

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA Y PARA LAS ADMINISTRACIONES TERRITORIALES

12841 *Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.*

La Comisión Europea, en su Comunicación titulada «Hacia un Espacio Europeo de Seguridad Vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020», propuso reducir a la mitad, con respecto al objetivo inicial establecido para 2010, el número de víctimas mortales en las carreteras de la Unión para 2020. Para alcanzar esa meta la Comisión estableció siete objetivos estratégicos y determinó qué acciones tomar para lograr vehículos más seguros, qué estrategia seguir para reducir el número de heridos y con qué medidas mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de la carretera, en particular, de los motociclistas.

En este sentido, la inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen diseñado para garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso. Ese régimen debe abarcar la inspección técnica periódica de los vehículos y las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos utilizados para actividades de transporte comercial por carretera, así como establecer un procedimiento para la matriculación de vehículos que permita la suspensión del permiso de circulación de un vehículo cuando este represente un riesgo inmediato para la seguridad vial. La inspección periódica debe ser el principal instrumento para garantizar que los vehículos se encuentran en buenas condiciones para circular. Las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales solo deben ser complementarias de las inspecciones técnicas periódicas.

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea aprobaron, el 3 de abril de 2014, la Directiva 2014/45/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE.

Dicha Directiva incorpora y actualiza las normas previstas en la Recomendación 2010/378/UE, de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de los defectos detectados durante las inspecciones técnicas efectuadas de conformidad con la Directiva 2009/40/CE, actualizando los requisitos técnicos establecidos en la anterior Directiva 2009/40/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (versión refundida) y ampliando su ámbito de aplicación para incluir, en particular, disposiciones relativas al establecimiento de centros de inspección técnica y de sus órganos de supervisión, así como la designación de inspectores a quienes se encomendará la realización de las inspecciones técnicas.

Además, en relación con el control de emisiones, los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) permiten mejorar la eficacia a la hora de evaluar las emisiones de los vehículos en función de su categoría de emisión. Por este motivo, la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 3 de abril de 2014, establece que los Estados miembros deben estar en condiciones de permitir este método de inspección, teniendo en cuenta la legislación pertinente en materia de homologación.

Por su parte, en el ámbito nacional, la inspección técnica de vehículos está regulada por dos normas reglamentarias, que establecen por separado las características de la inspección y por otro el régimen aplicable y los requisitos que deben cumplir las estaciones encargadas de la ejecución material de la inspección. Dichas normas son el

Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos y el Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos.

Con la finalidad de evitar la dispersión normativa derivada de este hecho, y evitar posibles duplicidades entre ambas normas, este real decreto deroga los dos anteriores y establece un marco único por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

Con base en todo ello, y en cumplimiento de las obligaciones derivadas del Tratado de adhesión de España a la Unión Europea, así como de lo dispuesto en el artículo 23.1 de la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, es preciso dictar las disposiciones nacionales que adapten la legislación española a las previsiones contenidas en la mencionada directiva.

Por tanto, este real decreto tiene por objeto la trasposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE, y la refundición de los Reales Decretos 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos y 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos.

Asimismo, en relación con el reconocimiento de certificados de inspecciones técnicas periódicas emitidos por otros Estados Miembros, en el caso de cambio de titularidad, también resulta necesaria la transposición de lo dispuesto en los apartados 1, 4 y 5 del artículo 1 de la Directiva 2014/46/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 por la que se modifica la Directiva 1999/37/CE del Consejo, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos.

En relación con las inspecciones técnicas, el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos, establece, en el apartado 1.5 del anexo XII, el requisito de inspección previa para la emisión de duplicados de las tarjetas de inspección técnica (ITV). Considerando que, si el vehículo del solicitante se encuentra dentro del periodo de validez de la inspección periódica, la realización de una nueva inspección resulta innecesaria y gravosa para el solicitante, y dando respuesta así a la solicitud efectuada por el Defensor del Pueblo para la eliminación del mencionado requisito, procede la modificación del citado anexo, y en consecuencia la del artículo 30 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Adicionalmente, el Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, eliminó la necesidad de la autorización administrativa previa a la comercialización de las bicicletas y otros ciclos, enumerándose, en su anexo IV, las normas técnicas que dichos vehículos deberían satisfacer. Dichas normas han sido adaptadas al progreso técnico y su denominación ha variado, por lo que, consecuentemente, el anexo citado ha de sustituirse y actualizarse haciendo referencia a las nuevas normas.

Este real decreto ha sido sometido a información de los sectores afectados, se ha consultado a las Comunidades Autónomas y ha sido informado por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8.5.d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre,

Esta disposición se dicta al amparo de lo establecido en los artículos 149.1.13.^a y 149.1.21.^a de la Constitución Española, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva para determinar las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Economía, Industria y Competitividad y del Interior, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 20 de octubre de 2017,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Objeto, ámbito de aplicación, definiciones y disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto*

Este real decreto establece los requisitos mínimos del régimen de inspecciones técnicas de los vehículos que se empleen para circular por la vía pública.

Asimismo, determina los requisitos y obligaciones mínimas que deben cumplir las estaciones de inspección técnica de vehículos.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos únicamente de la aplicación de este real decreto, se entenderá por:

- a) «Vehículo», todo vehículo de motor, o su remolque, que no circule sobre raíles.
- b) «Vehículo de motor», todo vehículo de ruedas provisto de un motor que se mueva por sus propios medios.
- c) «Vehículos de dos o tres ruedas», todo vehículo de dos ruedas provisto de un motor, con o sin sidecar, así como los triciclos y los cuadriciclos.
- d) «Vehículo histórico o de interés histórico», todo vehículo que haya sido catalogado como histórico por una administración competente.
- e) «Inspección técnica de vehículos o inspección ITV», inspección de conformidad con el anexo I encaminada a la comprobación que un vehículo es apto para su utilización en la vía pública por ser conforme con las características de seguridad y de protección del medio ambiente exigidas y obligatorias.
- f) «Órgano de supervisión»: un órgano o conjunto de órganos que es responsable de la supervisión de las estaciones ITV o centros de inspección técnica.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

Este real decreto se aplica a todas las estaciones ITV según se definen en el artículo 2 y a la inspección técnica de los vehículos matriculados o que vayan a ser matriculados en España, incluidos los vehículos pertenecientes a los organismos públicos, cualquiera que sea su categoría y funciones, sea dicha inspección preceptiva o voluntaria.

Se entiende por categoría de un vehículo la que le corresponda por homologación según las definiciones establecidas en las Directivas 2002/24/CE, del Parlamento europeo y del Consejo de 18 de marzo de 2002 relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE, 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de, 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE y 2007/46, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos. En lo no dispuesto en ellas, se considerará lo establecido en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.

En todos los casos, la categoría del vehículo se obtendrá del apartado previsto a tal efecto en su tarjeta ITV, según se indica en el anexo XII del citado Real Decreto 750/2010, de 4 de junio. Si ello no fuera posible, a efectos de la inspección técnica, se considerará encuadrado en la categoría que le corresponda en el momento de la inspección.

Artículo 4. *Disposiciones generales.*

1. Los vehículos matriculados o que vayan a ser matriculados en España, para poder circular por las vías públicas, deberán someterse a inspección técnica en una estación ITV en los casos y con la periodicidad, requisitos y excepciones que se establecen en este real decreto.

2. El titular o arrendatario a largo plazo del vehículo deberá someterlo a las inspecciones técnicas que le sean exigibles según lo establecido en el artículo 5.

3. Las estaciones ITV deberán estar habilitadas por el órgano competente de la comunidad autónoma donde estén radicadas, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 21. Cada comunidad autónoma asignará a las estaciones ITV que haya habilitado en su territorio un código de identificación, que será empleado en los informes de las inspecciones técnicas que realice, según lo indicado en el artículo 10.

CAPÍTULO II

Disposiciones aplicables a las inspecciones técnicas

Artículo 5. *Tipos de inspecciones técnicas.*

Se distinguen los siguientes tipos de inspecciones técnicas:

1. Inspecciones técnicas periódicas de los vehículos, inspecciones destinadas a la comprobación de la aptitud para circular por la vía pública de los vehículos, en las condiciones, y al menos con la periodicidad establecida en este real decreto.

2. Inspecciones técnicas realizadas con ocasión de la ejecución de reformas, según el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos.

3. Inspecciones técnicas previas a la matriculación, o realizadas para la expedición de tarjetas ITV, en los casos previstos en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos, y sus posibles revisiones.

