

Lp. **„Zmiana dyrektywy w sprawie kontroli regulacji reflektorów pojazdów silnikowych podczas przeglądu ogólnego zgodnie z § 29 StVZO (dyrektywa w sprawie badań reflektorów HU). BMVI/StV 22/7345.2/80-4 z dnia 12.11.2018 r., Verkehrsblatt 2018, s. 834 i sprostowanie z dnia 3.1.2019 r., Verkehrsblatt 2019, s. 23”**

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

Po opublikowaniu dyrektywy w sprawie badań reflektorów HU, w związku ze zmianami technicznymi i względami praktycznymi (podobszary, które należy wyłączyć) wymagane jest dostosowanie. Dyrektywa w sprawie kontroli regulacji reflektorów pojazdów silnikowych podczas przeglądu ogólnego zgodnie z § 29 StVZO (dyrektywa w sprawie badań reflektorów HU). BMVI/StV 22/7345.2/80-4 z dnia 12.11.2018 r., Verkehrsblatt 2018, s. 834 i sprostowanie z dnia 3.1.2019 r., Verkehrsblatt 2019, s. 23 zostaje niniejszym zmieniona¹.

Zmiana ma zastosowanie nie później niż dwanaście miesięcy po jej opublikowaniu.

Federalne Ministerstwo Spraw Cyfrowych i
Transportu
pp.
Iris Reimold

Zmiana dyrektywy w sprawie kontroli regulacji reflektorów pojazdów silnikowych podczas przeglądu ogólnego zgodnie z § 29 StVZO (dyrektywa w sprawie badań reflektorów HU). BMVI/StV 22/7345.2/80-4 z dnia 12.11.2018 r., Verkehrsblatt 2018, s. 834 i sprostowanie z dnia 3.1.2019 r., Verkehrsblatt 2019, s. 23:

1. Punkt 4.1.1 załącznika 4 otrzymuje brzmienie:

4.1 Minimalne wymiary pasów ruchu

Maksymalna odległość między pasami ruchu 1,4 m²

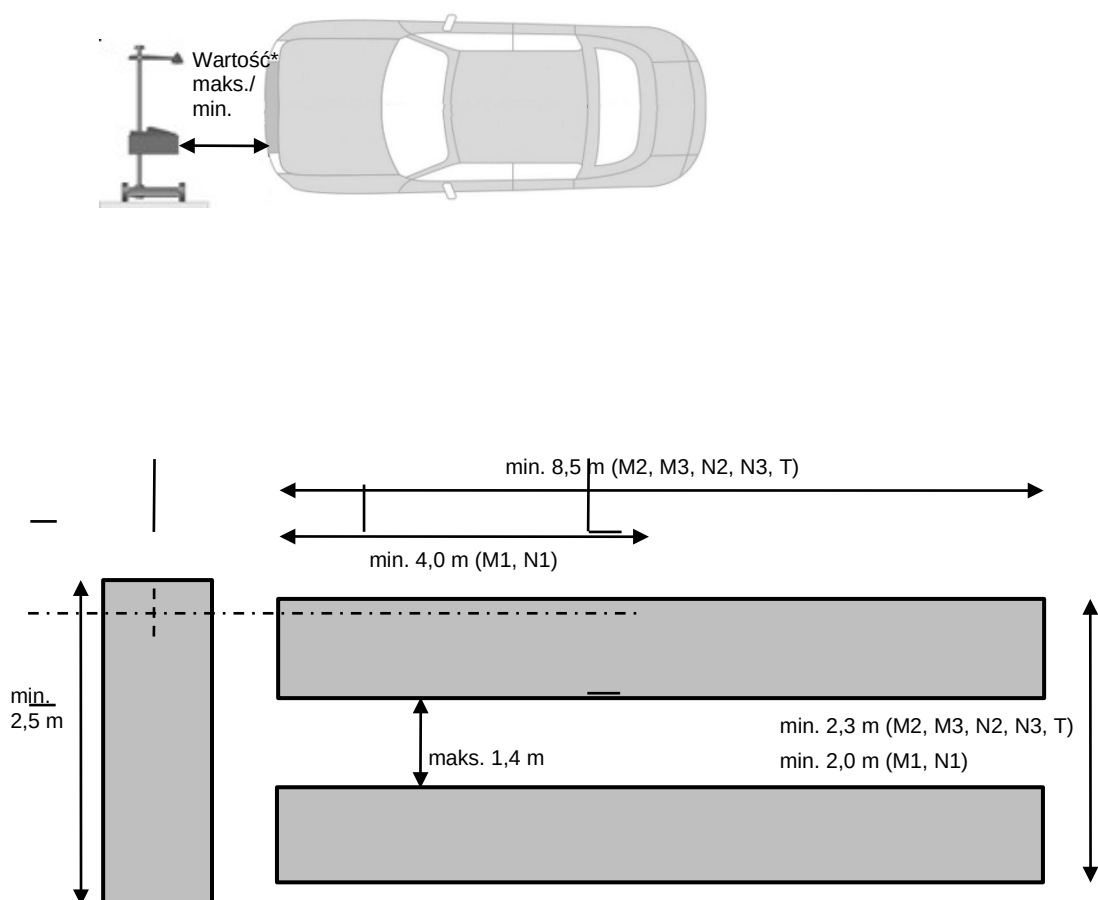
a) Minimalna szerokość M1⁷⁾, N1: 2,0 m

¹ Przekazano powiadomienie zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1535 z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w zakresie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz.U. L 241 z 17.9.2015, s. 1).

	N2, N3, M2, M3, T	2,3 m
b) Minimalna długość	M1, N1:	4,0 m
	N2, N3, M2, M3, T:	8,5 m
	l	2,5 m

Aby sprawdzić regulację reflektorów pojazdów przypisanych do krajowego typu pojazdu, należy wybrać systemy odpowiednie pod względem ich wymiarów. W przypadku gdy pojazdy nie mogą być badane na powierzchnię zajmowaną przez pojazd ze względu na ich cechy konstrukcyjne (np. długość, szerokość pojazdu), powierzchnia zajmowana przez pojazd musi być dostosowana w odpowiedni sposób.

Powierzchnia zajmowana przez pojazd silnikowy zajmujący dwa pasy ruchu składa się z dwóch pasów ruchu, które dla SEP stanowią oddzielny obszar. Wielkość, położenie i oznakowanie tych obszarów muszą odpowiadać poniższej ilustracji.



*dopuszczalną wartość odległości można znaleźć w dokumentach homologacji typu lub w instrukcji obsługi danego SEP. Aby spełnić wymagania, pojazd musi być odpowiednio przemieszczany po pasach ruchu.

2. W punkcie 4.1 załącznika 4 dodaje się przypis 7 w brzmieniu:

⁷ Kategorie pojazdów zgodnie z załącznikiem XXIX StVZO

3. Punkt 4.1.1 załącznika 4 otrzymuje brzmienie:

4.1.1 Wymagania dotyczące systemu regulacji reflektorów

Nachylenia nie mogą przekraczać 1,5 %. Różnica między nachyleniami podłużnymi obu pasów ruchu nie może przekraczać 1,5 %. Jeżeli powierzchnie zajmowane przez pojazd silnikowy i SEP mają być zarejestrowane jako mające nachylenie inne niż 0 %, należy to odnotować w sprawozdaniu z badań (z wartością zarówno w kierunku jazdy, jak i poprzecznie do kierunku jazdy). Ustalone nachylenie w kierunku jazdy staje się wartością odniesienia (wartością zerową) dla SEP podczas kalibracji.

4. Punkt 4.1.3 załącznika 4, ostatni ustęp, otrzymuje brzmienie:

4.1.3 Jeżeli wartości graniczne odchylenia równomierności nie są spełnione w określonym podobszarze powierzchni zajmowanej przez pojazd, można wyłączyć podobszar bez poprawy płaskości pasów ruchu:

W przypadku powierzchni zajmowanej przez pojazd kategorii M1 i N1 lub przydzielonych im krajowych typów pojazdów całkowita długość ciągłego wyłączonego podobszaru jest ograniczona do 150 cm. Wyłączony podobszar musi znajdować się co najmniej 60 cm od początku powierzchni zajmowanej przez pojazd po stronie zwróconej do SEP.

W przypadku powierzchni zajmowanej przez pojazd kategorii M2, M3, N2, N3 i T lub przydzielonych im krajowych typów pojazdów całkowita długość wyłączonego podobszaru jest ograniczona do 270 cm i nie może być podzielona na więcej niż dwa oddzielne podobszary. Wyłączony podobszar musi znajdować się co najmniej 90 cm od początku powierzchni zajmowanej przez pojazd po stronie zwróconej do SEP. Między wyłączonymi podobszarami musi być zachowana minimalna odległość 100 cm.

W przypadku powierzchni zajmowanej przez pojazd kategorii L3e, L4e i L5e (motocykle i trójkołowe pojazdy silnikowe) wyłączone podobszary nie są dozwolone.

W przypadku stosowania wyłączonych podobszarów, które wykraczają poza poprzedni status nr 4.1.3 (z dnia 12 listopada 2018 r.), weryfikację wymogów dotyczących powierzchni zajmowanej przez pojazd/pasów ruchu dla pojazdu silnikowego przeprowadza się zgodnie z przepisami przypisu 15 zgodnie z procedurą określoną w załączniku 2 do dodatku 4.

