

N.º

**Modificación de la Directriz para comprobar el ajuste de los faros de los vehículos de motor durante la inspección principal de conformidad con el artículo 29 del Reglamento relativo a las licencias de tráfico por carretera (Directriz para comprobar la inspección principal de los faros de vehículos).**  
**BMVI/StV 22/7345.2/80-4 de 12.11.2018, Boletín Oficial del Ministerio Federal de Transporte 2018, p. 834 y corrección de 3.1.2019, Boletín Oficial del Ministerio Federal de Transporte 2019, p. 23**

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

Tras la publicación de la Directriz para comprobar la inspección principal de los faros de vehículos, los avances técnicos y las consideraciones prácticas (secciones que deben excluirse) requieren adaptación. Por la presente, se modifica la Directriz para comprobar el ajuste de los faros de los vehículos de motor durante la inspección principal de conformidad con el artículo 29 del Reglamento relativo a las licencias de tráfico por carretera (StVZO, por su versión en alemán) (Directriz para comprobar la inspección principal de los faros de vehículos). BMVI/StV 22/7345.2/80-4 de 12.11.2018, Boletín Oficial del Ministerio Federal de Transporte 2018, p. 834 y corrección de 3.1.2019, Boletín Oficial del Ministerio Federal de Transporte 2019, p. 23<sup>1</sup>.

La modificación se aplicará a más tardar doce meses después de su publicación.

Ministerio Federal de Asuntos Digitales y  
Transporte  
pp.  
Iris Reimold

**Modificación de la Directriz para comprobar el ajuste de los faros de los vehículos de motor durante la inspección principal de conformidad con el artículo 29 del Reglamento**

---

<sup>1</sup> Se han cumplido las obligaciones de notificación de conformidad con la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información (DO L 241 de 17.9.2015, p. 1).

**relativo a las licencias de tráfico por carretera (Directriz para comprobar la inspección principal de los faros de vehículos). BMVI/StV 22/7345.2/80-4 de 12.11.2018, Boletín Oficial del Ministerio Federal de Transporte 2018, p. 834 y corrección de 3.1.2019, Boletín Oficial del Ministerio Federal de Transporte 2019, p. 23:**

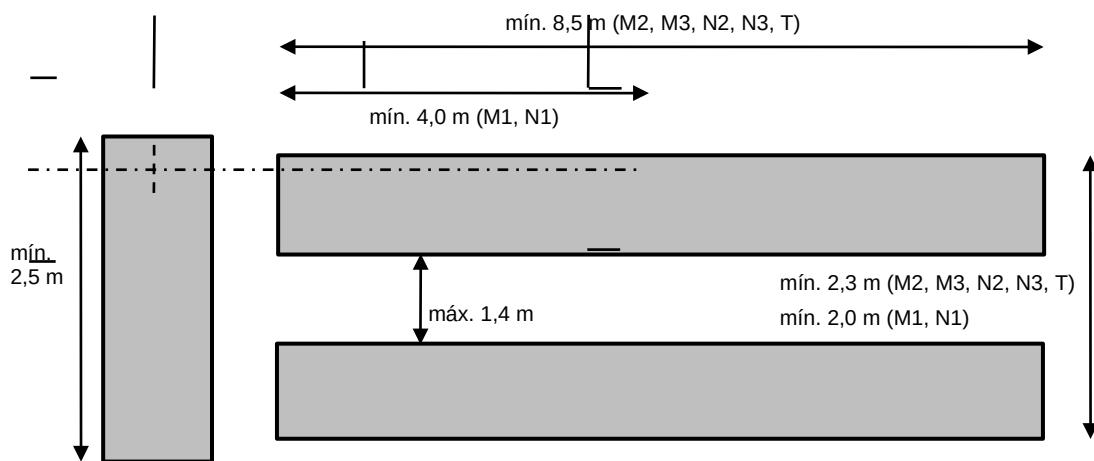
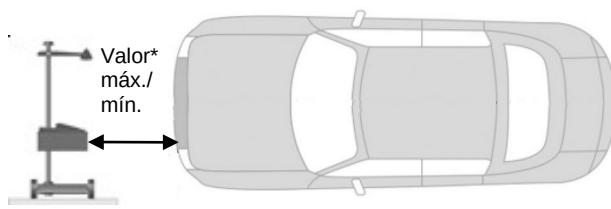
1. En el anexo 4, el punto 4.1.1 se reformula como sigue:

«4.1 Dimensiones mínimas de los carriles

Distancia máxima entre los carriles	1,4 m	
a) Anchura mínima	M1 <sup>7)</sup> , N1	2,0 m
	N2, N3, M2, M3, T	2,3 m
b) Longitud mínima	M1, N1:	4,0 m
	N2, N3, M2, M3, T:	8,5 m
	L:	2,5 m

Para comprobar la alineación de los faros de los vehículos asignados a un tipo de vehículo nacional, deberán seleccionarse los sistemas adecuados en cuanto a sus dimensiones. Cuando los vehículos no puedan someterse a ensayo en la huella debido a sus características de diseño (por ejemplo, longitud o anchura del vehículo), la huella deberá adaptarse de manera adecuada.

La huella para vehículos de motor de dos carriles constará de dos carriles, mientras que para el alineador de faros consistirá en un área separada. El tamaño, la ubicación y el marcado de estas áreas deberán corresponder a la siguiente ilustración.



\*El valor admisible de la distancia puede encontrarse en los documentos de la homologación de tipo o en las instrucciones de funcionamiento del alineador de faros correspondiente. Para cumplir los requisitos, el vehículo deberá moverse a lo largo de los carriles en consecuencia.».

2. En el anexo 4, punto 4.1, se añade la siguiente nota a pie de página 7:

«<sup>7</sup> Categorías de vehículos según el anexo XXIX Reglamento relativo a las licencias de tráfico por carretera».

3. En el anexo 4, el punto 4.1.1 se reformula como sigue:

«4.1.1 Requisitos del sistema para comprobar o alinear los faros

Las pendientes no deberán superar el 1,5 %. La diferencia entre las pendientes longitudinales de los dos carriles no excederá del 1,5 %. Si la huella del vehículo de motor y del alineador de faros deben registrarse con una pendiente distinta del 0 %, deberá indicarse en el acta de ensayo (con el valor tanto en la dirección de desplazamiento como transversal a la dirección de desplazamiento). La pendiente determinada en la dirección de desplazamiento se

convertirá en el valor de referencia (valor cero) para el alineador de faros durante la calibración.».

4. En el anexo 4, punto 4.1.3, el párrafo último se reformula como sigue:

«4.1.3 Si no se cumplen los valores límite de la desviación de uniformidad en una determinada sección de la huella, podrá excluirse una sección sin mejorar la planitud de los carriles:

En el caso de la huella de los vehículos de las categorías M1 y N1 o de los tipos de vehículos nacionales que se les asignen, la longitud total de la sección continua excluida se limitará a 150 cm. La sección exenta deberá estar al menos a 60 cm del comienzo de la huella en el lado orientado hacia el alineador de faros.

En el caso de las huellas de los vehículos de las categorías M2, M3, N2, N3 y T o de los tipos de vehículos nacionales que se les asignen, la longitud total de la sección exenta se limitará a 270 cm y no podrá dividirse en más de dos secciones separadas. La sección exenta deberá estar al menos a 90 cm del comienzo de la huella en el lado orientado hacia el alineador de faros. Deberá haber una distancia mínima de 100 cm entre las secciones exentas.

En el caso de las huellas de vehículos de las categorías L3e, L4e y L5e (motocicletas y vehículos de motor de tres ruedas), no se permitirán las secciones exentas.