4. Inspecciones técnicas que sean requeridas al titular o arrendatario a largo plazo del vehículo por cualquiera de los organismos a los que el Reglamento General de Vehículos y demás legislación vigente atribuyen competencias sobre esta materia.

5. Inspecciones técnicas voluntarias solicitadas por los titulares o arrendatarios a largo plazo de los vehículos.

6. Inspecciones técnicas a vehículos accidentados con daños importantes en su estructura o elementos de seguridad, según se dispone en el artículo 6.

7. Inspecciones técnicas como resultado de inspecciones técnicas en carretera, en los supuestos previstos por el Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español.

8. Inspecciones técnicas previas para la calificación de idoneidad de vehículos destinados al transporte escolar y de menores, según lo establecido en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.

9. Inspecciones técnicas previstas en el procedimiento de catalogación de vehículos históricos, prescritas en el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos.

10. Inspecciones técnicas establecidas por la legislación de aplicación a los vehículos de transporte de productos alimentarios a temperatura regulada y a los vehículos de transporte de mercancías peligrosas por carretera, cuando estén autorizadas por el órgano competente de la comunidad autónoma.

11. Aquellas otras inspecciones técnicas que se establezcan en la reglamentación vigente o en el pliego de condiciones de la concesión o en la habilitación, a instancias de la comunidad autónoma correspondiente, de acuerdo con ésta.

En los casos de inspecciones técnicas definidas en los apartados dos y tres de este artículo, y en aquellos casos en los que así lo especifique la reglamentación que las prescriba, el solicitante de la inspección dirigirá a la estación ITV en la que ésta vaya a efectuarse un documento que podrá seguir el modelo que figura en el anexo VIII.

Las referencias a las normas contenidas en este artículo, en caso de ser derogadas, se entenderán referidas a las normas que las reemplacen.

Artículo 6. Fecha y frecuencia de las inspecciones técnicas periódicas.

1. La inspección técnica periódica de los vehículos deberá efectuarse con la siguiente frecuencia:

Categoría vehículo		Frecuencia de inspección en función de la antigüedad	
L.	L1e: Ciclomotores: vehículos de dos ruedas con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h, de cilindrada inferior a igual a 50 cm ³ (combustión interna) o potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW (motores eléctricos).	Hasta 3 años: Exento.	De más de 3 años: Bienal.
	Resto L: Vehículos de motor de dos o tres ruedas, gemelas o no, y cuadríciclos, destinados a circular por carretera, así como sus componentes o unidades técnicas.	Hasta 4 años: Exento.	De más de 4 años: Bienal.
M.	M1: vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y de sus equipajes, con un máximo de ocho plazas, excluida la del conductor.	Hasta 4 años: Exento.	De más de 4 años: Bienal. De más de 10 años: Anual.
	M2, M3: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje con más de ocho plazas, excluida la del conductor.	Hasta 5 años: Anual.	De más de 5 años: Semestral.
N,O.	N1: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas.	Hasta 2 años: Exento.	De 2 a 6 años: Bienal. De 6 a 10 años: Anual. De más de 10 años: Semestral.
	N2,N3: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas O2 (excepto caravanas remolcadas de esta categoría), O3, O4: Remolques concebidos y fabricados para el transporte de mercancías o de personas, así como para alojar personas.	Hasta 10 años: Anual.	De más de 10 años: Semestral.
	O2 caravanas remolcadas.	Hasta seis años: Exento.	De más de 6 años: Bienal.
T y otros agrícolas.	Tractores de ruedas agrícolas o forestales, con una velocidad máxima de fabricación superior a 40 km/h.	Hasta 4 años: Exento.	De 4 a 16 años: Bienal. De más de 16 años: Anual.
	Resto de tractores de ruedas agrícolas o forestales, máquinas automotrices (excepto las de 1 eje), remolques especiales, máquinas remolcadas y tractocarros.	Hasta 8 años: Exento.	Entre 8 y 16 años: Bienal. De más de 16 años: Anual.

Categoría vehículo		Frecuencia de inspección en función de la antigüedad	
Vehículos especiales destinados a obras y servicios y maquinaria automotriz.	Únicamente aquellos cuya velocidad por construcción sea igual o superior a 25 Km/h.	Hasta 4 años: Exento.	De 4 a 10 años: Bienal. De más de 10 años: Anual.
Estaciones transformadoras móviles y vehículos adaptados para maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes.		Hasta 4 años: Exento	De 4 a 6 años: Bienal. De más de 6 años: Anual.

A efectos de la determinación de frecuencia, la antigüedad del vehículo deberá ser computada a partir de la fecha de primera matriculación o puesta en servicio que conste en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y que podrá ser consignada en el permiso de circulación o documento equivalente.

La citada tabla no será aplicable a los vehículos de las categorías L y M1 destinados al servicio de escuela de conductores, ni a los vehículos de la categoría M1 utilizados como ambulancias y taxis, así como de transporte escolar y de menores. Dichos vehículos se someterán a inspección con las frecuencias siguientes:

- a) Vehículos de escuela de conductores de las categorías M1 y L:

Antigüedad:

Hasta dos años: Exento.

De dos a cinco años: Anual.

De más de cinco años: Semestral.

- b) Vehículos de la categoría M1 utilizados como ambulancias y taxis, y de transporte escolar y de menores.

Antigüedad:

Hasta cinco años: Anual.

De más de cinco años: Semestral.

2. Los vehículos catalogados como históricos se someterán a inspecciones técnicas periódicas en las condiciones que se establezcan para su catalogación según el Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado por Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, y al menos con la siguiente frecuencia:

Vehículos catalogados como históricos

Antigüedad	Frecuencia de inspección
Hasta cuarenta años	Bienal
De cuarenta a cuarenta y cinco años	Trienal
Más de cuarenta y cinco años	Cuatrienal

3. En el caso de vehículos mixtos, la frecuencia de inspección aplicable será la correspondiente a la categoría N en la que el vehículo pueda catalogarse.

4. Los vehículos quad se equiparán a los de la categoría L (resto de L, por no corresponder con L1e), de la tabla anterior.

5. El plazo de validez de las inspecciones técnicas periódicas se obtendrá adicionando a la fecha en la que el resultado de la inspección haya sido favorable la frecuencia indicada en este artículo. No obstante, si dicha fecha está comprendida en los 30 días naturales precedentes a la expiración del plazo de validez de la inspección anterior, el plazo de validez se obtendrá adicionando la frecuencia correspondiente a la citada fecha de expiración.

6. Las inspecciones técnicas periódicas podrán efectuarse conjuntamente con cualesquiera de las otras inspecciones establecidas en el artículo 5 siempre que se efectúen todas las mediciones y comprobaciones establecidas para la inspección periódica. Las inspecciones voluntarias podrán ser consideradas como periódicas siempre que se efectúen todas las mediciones y comprobaciones exigidas para estas inspecciones.

7. Se podrá exigir que un vehículo se someta a inspección antes de la fecha indicada en los apartados anteriores en los casos siguientes:

a) Tras un accidente u otra causa, cuando el vehículo haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad de los sistemas de dirección, suspensión, transmisión o frenado, o al bastidor o estructura autoportante en los puntos de anclaje de alguno de estos órganos, deberá ser presentado a inspección antes de su nueva puesta en circulación, en la que se dictamine sobre la aptitud del vehículo para circular por las vías públicas.

El agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas que realice el informe y atestado, será quien proponga la inspección del vehículo antes de su puesta en servicio, después de la preceptiva reparación, comunicándolo tanto al interesado como a la Dirección General de Tráfico. Recibida dicha comunicación, la Dirección General de Tráfico dictará resolución imponiendo, en su caso, la inspección extraordinaria al vehículo.

b) Cuando los componentes y sistemas de seguridad y de protección del medio ambiente del vehículo hayan sido alterados o modificados, siguiendo lo establecido en el artículo 8 del Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos.

c) Cuando cualquiera de los organismos a los que la normativa vigente atribuye competencias en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor tenga fundada sospecha de que por no reunir el vehículo las condiciones técnicas exigibles para permitir su circulación, se pueda poner en peligro la seguridad vial. En estos casos, la inspección se limitará al elemento o conjunto que se suponga defectuoso. A petición del interesado, será válida como inspección periódica siempre que se efectúen todas las mediciones y comprobaciones exigidas para estas inspecciones.

d) En los casos en que el vehículo, por cambio de uso, servicio, dedicación o destino, se viera obligado a una frecuencia de inspección más severa o se produjera alguna modificación técnica del vehículo, deberá realizarse una inspección, anotándose en la tarjeta ITV el nuevo destino y la nueva fecha de inspección correspondiente a la nueva periodicidad.