W zależności od wielkości wyłączonego(-ych) podobszaru(-ów) powierzchni zajmowanej przez pojazd należy odpowiednio ograniczyć obszar użytkowania pojazdów poddawanych badaniu. W przypadku HU należy zapewnić, aby podczas badania żadna z odpowiednich osi pojazdu nie była umieszczona w wyłączonym(-ych) podobszarze(-ach). Obszary te są jednakowo wyłączone na obu pasach ruchu. Wzniesienia lub zagłębienia spowodowane małymi kamiennymi konstrukcjami o długości mniejszej niż 10 cm w kierunku jazdy (kanały kablowe, urządzenia ruchome, kanały odwadniające itp.), które nie są objęte punktem siatki zgodnie z rysunkiem 1 w załączniku 2, nie są uwzględniane w wyłączonych podobszarach. Należy jednak dokonać oznaczenia zgodnie z punktem 4.1.4, aby zapewnić, że żaden pojazd nie będzie tam zaparkowany podczas korzystania z SEP. Położenie i zasięg wyłączonego obszaru oraz małych kamiennych konstrukcji wskazuje się w dokumentacji ogólnej, o której mowa w punkcie 4 załącznika 5. Ulepszenie obszaru jest korzystniejsze niż wykluczanie podobszarów.

5. Punkt 4.1.4 załącznika 4, ostatni ustęp, otrzymuje brzmienie:

Konstrukcja oznakowania musi być trwała, jednoznaczna i zawsze wyraźnie rozpoznawalna.

6. Punkt 2 ustęp 1 załącznika 1 do dodatku 4 otrzymuje brzmienie:

2. Oznakowanie powierzchni zajmowanej przez pojazd/pasów ruchu dla pojazdu silnikowego

Wymagane są co najmniej cztery oznaczenia narożne identyfikujące krawędzie zewnętrzne powierzchni zajmowanej przez pojazd. Poniżej przedstawiono trzy możliwe przykłady oznakowania powierzchni zajmowanej przez pojazd – dwie lewe równoległe linie oznaczają powierzchnię zajmowaną przez pojazd (SEP).

7. W załączniku 2 do dodatku 4 słowo „płaskość” jest podkreślone w pierwszym zdaniu ustępu 4.

8. Ustęp 5 załącznika 2 do dodatku 4 otrzymuje brzmienie:

W celu określenia wymiaru referencyjnego należy rozpocząć od najmniejszej możliwej odległości punktu pomiarowego m_{kl} na początku powierzchni zajmowanej przez pojazd i kontynuować z odległościami punktów pomiarowych zwiększonymi o wielokrotności rozstawu punktów siatki (jak na rysunku 2 w załączniku 2) do końca powierzchni zajmowanej przez pojazd. (Przykład z rozstawem punktów siatki wynoszącym 25 cm: $m_{kl} = m_1 = 0,5$ m, $m_2 = 0,75$ m, $m_3 = 1,0$ m, $m_4 = 1,25$ m itp.). Liczba pośrednich punktów pomiarowych zależy od wybranej siatki. Rysunek 5 w normie DIN 18202:2013-04 należy stosować do określenia wartości granicznych odchyłeń płaskości dla odległości punktów pomiarowych innych niż określone na rysunku w punkcie 4.1.2 wyżej wymienionej dyrektywy.

9. Ustęp 9 załącznika 2 do dodatku 4 otrzymuje brzmienie:

Jeżeli punkty siatki znajdują się w dopuszczalnym zakresie, który można wyłączyć jako powierzchnię zajmowaną przez pojazd, wysokości punktów pomiarowych znajdujących się na tych obszarach nie można określać za pomocą pomiarów, lecz obliczeniowo za pomocą interpolacji liniowej między punktem siatki znajdującym się bezpośrednio przed wyłączonym podobszarem a punktem siatki znajdującym się bezpośrednio za wyłączonym podobszarem w celu obliczenia wymiaru odniesienia.

10. W załączniku 2 skreśla się ustęp 10 i rys. 4.

11. Ustęp 11 załącznika 2 do dodatku 4 otrzymuje brzmienie:

Odchylenia płaskości są rozpatrywane oddzielnie dla każdego pasa ruchu.

12. Punkt 2.2, tiret piąte, ppkt pierwszy załącznika 5 otrzymuje brzmienie:

Różnica między nachyleniami podłużnymi jezdni a nachyleniami poprzecznymi pod kątem prostym do nich nie może przekraczać 1,5 %.