificarea reglării farurilor autovehiculelor în timpul
inspecției generale în conformitate cu articolul 29 StVZO (Directiva privind testarea
farurilor HU). BMVI/StV 22/7345.2/80-4 din 12.11.2018, Verkehrsblatt 2018, p. 834 și
rectificarea din 3.1.2019, Verkehrsblatt 2019, p. 23:**

1. Punctul 4.1.1 din anexa 4 se reformulează după cum urmează:

4.1 Dimensiunile minime ale benzilor

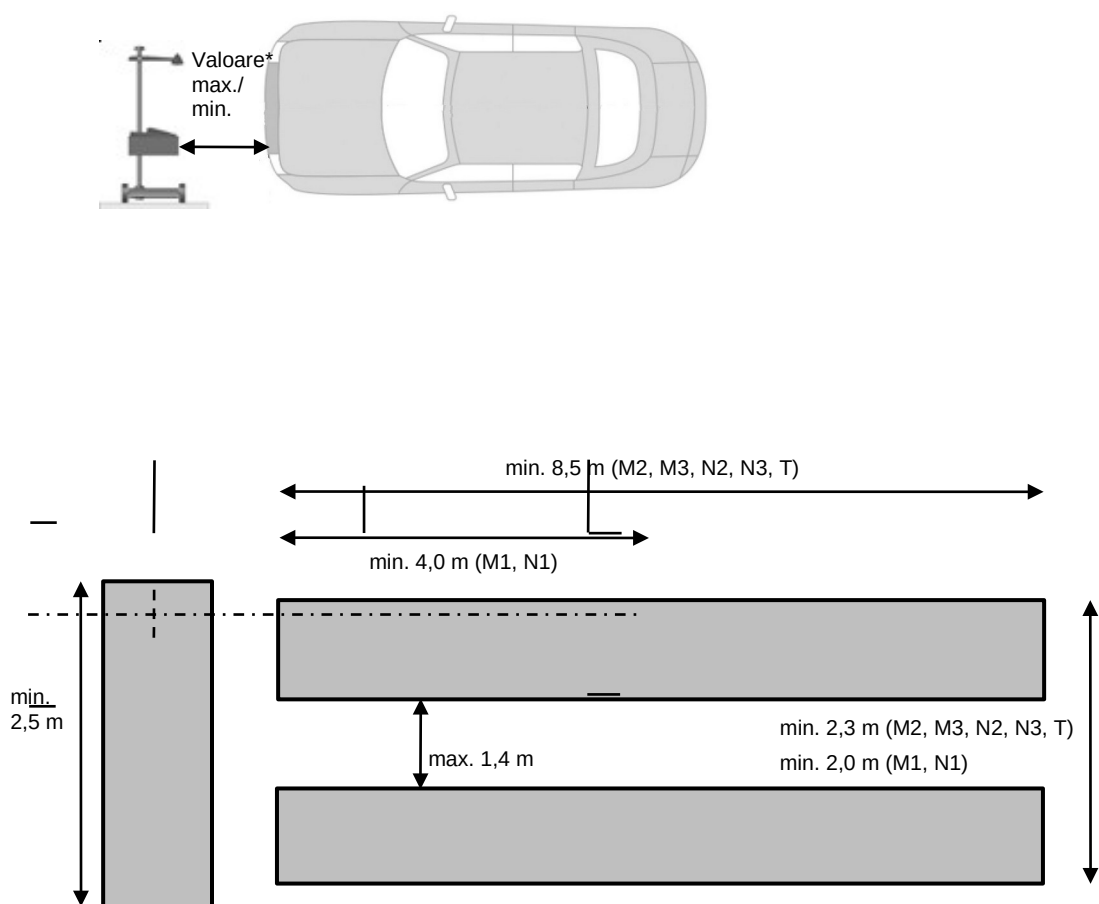
Distanța maximă între benzi	1,4 m
(a) Lățimea minimă M1 ⁷⁾ , N1:	2,0 m

¹ Notificată în conformitate cu Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului din 9 septembrie 2015 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale (JO L 241, 17.9.2015, p. 1).