Si el cambio de uso, servicio, dedicación o destino del vehículo tiene lugar antes del vencimiento del primer plazo de inspección, y no implica ninguna modificación técnica del vehículo, sólo se realizará la anotación pertinente en la tarjeta ITV, anotándose como plazo de la primera inspección la que le correspondería a la situación más severa de las dos. En el caso de vehículos de turismo, no serán necesarias tales anotaciones si el fabricante las incluye en el apartado observaciones de la tarjeta ITV.

En los supuestos contemplados en las letras b) y c) anteriores, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico que legalmente tengan atribuida la vigilancia del mismo, podrán ordenar su traslado hasta la estación ITV que resulte más adecuada para su examen, siempre que no suponga un recorrido de ida superior a treinta kilómetros. No obstante, cuando los mencionados lugares se encuentren situados en el mismo sentido de la marcha que siga el vehículo, no existirá limitación en relación con la distancia a recorrer. El conductor del vehículo así requerido estará obligado a conducirlo, acompañado por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, hasta la estación ITV, así como a facilitar las operaciones de inspección y verificación del vehículo, haciéndose cargo de los gastos de éstas, en caso de producirse, por cuenta del denunciado, si se acredita la infracción y, en caso contrario, de la Administración actuante.

Cuando una estación ITV reciba un requerimiento de control a un vehículo, por parte de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, realizarán las verificaciones pertinentes, en las condiciones establecidas en este real decreto con la máxima diligencia con el fin de no perturbar la actuación de vigilancia del tráfico ejercitada por los agentes.

8. Los tractocamiones y los semirremolques podrán ser inspeccionados conjunta o separadamente.

9. En los casos de incumplimiento de lo establecido en materia de inspecciones en el artículo 4 y en este mismo artículo, y sin perjuicio de la denuncia que habrán de formular por las infracciones correspondientes, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas concederán al titular o arrendatario a largo plazo del vehículo un plazo de 10 días para someter al mismo a inspección técnica. Transcurrido el plazo indicado sin que se hubiera acreditado la presentación del mismo a la citada inspección, la Jefatura de Tráfico iniciará el procedimiento para acordar la baja de oficio del vehículo.

Artículo 7. *Lugar de realización las inspecciones técnicas.*

1. Las inspecciones técnicas de vehículos se efectuarán, con carácter general, en una estación ITV debidamente habilitada.

2. En los casos de vehículos en los que por sus especiales características no sea posible el paso por una línea de inspección o cuando así lo contemple la legislación específica, las inspecciones técnicas podrán efectuarse fuera de una estación ITV, en las condiciones que determine el órgano competente de la comunidad autónoma, de acuerdo con lo establecido en el anexo III.

3. La inspección previa a la matriculación y la periódica que corresponde a los vehículos automóviles y remolques pertenecientes a las Fuerzas Armadas y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Parque Móvil del Estado y Cuerpos de Policía dependientes de las comunidades autónomas se podrá llevar a cabo por los propios organismos encargados de su mantenimiento y su utilización, con arreglo a las normas que se dicten en forma de Orden del titular del Ministerio de Ministro de la Presidencia y para las Administraciones Territoriales, a propuesta de los Ministros interesados, en concordancia con este real decreto y teniendo en cuenta las técnicas contenidas en el anexo I y en el manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV previsto en el artículo 8.

4. Los vehículos destinados al servicio contra incendios de los aeropuertos y helipuertos competencia del Ministerio de Fomento estarán exentos de inspección periódica siempre que su uso en vías públicas este restringido a las intervenciones en casos de emergencia, desplazamientos a talleres cercanos para labores de mantenimiento o bien para repostajes de combustible en la gasolinera más cercana al aeropuerto. Dichos vehículos se someterán a las inspecciones técnicas que prescriban las normas de seguridad propias de su uso aeroportuario.

5. En las islas pequeñas, con menos de 5.000 habitantes y no unidas a otras partes del territorio mediante puentes o túneles viarios, cuando no exista una estación ITV, la inspección técnica podrá efectuarse utilizando cualquier otro medio expresamente autorizado a tal fin por el órgano competente de la correspondiente comunidad autónoma.

Artículo 8. *Objeto de la inspección y métodos aplicados.*

1. Las inspecciones técnicas periódicas abarcarán los sistemas y componentes del vehículo que se indican en el anexo I.

La inspección podrá también incluir una verificación de si las partes y componentes del vehículo corresponden a las características de seguridad y medioambientales exigidas que estaban vigentes en el momento de su homologación, o en su caso, en el momento de su adaptación.

Dicho anexo I constituye una lista no exhaustiva de defectos, por lo que se desarrollará con base en las especificaciones que deben satisfacer todos los elementos inspeccionados, según el presente Real Decreto y la reglamentación que sea de aplicación, caso por caso y de forma particularizada en función de la categoría del vehículo, su uso o servicio y demás especificidades establecidas en la reglamentación, a través del manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV. Dicho manual detallará los métodos de inspección establecidos en el anexo I, de forma que constituyan un verdadero procedimiento armonizado de inspección en todo el territorio nacional.

El manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV estará disponible para consulta pública en todas las estaciones ITV, y de forma electrónica en el sitio web del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad.

2. Todas las inspecciones técnicas previstas en el artículo 5, se realizarán según los procedimientos detallados en el manual de procedimiento de inspección de estaciones ITV. La especificación detallada de los elementos, métodos de inspección y calificación de defectos se establecerá, para cada tipo de inspección, según la reglamentación que las prescriba en el citado manual, tomando como base lo especificado en el anexo I. Para determinar el resultado de las inspecciones técnicas, se empleará la lista detallada de defectos contenida en el manual procedimiento de inspección de estaciones ITV.

3. Será condición previa a la realización de cualquier inspección técnica la acreditación del seguro obligatorio del vehículo según lo establecido en el artículo 78.2 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

4. Las inspecciones técnicas se llevarán a cabo sin usar herramientas para el desmontaje o retirada de ningún componente del vehículo, salvo que sea imprescindible para acceder a la conexión de una herramienta que permita el acceso a la lectura de los parámetros del vehículo, en las condiciones establecidas por el fabricante del mismo.

5. El anexo I y su desarrollo a través del manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV serán actualizados cuando varíen los criterios técnicos de inspección, tanto de carácter nacional como europeo o internacional en esta materia.

Artículo 9. *Calificación de los defectos y resultado de la inspección técnica.*

1. En relación con cada uno de los elementos objeto de inspección, el anexo I y su posterior desarrollo en el manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV ofrecen una lista de posibles defectos, junto con su nivel de gravedad.

2. Los defectos detectados durante las inspecciones técnicas de los vehículos se calificarán de la siguiente forma:

a) Defectos leves (DL): Defectos que no tienen un efecto significativo en la seguridad del vehículo o sobre el medio ambiente.

b) Defectos graves (DG): Defectos que disminuyen las condiciones de seguridad del vehículo o ponen en riesgo a otros usuarios de las vías públicas o que pueden tener un impacto sobre el medio ambiente.

c) Defectos muy graves (DMG): Defectos que constituyen un riesgo directo e inmediato para la seguridad vial o tienen un impacto sobre el medio ambiente.

3. Cuando se presenten varios defectos en el mismo elemento inspeccionado de un vehículo, de los que se indican en el anexo I y el manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV, podrá clasificarse en la categoría de gravedad superior si puede demostrarse que el efecto combinado de dichos defectos constituye un riesgo más elevado para la seguridad vial.

4. Cuando en una inspección técnica no se detecten defectos o sólo se detecten defectos clasificados leves, el resultado de la inspección técnica será favorable.

Si en una inspección técnica se detectase algún defecto clasificado como grave el resultado de la inspección técnica será desfavorable.

Si en una inspección técnica se detectase algún defecto clasificado como muy grave, el resultado de la inspección técnica será negativo.

Artículo 10. Informe de inspección.

1. En todos los casos en que un vehículo sea inspeccionado se emitirá un informe de inspección técnica, que deberá ser firmado por el director técnico de la estación ITV o por la persona en quien haya delegado, previa autorización del órgano competente de la comunidad autónoma. Dicho informe tendrá la consideración de certificado de inspección técnica.