En caso de utilización de secciones exentas que vayan más allá de la versión anterior del punto 4.1.3 (de 12 de noviembre de 2018), la verificación de los requisitos relativos a la huella/carreteras del vehículo de motor se llevará a cabo de conformidad con lo dispuesto en la nota a pie de página 15, de acuerdo con el procedimiento establecido en el anexo 4, apéndice 2.

En función del tamaño de las secciones exentas de la huella, el área de uso de los vehículos sometidos a ensayo deberá restringirse en consecuencia. En el caso de la inspección principal, se garantizará que ninguno de los ejes pertinentes del vehículo se sitúe dentro de las secciones exentas durante el ensayo. Las áreas estarán igualmente exentas en ambos carriles. No se incluirán en las secciones excluidas los aumentos o las depresiones causados por pequeñas estructuras de piedra con una extensión inferior a 10 cm en la dirección de desplazamiento (conductos de cable, dispositivos enrollables, canales de drenaje, etc.) que no estén cubiertos por un punto de rejilla de conformidad con la figura 1 del anexo 2. No obstante, deberá

efectuarse un marcado con arreglo al punto 4.1.4 para garantizar que ningún vehículo esté estacionado allí cuando se utilice el alineador de faros. La ubicación y la extensión del área exenta y de los pequeñas estructuras de piedra se indicarán en la documentación general a que se refiere el punto 4 del anexo 5. La mejora del área será preferible a la supresión de secciones.».

5. En el anexo 4, punto 4.1.4, el párrafo último se reformula como sigue:

«El diseño del marcado deberá ser permanente, obvio y siempre claramente reconocible.».

6. El anexo 4, apéndice 1, punto 2, apartado 1, se reformula como sigue:

«2. Marcado de la huella/los carriles para el vehículo de motor

Se requerirán al menos cuatro marcas de esquina que identifiquen los bordes exteriores de la huella. A continuación se presentan tres posibles ejemplos del marcado de la huella: las dos líneas paralelas izquierdas simbolizan cada una la huella (del alineador de faros).».

7. En el anexo 4, apéndice 2, apartado 4, primera frase, se subraya la palabra «planitud».

8. En el anexo 4, apéndice 2, el apartado 5 se reformula como sigue:

«Para determinar la dimensión de referencia, se comenzará con la menor distancia posible del punto de medición  $m_p$  al principio de la huella y se continuará con las distancias de los puntos de medición aumentadas en múltiplos de la separación entre los puntos de la cuadrícula (como en el apéndice 2, figura 2) hasta el final de la huella. (Ejemplo con un espaciado de los puntos de la rejilla de 25 cm:  $m_p = m_1 = 0,5$  m,  $m_2 = 0,75$  m,  $m_3 = 1,0$  m,  $m_4 = 1,25$  m, etc.). El número de puntos de medición intermedios dependerá de la rejilla seleccionada. La figura 5 de la norma DIN 18202:2013-04 se utilizará para determinar los valores límite de las desviaciones de planitud para las distancias de los puntos de medición distintas de las especificadas en el dibujo del punto 4.1.2 de la citada Directriz.».

9. En el anexo 4, apéndice 2, el apartado 9 se reformula como sigue:

Si los puntos de la rejilla se encuentran dentro del intervalo admisible que puede excluirse como huella, las altitudes de los puntos de medición situados en estas áreas no deberán determinarse mediante medición, sino computacionalmente mediante interpolación lineal entre el punto de la rejilla situado justo delante de la sección excluida y el punto de la rejilla

situado justo después de la sección excluida para la determinación computacional de la dimensión de referencia.».

10. Se suprimen el apartado 10 y la figura 4 del apéndice 2.

11. En el anexo 4, apéndice 2, el apartado 11 se reformula como sigue:  
«Las desviaciones de planitud se considerarán por separado para cada carril.».

12. En el apéndice 5, punto 2.2, primer guion, quinto punto, se reformula como sigue:  
«La diferencia entre las pendientes longitudinales de las calzadas y las pendientes transversales perpendiculares a ellas no deberá ser superior al 1,5 %».