	N2, N3, M2, M3, T	2,3 m
(b Lungimea minimă	M1, N1:	4,0 m
)		
	N2, N3, M2, M3, T:	8,5 m
	L:	2,5 m

Pentru a verifica reglarea farurilor vehiculelor alocate unui tip de vehicul național, trebuie selectate sistemele adecvate din punctul de vedere al dimensiunilor acestora. În cazul în care vehiculele nu pot fi testate pe amprenta la sol din cauza caracteristicilor lor de proiectare (de exemplu, lungimea, lățimea vehiculului), amprenta la sol trebuie adaptată în mod corespunzător.

Amprenta la sol pentru autovehiculele cu două benzi este formată din două benzi, care, pentru SEP, constau într-o zonă separată. Dimensiunea, amplasarea și marcarea acestor zone trebuie să corespundă următoarei ilustrații.



*valoarea admisibilă pentru distanță poate fi găsită în documentele omologării de tip sau în instrucțiunile de utilizare pentru SEP respectiv. Pentru a respecta cerințele, vehiculul trebuie deplasat corespunzător de-a lungul benzilor de circulație.

2. La punctul 4.1 din anexa 4, se introduce următoarea notă de subsol 7:

⁷ Categoriile de vehicule conform anexei XXIX StVZO

3. Punctul 4.1.1 din anexa 4 se reformulează după cum urmează:

4.1.1 Cerințe privind sistemul de reglare a farurilor

Pantele nu trebuie să depășească 1,5 %. Diferența dintre pantele longitudinale ale celor două benzi nu trebuie să depășească 1,5 %. Dacă amprenta la sol pentru autovehicul și BES trebuie înregistrate ca având o pantă diferită de 0 %, acest lucru trebuie menționat în raportul de încercare (cu valoarea atât în direcția de deplasare, cât și transversală în direcția de deplasare). Panta determinată în direcția de deplasare devine valoarea de referință (valoarea zero) pentru SEP în timpul calibrării.

4. Punctul 4.1.3 din anexa 4, ultimul paragraf, se reformulează după cum urmează:

4.1.3 În cazul în care valorile-limită ale abaterii de la planitate nu sunt respectate într-o anumită subzonă a amprentei la sol, o subzonă poate fi exclusă fără a îmbunătăți planitatea benzilor:

În cazul amprentei la sol a vehiculelor din categoriile M1 și N1 sau a tipurilor de vehicule naționale care le sunt atribuite, lungimea totală a subzonei continue excluse este limitată la 150 cm. Subzona exceptată trebuie să fie la cel puțin 60 cm de la începutul amprentei la sol pe partea dinspre BES.

În cazul amprentelor la sol ale vehiculelor din categoriile M2, M3, N2, N3 și T sau ale tipurilor de vehicule naționale care le sunt atribuite, lungimea totală a subzonei exceptate este limitată la 270 cm și nu poate fi împărțită în mai mult de două subzone separate. Subzona exceptată trebuie să fie la cel puțin 90 cm de la începutul amprentei la sol pe partea dinspre BES. Trebuie să existe o distanță minimă de 100 cm între subsecțiunile exceptate.

În cazul amprentelor la sol pentru vehiculele din categoriile L3e, L4e și L5e (motociclete și autovehicule cu trei roți), subzonele exceptate nu sunt permise.

În cazul utilizării subzonelor exceptate care depășesc statutul anterior de la punctul 4.1.3 (din 12 noiembrie 2018), verificarea cerințelor privind amprenta la sol/benzile pentru autovehicul se efectuează în conformitate cu dispozițiile notei de subsol 15, în conformitate cu procedura prevăzută în anexa 2 la apendicele 4.