En los casos en que el informe adopte la forma de documento electrónico, podrá ser firmado mediante firma electrónica avanzada basada en un certificado reconocido, según se establece en el artículo 3 de la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica, correspondiente a la misma persona que se especifica en el párrafo anterior.

2. A los efectos de informar a la persona que presente el vehículo a inspección dicho informe detallará los defectos detectados en el vehículo, y el resultado de la inspección. Con objeto de garantizar la necesaria homogeneidad que permita el análisis de los resultados de las inspecciones, los informes de inspección estarán unificados en todo el territorio español y seguirán el modelo y las instrucciones para su cumplimentación que figuran en el anexo II.

3. Las estaciones ITV facilitarán una copia impresa del informe de la inspección a la persona que haya presentado el vehículo a inspección, una vez firmado, tal como se establece en el apartado anterior. El informe de la última inspección efectuada al vehículo podrá ser requerido por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico.

Adicionalmente podrán entregarse los distintivos ambientales acreditativos del nivel de emisiones del vehículo, en aquellos casos en que modificaciones de naturaleza técnica hayan podido variar la clasificación ambiental inicial del vehículo inspeccionado.

4. El informe de inspección, será conservado por la estación ITV durante al menos cinco años.

5. Las comunidades autónomas deberán habilitar un procedimiento para modificar el resultado de una inspección ITV cuando su resultado sea manifiestamente incorrecto. En todo caso, dicho procedimiento deberá poderse iniciar bien de oficio por el órgano competente de la comunidad autónoma en el marco de sus actuaciones de inspección y control o bien a solicitud de persona interesada. La resolución del citado procedimiento deberá especificar las incorrecciones observadas en la inspección y obligará a la estación ITV que las cometió a subsanarlas y a emitir un nuevo informe de inspección sin perjuicio de las sanciones que, en su caso, corresponda imponer.

6. El resultado de la inspección técnica se hará constar, por la entidad que la efectúe, en la tarjeta ITV o certificado de características, según lo establecido en el artículo 18.

7. El resultado de las inspecciones será comunicado por la estación ITV que las efectúe por vía electrónica, en el día de la inspección, al Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico, previsto en el artículo 2.1 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, devengando, en su caso, la tasa correspondiente.

8. A efectos de comprobación del kilometraje, cuando el cuentakilómetros esté instalado normalmente, la información de las inspecciones técnicas anteriores se pondrá a disposición de los inspectores tan pronto como se disponga de ella en forma electrónica. En los casos en que se observe incoherencia de los datos, si se aprecia que existe manipulación de un cuentakilómetros a fin de reducir o representar inadecuadamente el registro de distancias de un vehículo, se comunicará esta circunstancia a la autoridad competente en materia de metrología de la comunidad autónoma en la que se efectúa la inspección.

Artículo 11. Seguimiento de los defectos.

1. Los defectos calificados como leves son defectos que deberán repararse en un plazo máximo de dos meses. No exigen una nueva inspección para comprobar que han sido subsanados, salvo que el vehículo tenga que volver a ser inspeccionado por haber sido la inspección desfavorable o negativa.

2. Los defectos calificados como graves son defectos que inhabilitan al vehículo para circular por las vías públicas excepto para su traslado al taller o, en su caso, para la regularización de su situación y vuelta a una Estación ITV para nueva inspección en un plazo no superior a dos meses, contados desde la primera inspección técnica desfavorable.

3. Los defectos calificados como muy graves son defectos que inhabilitan al vehículo para circular por las vías públicas. En este supuesto, el traslado del vehículo desde la estación hasta su destino se realizará por medios ajenos al propio vehículo. Una vez subsanados los defectos, se deberá presentar el vehículo a inspección en un plazo no superior a dos meses, contados desde la primera inspección negativa.

4. Si el vehículo se presentase a la segunda inspección técnica fuera del plazo concedido para su reparación, deberá realizarse una inspección técnica completa del vehículo, sin perjuicio de las posibles sanciones que pudieran imponerse.

5. Todo supuesto de inhabilitación para circular, consecuencia de la calificación de defectos en una inspección técnica, se inscribirá por medios electrónicos en el registro de vehículos.

6. En el caso de defectos calificados como graves o muy graves, una vez subsanados, deberán someterse a inspección los elementos defectuosos. Si durante la inspección para la verificación de la subsanación de defectos se detectasen otros según lo establecido en el manual de procedimiento de inspección de estaciones ITV, éstos determinarán igualmente el resultado de la inspección, en función de su calificación.

7. En todos los casos los defectos observados en la inspección, así como su calificación, deberán figurar en el informe de inspección.

8. Existe libertad de elección de la estación ITV para efectuar tanto la primera inspección técnica como las inspecciones sucesivas tras la subsanación de defectos.

Artículo 12. *Prueba de inspección.*

1. Los vehículos que hayan superado favorablemente la inspección técnica periódica deberán colocar el correspondiente distintivo V-19 conforme a lo previsto en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos, que será entregado por la estación de ITV y tendrá la consideración de prueba de inspección.

2. Los agentes de la autoridad encargados del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas, así como el resto de administraciones con competencia en materia de inspección técnica, verificarán la vigencia de la inspección técnica periódica de los vehículos a través de los datos obrantes en el Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico, o alternativamente del informe de inspección o de la tarjeta ITV o certificado de características del vehículo.

3. En aplicación de lo establecido en la Directiva 2014/45/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE, en caso de que un vehículo originario de otro Estado miembro se matriculase en España, siempre y cuando esté incluido en el ámbito de aplicación definido en el artículo 2 de la citada directiva, y únicamente en relación con las inspecciones técnicas periódicas, se reconocerá el certificado de inspección técnica expedido por otro Estado miembro, siempre que dicho certificado sea válido en el marco de las frecuencias establecidas para dicho vehículo en este real decreto. En caso de duda, se podrá verificar el certificado de inspección antes de reconocer su validez.

4. El reconocimiento establecido en el párrafo anterior se aplicará también en caso de cambio de titularidad del vehículo.

CAPÍTULO III

Disposiciones aplicables a las estaciones ITV

Artículo 13. *Instalaciones y equipos de inspección.*

1. Las instalaciones y los equipos utilizados para realizar las inspecciones técnicas de vehículos cumplirán los requisitos técnicos mínimos previstos en el anexo III.
2. Las estaciones ITV mantendrán sus instalaciones y equipos de acuerdo con las especificaciones proporcionadas por los respectivos fabricantes.
3. Los equipos utilizados para las mediciones se calibrarán periódicamente de acuerdo con el anexo III, y se someterán a las verificaciones metrológicas que correspondan, de acuerdo con lo establecido en la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología.

Artículo 14. *Requisitos de las estaciones ITV.*

1. La ejecución material de las inspecciones técnicas será realizada en estaciones ITV, de acuerdo con el modelo de gestión que establezca la comunidad autónoma en ejercicio de sus competencias.

Dicha ejecución material podrá ser realizada por las comunidades autónomas directamente, o a través de sociedades de economía mixta, o por empresas privadas, en régimen de concesión administrativa o autorización.

2. Las estaciones ITV cumplirán los requisitos establecidos en el anexo IV de este real decreto.

3. Las estaciones ITV estarán acreditadas conforme a la norma UNE-EN ISO/IEC 17020 como organismo de inspección de tercera parte en la inspección técnica de vehículos, realizada por la Entidad Nacional de Acreditación, de conformidad con los requisitos especificados en este real decreto.

4. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, y del régimen de incompatibilidades que pueda establecer el órgano competente para organizar las funciones y servicios de inspección técnica, la estación ITV no podrá formar parte de entidades legales ni tener vinculación con entidades legales separadas, cuya actividad sea:

- a) Transporte por carretera.
- b) Comercio de vehículos automóviles.

5. En las estaciones ITV podrán realizarse las siguientes actuaciones:

- a) Inspecciones técnicas de vehículos de los tipos especificados en el artículo 5.
- b) Pesaje de vehículos.
- c) Verificaciones periódicas y después de reparación o de modificación de taxímetros cuando la estación ITV actúe como organismo autorizado de verificación metrológica.
- d) Revisiones periódicas de los tacógrafos en aquellas estaciones ITV que actúen como talleres o centros técnicos autorizados para efectuar dichas revisiones.

Las estaciones ITV estarán en disposición de realizar por sus propios medios las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos, inspecciones técnicas y pesajes voluntarios solicitadas por los titulares o arrendatarios a largo plazo de los vehículos, pesaje de vehículos a instancia de los agentes encargados de la vigilancia de tráfico y otras inspecciones técnicas que se establezcan en el pliego de condiciones de la concesión o en la autorización, a instancias de la comunidad autónoma correspondiente. Excepcionalmente, el órgano competente, en disposiciones que dicte al efecto, podrá establecer la exención de disponibilidad para determinadas inspecciones técnicas de las relacionadas en el párrafo anterior en estaciones ITV concretas.

Igualmente, podrán exigirse otras inspecciones técnicas de vehículos que se determinen reglamentariamente, para lo que será necesaria la preceptiva habilitación, así como disponer de los medios adecuados.

6. Los informes de las inspecciones, la cumplimentación de las tarjetas ITV y certificados de características, la anotación de las inspecciones técnicas y las reformas según Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos, y cuantas operaciones afecten al servicio de inspección deberán ser supervisadas y controladas por el órgano competente de la comunidad autónoma.

7. Las estaciones ITV estarán sometidas al cumplimiento de las siguientes obligaciones:

a) En la estación ITV no podrán hacerse trabajos de reparación, transformación o mantenimiento de vehículos.

b) La estación ITV fijará su horario de atención al público de conformidad con los criterios que al efecto establezca la comunidad autónoma. Tanto el horario inicial como toda modificación del mismo, seguirán los criterios fijados por el órgano competente de la comunidad autónoma correspondiente.

c) Cada estación ITV deberá tener a disposición de los usuarios las condiciones en las que realiza las inspecciones técnicas, incluyendo las tarifas desglosadas en sus diversos conceptos.

d) La estación ITV deberá ser imparcial e independiente en cuanto a las condiciones en las que se realiza la inspección.

e) La estación ITV deberá suscribir pólizas de responsabilidad civil, avales u otras garantías financieras equivalentes, que cubran los riesgos de su responsabilidad, respecto a daños materiales y personales a terceros, por una cuantía mínima de 300.500 euros por línea de inspección, sin que la cuantía de la póliza limite dicha responsabilidad. No obstante, las Comunidades autónomas, en el ejercicio de sus competencias, podrán determinar otras cuantías que respeten el mínimo anterior.

Artículo 15. *Registro de estaciones ITV.*

1. A los efectos de cumplir con las obligaciones derivadas de la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, en relación con el seguimiento de las inspecciones técnicas y de lo previsto en el artículo 22, para la supervisión de las estaciones ITV, se mantendrá un registro de estaciones ITV que integre la información relativa a la actividad de inspección de las estaciones ITV de todas las comunidades autónomas, que adoptará medios electrónicos para su funcionamiento, y estará adscrito al Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, a través del órgano directivo competente en materia de industria. Dicho registro tendrá como finalidad poner a disposición de todas las administraciones públicas, usuarios y público en general, de forma integrada, la información de las estaciones ITV.

2. El registro de estaciones ITV contendrá, al menos, los siguientes datos de las estaciones ITV habilitadas en las distintas comunidades autónomas.

a) Razón social.

b) Código de estación: Número que asigna la comunidad autónoma a la estación. Los dos primeros dígitos identificarán a la provincia, y el resto se asignará a criterio de la correspondiente comunidad autónoma.

c) Régimen en el que se presta el servicio: Pública gestión directa/privada/concesión/mixta, etc.

d) Fecha de habilitación.

e) Fecha de expiración de la concesión.

f) Fecha de suspensión de habilitación.

g) Fecha de fin de suspensión.

h) Comunidad autónoma.

i) Provincia.

j) Municipio.

k) Dirección postal.

l) Código postal.

m) Número de líneas para vehículos ligeros.

n) Número de líneas para vehículos pesados.

- o) Número de líneas universales.
- p) Número de líneas para vehículos especiales.
- q) Número de unidades móviles.
- r) Exenta acreditación: (s/n).
- s) Número de acreditación.
- t) Régimen tarifario: Libre, regulado, fijado por la administración, etc.
- u) Tarifas vigentes por categoría de vehículo y/o tipo de inspección técnica.
- v) Tipos de inspección que efectúa.
- w) Datos de inspección.

3. Las altas y bajas y modificación de datos de estaciones ITV podrán ser efectuadas exclusivamente por las comunidades autónomas que habiliten o tengan conocimiento del cese o modificación de la actividad de una estación.

4. La información básica definida en los epígrafes a) hasta t) anteriores tendrá carácter público.

5. Los datos sobre tarifas y datos de inspección serán comunicados al registro por cada estación ITV a través de la remisión de los informes de inspección previstos en el artículo 10.

6. La utilización conjunta y desarrollo del Registro se efectuará de manera coordinada con los órganos competentes de las comunidades autónomas mediante acuerdos de la Conferencia Sectorial de Industria y de la PYME.

Artículo 16. *Señalización de las estaciones ITV.*

Para facilitar la identificación de la estación ITV en todo el territorio español por parte de los conductores de los vehículos todas ellas ostentarán, en lugar bien visible, la señal de servicio ITV que aparece en el anexo V.

Artículo 17. *Elección de estación ITV para la inspección técnica de vehículos.*

Todo usuario de un vehículo matriculado en España o que vaya ser matriculado en España elegirá libremente la estación ITV del territorio nacional donde desee realizar la inspección técnica de vehículos, cualquiera que sea el tipo de inspección.

Artículo 18. *Cumplimentación de las tarjetas ITV.*

1. El resultado de la inspección técnica, así como la fecha en que haya tenido lugar, número de informe de inspección y fecha hasta la que es válida dicha inspección, serán anotados en el apartado correspondiente de la tarjeta ITV, o certificado de características. En el caso de tarjetas ITV en soporte papel, esta anotación será validada mediante la firma del director técnico de la estación ITV o por la persona en quien haya delegado, previa autorización del órgano competente de la comunidad autónoma tal como se establece en el artículo 10.1, añadiéndose en los campos reservados al efecto:

- a) El sello de la estación ITV.
- b) El número de orden de la estación ITV asignado de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.

En el caso de tarjetas ITV en formato electrónico, la estación ITV podrá facilitar a efectos de información al usuario una copia impresa de la tarjeta ITV actualizada tras la inspección, firmada mediante firma electrónica avanzada basada en un certificado reconocido, según se establece en el artículo 3 de la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, correspondiente al director técnico de la estación ITV o por la persona en quien haya delegado, previa autorización del órgano competente de la comunidad autónoma.

2. La tarjeta ITV contendrá las características técnicas del vehículo de conformidad con lo establecido en el artículo 12 del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas,

partes y piezas de dichos vehículos. Las características indicadas en la tarjeta ITV o certificado de características serán utilizadas en la identificación del vehículo en la inspección técnica. Alternativamente podrán emplearse los datos que figuran del vehículo en el Registro de vehículos.

Artículo 19. Tarifas de inspección.

1. El régimen tarifario de las inspecciones técnicas será establecido por la comunidad autónoma.
2. El Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, a partir de los datos obrantes en el registro de estaciones ITV previsto en el artículo 15, publicará periódicamente los precios comunicados por las estaciones de ITV, con la finalidad de facilitar la libre elección de estaciones ITV por los consumidores.

Artículo 20. Inspectores y directores técnicos.

1. Las inspecciones técnicas de vehículos las realizarán inspectores que cumplan los requisitos mínimos de competencia y formación establecidos en el anexo VI.
2. Cada estación de ITV deberá disponer de un director técnico que será el responsable de garantizar que las inspecciones se efectúan conforme a los procedimientos y requisitos previstos en este real decreto, así como en la normativa que prescriba cada tipo de inspección. El director técnico tendrá la capacitación técnica necesaria para desempeñar las funciones atribuidas en el anexo VI. El director técnico deberá pertenecer a la plantilla de la estación ITV.
3. El adiestramiento del personal se realizará en los departamentos de formación propios de la empresa que gestiona la estación ITV o en otros centros de formación. En ambos casos el departamento o centro de formación debe ser aprobado para tal fin por el órgano competente de la comunidad autónoma donde esté radicado, para lo que comprobará que el contenido del programa de adiestramiento inicial y de su actualización permite mantener y actualizar los conocimientos y las habilidades necesarias de los inspectores sobre los temas establecidos en el punto 2, letra a), incisos i) a vii) del anexo VI. Además, examinará el currículo del profesorado y los medios didácticos de que dispone el centro para impartir la formación, así como cualquier otro requisito que el citado órgano competente establezca.
4. Cada estación de ITV debe emitir un certificado a los inspectores autorizados para realizar inspecciones técnicas que cumplan los requisitos mínimos de competencia y formación. Dicho certificado contendrá, como mínimo, la información indicada el anexo VI.I.5.
5. Los directores técnicos y los inspectores no podrán tener ningún conflicto de interés con su actividad, debiendo mantener en todo momento su imparcialidad y objetividad.