În funcție de dimensiunea subzonei (subzonelor) scutite a (ale) amprentei la sol, zona de utilizare a vehiculelor testabile trebuie restricționată în consecință. Pentru HU, trebuie să se asigure că niciuna dintre axele relevante ale vehiculului nu este poziționată în subzona/subzonele exceptate în timpul încercării. Suprafețele sunt scutite în mod egal pe ambele benzi. Creșterile sau depresiunile cauzate de structuri mici din piatră cu o extensie mai mică de 10 cm în direcția de deplasare (conducte de cablu, dispozitive de derulare, canale de scurgere etc.), care nu sunt acoperite de un punct de grilă în conformitate cu figura 1 din anexa 2, nu sunt incluse în subzonele excluse. Cu toate acestea, trebuie efectuată un marcaj în conformitate cu punctul 4.1.4 pentru a se asigura că niciun vehicul nu este parcat acolo atunci când se utilizează BES. Amplasarea și întinderea zonei scutite și a clădirilor mici din piatră se indică în documentația generală menționată la punctul 4 din anexa 5. Îmbunătățirea zonei este preferabilă eliminării subzonelor.

5. Punctul 4.1.4 din anexa 4, ultimul paragraf, se reformulează după cum urmează:
Designul marcajului trebuie să fie permanent, evident și întotdeauna clar recunoscut.

6. Punctul 2 alineatul (1) din anexa 1 la apendicele 4 se reformulează după cum urmează:

2. Marcarea amprentelor la sol/liniilor de parcare pentru autovehicul

Sunt necesare cel puțin patru marcaje de colț care să identifice marginile exterioare ale amprentei la sol. Mai jos sunt prezentate trei exemple posibile de marcarea a amprentei la sol – cele două linii paralele din stânga simbolizează fiecare amprentă la sol (a BES).

7. În anexa 2 la apendicele 4, cuvântul „planitate” este subliniat în prima teză de la punctul 4.

8. Punctul 5 din anexa 2 la apendicele 4 se reformulează după cum urmează:

Pentru determinarea dimensiunii de referință, se începe cu cea mai mică distanță posibilă în punctul de măsurare m_{kl} la începutul amprentei la sol și se continuă cu distanțele punctelor de măsurare mărite cu multiplii distanței dintre punctele de caroiaj (ca în figura 2 din anexa 2)

până la sfârșitul amprenteii la sol. (Exemplu cu o distanță între punctele de caroiaj de 25 cm: $m_{kl} = m_1 = 0,5 \text{ m}$, $m_2 = 0,75 \text{ m}$, $m_3 = 1,0 \text{ m}$, $m_4 = 1,25 \text{ m}$ etc.). Numărul de puncte de măsurare intermediare depinde de caroiajul selectat. Figura 5 din DIN 18202:2013-04 se utilizează pentru a determina valorile-limită pentru abaterile de planitate pentru măsurarea distanțelor punctelor, altele decât cele specificate în desenul de la punctul 4.1.2 din directiva menționată anterior.

9. Punctul 9 din anexa 2 la apendicele 4 se reformulează după cum urmează:

Dacă punctele de caroiaj se situează în intervalul admisibil care poate fi exclus ca amprentă la sol, altitudinile punctelor de măsurare situate în aceste zone nu trebuie determinate prin măsurare, ci prin interpolare liniară între punctul de caroiaj situat direct în fața subzonei excluse și punctul de caroiaj situat imediat după subzona exclusă pentru determinarea computațională a dimensiunii de referință.

10. Punctul 10 și figura 4 din anexa 2 se elimină.

11. Punctul 11 din anexa 2 la apendicele 4 se reformulează după cum urmează:

Abaterile de planitate sunt luate în considerare separat pentru fiecare bandă.

12. Punctul 2.2, prima liniuță, a cincea liniuță din anexa 5 are următorul cuprins:

Diferența dintre pantele longitudinale ale șoselelor și pantele transversale perpendiculare pe acestea nu trebuie să depășească 1,5 %.