Artículo 21. Habilitación de estaciones ITV.

1. Las estaciones ITV deberán ser habilitadas por el órgano competente de la comunidad autónoma en la que estén radicadas, previamente al inicio de su actividad, y de conformidad con el modelo de gestión que dicho órgano haya establecido.

Para ello, el citado órgano deberá verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en este real decreto. Ninguna estación ITV podrá ejercer su actividad sin disponer de la correspondiente habilitación en vigor. Cuando la ejecución material de las inspecciones técnicas sea realizada directamente por una Administración competente, con su propio personal, ésta podrá eximir del requisito de habilitación a la estación ITV.

2. El cumplimiento de las obligaciones y los requisitos para las estaciones ITV establecidos en este real decreto debe mantenerse en todo momento. Cualquier variación en las condiciones que dieron lugar a la habilitación establecida en el apartado anterior debe comunicarse, por parte del titular de la estación ITV, al órgano que la otorgó, quien deberá comprobar que siguen cumpliéndose dichas obligaciones y requisitos y en caso

contrario, iniciará los correspondientes procedimientos para suspender o retirar la habilitación de la estación ITV, según corresponda y de acuerdo con el modelo de gestión que haya establecido.

Artículo 22. *Supervisión y control de las estaciones ITV.*

1. Las estaciones ITV estarán sometidas a la supervisión y control del órgano competente de la comunidad autónoma en la que estén situadas.

2. En lo que se refiere específicamente a la supervisión de la actividad de inspección técnica de vehículos, el órgano de supervisión podrá dar por cumplido este requisito de las siguientes formas:

a) En el caso de las estaciones ITV acreditadas por la Entidad Nacional de Acreditación según la norma UNE-EN ISO/IEC 17020 como entidad de inspección de tercera parte, la evaluación de la actividad podrá efectuarse según los procedimientos de mantenimiento de la acreditación conforme a la citada norma, sin perjuicio de otros procedimientos complementarios de control que pueda establecer el órgano competente de la comunidad autónoma, en el ejercicio de sus competencias.

b) En el caso de las estaciones ITV en las que la ejecución material de las inspecciones técnicas sea realizada directamente por una Administración, con su propio personal, la supervisión de la actividad podrá efectuarse según alguno de los siguientes métodos:

i. Por la propia Administración, según los procedimientos que ésta designe, que deberán ser comunicados a los interesados.

ii. Por un órgano distinto a la Administración, cumpliendo lo especificado en el anexo VII.

Los resultados de las auditorías serán remitidos por el titular de la estación ITV auditada, al órgano competente en materia de industria de la comunidad autónoma en la que esté situada.

3. En su caso, cualquier incumplimiento en las condiciones de acreditación que den lugar a su suspensión o retirada deberá comunicarse expresamente, por la Entidad Nacional de Acreditación, al órgano competente de la comunidad autónoma en la que la estación ITV esté situada.

4. En cualquiera de los casos, para efectuar la supervisión de la actividad de las estaciones ITV, los órganos competentes de las comunidades autónomas elaborarán estudios estadísticos de los resultados de cada estación ITV y se someterán a comparación con los datos de otras estaciones, como mínimo, de acuerdo con el procedimiento establecido en el anexo VII.

5. Las comunidades autónomas, en el ejercicio de sus competencias, establecerán procedimientos de verificación para aquellos requisitos de orden administrativo, arquitectónico y de ordenación del tráfico prescritos en el anexo IV. Igualmente podrán establecer procedimientos reglados de supervisión y control adicionales para la comprobación por la misma de los requisitos que sean exigibles a las estaciones ITV, siempre que no impidan alcanzar los fines perseguidos por este real decreto.

Dichos procedimientos, incluirán la obligación de justificación, por parte de las estaciones ITV ante el órgano competente de la comunidad autónoma en la que estén situadas, de desviaciones superiores a los límites establecidos en los indicadores definidos en el anexo VII. Las desviaciones no justificadas constituirán un criterio de control prioritario de las estaciones ITV en que se presenten.

Artículo 23. *Suspensión temporal y retirada de la habilitación.*

1. La habilitación de las estaciones ITV tendrá la validez y eficacia prevista en este real decreto, siempre que se mantengan las condiciones de su otorgamiento con las posibles modificaciones que no afecten al cumplimiento de los requisitos, sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados siguientes.

En el caso de las estaciones acreditadas, cualquier suspensión o retirada de la acreditación supondrá de forma automática la suspensión o retirada de la habilitación, a través del correspondiente procedimiento administrativo.

2. Durante la tramitación de los procedimientos sancionadores, de retirada de la habilitación o de inspección podrá adoptarse por la Administración Pública competente, previa audiencia del interesado, la medida de suspensión de la eficacia de la habilitación, cuando concorra alguna de las circunstancias siguientes:

- a) El incumplimiento reiterado de las instrucciones impartidas por la Administración Pública competente.
- b) La negativa a admitir las inspecciones o verificaciones previstas en el artículo 22, o la obstrucción a su práctica.
- c) La concurrencia de negligencia, mala fe o de circunstancias que así lo motiven apreciadas por el órgano competente.

La suspensión temporal de la habilitación implicará que la estación ITV deje de ejercer su actividad durante el período de vigencia de la misma.

La suspensión finalizará cuando, previa subsanación de las irregularidades observadas por la Administración Pública competente, se dicte resolución al respecto.

3. Las habilitaciones podrán ser retiradas por el incumplimiento de las condiciones técnicas que deben reunir las estaciones ITV, cuando dicho incumplimiento menoscabe gravemente la calidad de los servicios prestados o cuando el incumplimiento se produzca forma reiterada o dilatada en el tiempo.

El procedimiento de retirada de la habilitación se iniciará de oficio por la Autoridad competente. Esta resolución se adoptará previa audiencia del interesado y podrá llevar aparejada la suspensión cautelar de la habilitación. Además, la resolución de retirada podrá prever, dependiendo de la gravedad de las mismas, la imposibilidad de otorgar a la estación ITV una nueva habilitación en un periodo de tiempo de seis meses. La resolución del procedimiento será motivada, previa instrucción del correspondiente procedimiento administrativo y deberá ser adoptada y notificada en el plazo máximo de seis meses.

4. El cese voluntario de la actividad por parte de una estación ITV producirá la extinción de la validez y eficacia de la habilitación, para lo cual deberá comunicar su intención de cesar en la actividad a la Administración Pública que la habilitó como mínimo un mes antes de que éste se haya producido.

CAPÍTULO IV

Cooperación e intercambio de información y régimen sancionador

Artículo 24. *Cooperación administrativa entre Estados miembros.*

La Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa será el punto de contacto nacional encargado del intercambio de información con los demás Estados miembros de la Unión Europea y la Comisión Europea en lo que respecta a la aplicación de la Directiva 2014/45/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014.

Artículo 25. *Sanciones.*

1. Las infracciones de las condiciones establecidas en este real decreto serán sancionadas de acuerdo con lo dispuesto en el título V de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, o con lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre, según corresponda.

2. La incoación de los expedientes sancionadores podrá acordarse como consecuencia de las actuaciones de supervisión y control llevadas a cabo por los órganos competentes de las comunidades autónomas, de acuerdo con el artículo 22.

Disposición transitoria primera. *Régimen de las estaciones ITV habilitadas con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto.*

1. Las estaciones ITV que a la entrada en vigor de este real decreto estuvieran habilitadas en virtud de autorización o concesión continuarán habilitadas por dichos títulos para prestar servicios de inspección técnica de vehículos.

2. Antes de que transcurra un año desde la entrada en vigor de este real decreto, las estaciones ITV deberán adecuar sus instalaciones a las obligaciones y requisitos recogidos en este real decreto, y deberán acreditar ante el órgano competente de la comunidad autónoma correspondiente el cumplimiento de las obligaciones y requisitos aplicables a las estaciones ITV, que se establecen en este real decreto.

3. No obstante lo establecido en el punto anterior, los inspectores en ejercicio antes de la entrada en vigor de este real decreto estarán exentos de los requisitos establecidos en el anexo VI, apartado 1.

Disposición transitoria segunda. *Vehículos catalogados como históricos con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto.*

Los vehículos que cuenten con resolución favorable de catalogación como vehículo histórico, dictada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, seguirán teniendo tal consideración, en las condiciones especificadas en la citada resolución.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogados el Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos; y el Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos, así como aquellas de igual o menor rango en lo que contradigan o se oponga a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Modificación del artículo 1.1 del Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado por Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio.*

Se modifican el artículo 1.1 y 2.3 del Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado por Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, que quedan redactados de la siguiente forma:

1. Artículo 1.1:

«1. Los que reúnan todas las condiciones siguientes:

- a) Fue fabricado o matriculado por primera vez con una anterioridad de treinta años, como mínimo.
- b) Su tipo específico ha dejado de producirse.
- c) Está en su estado original y no ha sido sometido a ningún cambio fundamental en cuanto a sus características técnicas o componentes principales, como el motor, los frenos, la dirección, la suspensión o la carrocería.

En todo caso, para que un vehículo pueda, por su antigüedad, ser calificado como histórico, sus piezas constitutivas deberán haber sido fabricadas en el período de producción normal del tipo o variante de que se trate y de sus recambios, con excepción de los elementos fungibles sustituidos por reproducciones o equivalencias efectuadas con posterioridad al período de producción normal, que habrán de hallarse inequívocamente identificadas. Si hubiera habido modificaciones en la estructura o componentes, la consideración de vehículo histórico se determinará en el momento de la catalogación.»

2. Artículo 2.3:

«3. Inspección técnica, previa a su matriculación, efectuada en una estación de inspección técnica de vehículos.»

Disposición final segunda. *Modificación de los apartados 1 del anexo XI y 1.5 del anexo XII del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.*

Se modifican los apartados 1 del anexo XI y 1.5 del anexo XII del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos, del siguiente modo:

Uno. El párrafo primero del apartado 1 del anexo XI del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, queda redactado de la siguiente forma:

«1. Las Tarjetas ITV a que se refiere el artículo 12 de este real decreto serán de los siguientes tipos y podrán emitirse, a elección del emisor de la misma, en soporte en papel o en soporte electrónico, salvo en el caso de las tarjetas de inspección técnica tipo B para vehículos de categoría M o N, y tipo BL, que deberán emitirse de forma obligatoria en soporte electrónico.»

Dos. Se modifica el apartado 1.5 del anexo XII del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, que queda redactado de la siguiente forma:

«1.5 Una vez matriculados los vehículos y en el caso de los vehículos de la categoría O1, puestos en circulación, los duplicados de las tarjetas ITV sólo podrán expedirse, en su caso por la Administración competente, utilizando el modelo A, AT, AR y AL, según corresponda, siempre que exista constancia de que el vehículo está al corriente de la inspección técnica periódica.

Cuando se trate de tarjetas ITV emitidas en soporte electrónico, las sucesivas copias en papel se expedirán por la Dirección General de Tráfico. Dichas copias incluirán en todo caso, cualquier actualización o modificación que sobre sus datos hubieran anotado en el Registro de vehículos las entidades, organismos u autoridades competentes en la materia, conservando en todo caso el modelo de tarjeta expedida por el fabricante del vehículo.»

Disposición final tercera. *Modificación del anexo IV, relación de normas armonizadas de referencia, del Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.*

El anexo IV del Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, se sustituye por el siguiente:

«ANEXO IV**Relación de normas armonizadas de referencia**

A efectos del presente real decreto se consideran como normas armonizadas que dan presunción de conformidad, y que serán aplicables en su última versión, las siguientes:

– UNE EN ISO 4210-1:2014. Bicicletas. Requisitos de seguridad de las bicicletas. Parte 1: Términos y definiciones.

- UNE EN ISO 4210-2:2014. Bicicletas. Requisitos de seguridad de las bicicletas. Parte 2: Requisitos para bicicletas de paseo, cadete, de montaña y de carreras.
- UNE EN ISO 4210-3:2014. Bicicletas. Requisitos de seguridad de las bicicletas. Parte 3: Métodos de ensayo comunes.
- UNE EN ISO 4210-4:2014. Bicicletas. Requisitos de seguridad de las bicicletas. Parte 4: Métodos de ensayo de los frenos.
- UNE EN ISO 4210-5:2014. Bicicletas. Requisitos de seguridad de las bicicletas. Parte 5: Métodos de ensayo de la dirección.
- UNE EN ISO 4210-6:2015. Bicicletas. Requisitos de seguridad de las bicicletas. Parte 6: Métodos de ensayo del cuadro y la horquilla.
- UNE EN ISO 4210-7:2015. Bicicletas. Requisitos de seguridad de las bicicletas. Parte 7: Métodos de ensayo de las ruedas y las llantas.
- UNE EN ISO 4210-8:2015. Bicicletas. Requisitos de seguridad de las bicicletas. Parte 8: Métodos de ensayo de los pedales y el sistema de transmisión.
- UNE EN ISO 4210-9:2015. Bicicletas. Requisitos de seguridad de las bicicletas. Parte 9: Métodos de ensayo del sillín y la tija.
- UNE EN ISO 8098:2015. Bicicletas para niños. Requisitos de seguridad y métodos de ensayo.
- UNE EN 14872:2006. Bicicletas. Accesorios para bicicletas. Porta-equipajes.
- UNE-EN 15194:2009. Ciclos. Ciclos con asistencia eléctrica. Bicicletas EPAC.»

Disposición final cuarta. *Modificación del artículo 30 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.*

El artículo 30 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, pasa a tener el siguiente contenido:

«Artículo 30. *Duplicados y renovaciones del permiso o licencia de circulación.*

1. El titular de un vehículo cuyo permiso o licencia de circulación hubiese sido objeto de sustracción, deterioro o extravío, podrá solicitar un duplicado. Su expedición determinará por sí sola la anulación del original. En consecuencia, y en caso de recuperación posterior del original, se procederá a su inmediata destrucción.

2. El titular de un vehículo que hubiera sufrido variación en cualquiera de los datos que consten en el Registro de Vehículos dispondrá de un plazo de 15 días desde que se produjera para comunicarla. En todo caso, se expedirá un nuevo permiso o licencia de circulación si la variación de datos comunicada afectase a los que deban ser consignados en dicho documento.

3. Los trámites previstos en los apartados anteriores se practicarán ante la sede electrónica de la Dirección General de Tráfico, o en su defecto, en cualquier Jefatura Provincial u Oficina Local de Tráfico en los términos establecidos en el anexo XIII.»

Disposición final quinta. *Título competencial.*

El presente Real Decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en la regla 21.^a del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, a excepción de los artículos 14 a 17 y 19, y 21 a 25 en lo referido al desarrollo de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, que se dictan al amparo de lo dispuesto en la regla 13.^a del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

Disposición final sexta. *Desarrollo normativo.*

1. Se habilita a los Ministros de Economía, Industria y Competitividad y del Interior para dictar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de este real decreto.

2. Se habilita al Ministro de Economía, Industria y Competitividad para modificar, mediante orden, el contenido técnico de los anexos, con la finalidad de mantenerlos permanentemente adecuados al estado de la técnica y a las normas y criterios europeos e internacionales en la materia.

Disposición final séptima. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2014/45/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, estableciendo los requisitos mínimos para un régimen de inspecciones técnicas periódicas de vehículos utilizados para circular por la vía pública, y lo dispuesto en los apartados 1,4 y 5 del artículo 1 de la Directiva 2014/46/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 por la que se modifica la Directiva 1999/37/CE, del Consejo, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos.

Disposición final octava. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el 20 de mayo de 2018.

Dado en Madrid, el 23 de octubre de 2017.

FELIPE R.

La Vicepresidenta del Gobierno y Ministra de la Presidencia
y para las Administraciones Territoriales,
SORAYA SÁENZ DE SANTAMARÍA ANTÓN

ANEXO I

Objeto y métodos de inspección recomendados*1. Materias a inspeccionar y calificación de defectos*

Este anexo identifica los sistemas y los componentes del vehículo que deben ser inspeccionados y la calificación de los defectos que pueden encontrarse durante la inspección.

La inspección cubrirá al menos los aspectos siguientes:

0. Identificación del vehículo.
1. Dispositivos de frenado.
2. Dirección.
3. Visibilidad.
4. Equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico.
5. Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión.
6. Chasis y elementos acoplados al chasis.
7. Otros equipos.
8. Emisiones contaminantes.
9. Inspecciones adicionales para los vehículos de transporte de personas de las categorías M2 y M3.

El procedimiento de inspección detallado, y particularizado por categoría/uso o destino de los vehículos en lo que proceda, se desarrolla en el manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV a que hace referencia el artículo 8 de este real decreto, pudiendo establecer el citado documento defectos complementarios a los incluidos en este anexo.

Las «causas de rechazo» no serán aplicables cuando se refieran a requisitos no prescritos en la legislación aplicable a la homologación de vehículos en el momento de la primera matriculación, de la primera puesta en circulación o de la adaptación.

Todos los puntos enumerados en este anexo deben considerarse de inspección obligatoria, salvo que no sean aplicables al vehículo inspeccionado.

Las deficiencias que no figuran en el presente anexo se evaluarán en términos de los riesgos que representen para la seguridad vial. Las deficiencias que figuran en el anexo, al no ser exhaustivas, podrán ser objeto de desarrollo con el objetivo de hacer particularizaciones y aumentar el grado de especificidad de las mismas.

Sin perjuicio de lo anterior, un vehículo podrá ser rechazado siempre y cuando se presente a inspección en condiciones inadecuadas para la realización del ensayo según el método especificado en este anexo o método equivalente.

2. Métodos de inspección recomendados

Si el diseño del vehículo no permite la aplicación de los métodos de inspección establecidos en el presente anexo, la inspección se llevará a cabo de conformidad con un método equivalente, que deberá figurar como tal en el manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV.

Que un método de inspección se considere visual significa que, además de visualizar los elementos en cuestión, el Inspector deberá, si procede, palparlos, analizar su ruido o inspeccionarlos de cualquier otra manera apropiada sin la utilización de equipos.

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
0. Identificación del vehículo:					
0.1 Placas de matrícula (si lo precisan los requisitos ¹).	Inspección visual.	a) Placa(s) de matrícula no existente(s) o sujeta(s) tan deficientemente que es probable que se caiga(n).		X	
		b) Inscripción inexistente o ilegible.		X	
		c) No está conforme con la documentación o los registros del vehículo.		X	
		d) Características o emplazamiento no reglamentario.		X	
		e) Ocultación.		X	
0.2 Número de serie o de identificación del chasis del vehículo.	Inspección visual.	a) Inexistente o no puede encontrarse.		X	
		b) Incompleto, ilegible, claramente falsificado o no concuerda con los documentos del vehículo.		X	
		c) Documentos del vehículo ilegibles o errores administrativos.	X		
1. Dispositivos de frenado:					
1.1 Estado mecánico y funcionamiento:					
1.1.1 Vástago del pedal/de la palanca de mano del freno de servicio	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado. Nota: Los vehículos con dispositivos de frenado asistido se deben inspeccionar con el motor parado.	a) Vástago demasiado ajustado.		X	
		b) Desgaste/holguras excesivas.		X	
1.1.2 Estado y carrera del pedal/ palanca de mano del dispositivo de frenado	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado. Nota: Los vehículos con dispositivos de frenado asistido se deben inspeccionar con el motor parado.	a) Carrera de reserva excesiva o insuficiente.		X	
		b) Retorno del freno inadecuado, Si afecta a su función.	X	X	
		c) Revestimiento antideslizante del pedal de freno ausente, suelto o gastado.		X	
		d) Desperfectos que impidan su función		X	
1.1.3 Bomba de vacío o compresor y depósitos	Inspección visual de los componentes a presión operativa normal. Comprobación del tiempo necesario para que la presión vacío/aire alcance un valor operativo seguro; funcionamiento del dispositivo de aviso, de la válvula de protección multicircuito y de la válvula limitadora de presión.	a) Insuficiente presión/vacío para permitir al menos cuatro frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso); al menos dos frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso).		X	X
		b) Tiempo necesario para que se alcance un valor operativo seguro de presión o vacío demasiado largo según los requisitos ¹ .		X	
		c) La válvula de protección multicircuito o la válvula limitadora de presión no funciona.		X	
		d) Pérdida de aire que provoca un descenso apreciable de la presión o pérdidas de aire audibles.		X	
		e) Daño externo o defecto que puede afectar al funcionamiento de los dispositivos de frenado. Rendimiento insuficiente del sistema de frenos secundario.		X	X
1.1.4 Indicador de baja presión o manómetro.	Comprobación funcional.	Funcionamiento defectuoso del manómetro o indicador. Baja presión no identificable.	X	X	
1.1.5 Válvula de regulación del freno de mano.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Mando de la válvula roto, dañado o excesivamente desgastado.		X	
		b) Mando de la válvula o válvula en sí inseguros		X	
		c) Conexiones flojas o fugas.		X	
		d) Funcionamiento insatisfactorio.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
1.1.6 Freno de estacionamiento, regulación de la palanca, trinquete del freno de estacionamiento, freno electrónico de estacionamiento.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Sujeción incorrecta del trinquete.		X	
		b) Desgaste del eje de la palanca o del mecanismo del trinquete. Desgaste excesivo.	X	X	
		c) Recorrido excesivo de la palanca, indicio de un ajuste incorrecto.		X	
		d) El accionador falta, está estropeado o inactivo.		X	
		e) Funcionamiento incorrecto, el indicador de aviso señala anomalía.		X	
1.1.7 Válvulas de frenado (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores).	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Válvula dañada o pérdida de aire excesiva. Si afecta a su función.		X	X
		b) Descarga excesiva de aceite del compresor.	X		
		c) Válvula insegura o montada incorrectamente.		X	
		d) Descarga o pérdida de líquido hidráulico. Si afecta a su función.		X	X
1.1.8 Acoplamiento de los frenos de remolque (eléctricos y neumáticos).	Desconexión y reconexión de todos los acoplamientos entre vehículo tractor y remolque.	a) Válvula de paso o válvula de cierre automática defectuosa. Si afecta a su función.	X	X	
		b) Válvula de paso o válvula insegura o montada incorrectamente.		X	
		c) Pérdidas excesivas. Si afecta a su función.		X	X
		d) Funcionamiento incorrecto. Afecta al funcionamiento de los frenos.		X	X
1.1.9 Acumulador o depósito de presión.	Inspección visual.	a) Depósito ligeramente estropeado o ligeramente corroído. Depósito muy estropeado. Corroído o con pérdidas.	X	X	
		b) Funcionamiento del dispositivo de vaciado afectado.		X	
		c) Depósito inseguro o montado incorrectamente.		X	
1.1.10 Asistencia de frenado, cilindro de mando (sistemas hidráulicos).	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Sistema de asistencia de frenado defectuoso o ineficaz. Si no funciona.		X	X
		b) Cilindro de mando defectuoso, pero el freno sigue funcionando. Cilindro de mando defectuoso o con pérdidas.		X	X
		c) Cilindro de mando inseguro, pero el freno sigue funcionando Cilindro de mando inseguro.		X	X
		d) Líquido de frenos insuficiente por debajo de la marca MIN. Líquido de frenos considerablemente por debajo de la marca MIN. Líquido de frenos no visible.	X	X	X
		e) Ausencia de la caperuza del depósito del cilindro de mando.	X		
		f) Testigo del líquido de frenos encendido o defectuoso.	X		
		g) Funcionamiento incorrecto del dispositivo de aviso del nivel del líquido de frenos.	X		
1.1.11 Tubos rígidos de los frenos.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso o rotura.			X
		b) Tubos o conexiones con pérdidas (frenos neumáticos). Tubos o conexiones con pérdidas (frenos hidráulicos).		X	X
		c) Tubos dañados o excesivamente corroídos. Esto afecta al funcionamiento de los frenos por bloqueo o riesgo inminente de pérdidas		X	X
		d) Tubos en posición incorrecta o con fijación incorrecta. Riesgos de daños.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
1.1.12 Tubos flexibles de los frenos.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso o rotura.			X
		b) Tubos flexibles dañados, rozados, doblados o demasiado cortos.		X	
		c) Tubos flexibles o conexiones con pérdidas (frenos neumáticos). Tubos flexibles o conexiones con pérdidas (frenos hidráulicos)		X	X
		d) Tubos flexibles deformados por la presión. Cable dañado.		X	X
		e) Tubos flexibles porosos.		X	
		f) fijación incorrecta con riesgo de rotura o desprendimiento	X	X	
1.1.13 Guarniciones para frenos.	Inspección visual.	a) Forro o guarnición desgastado (se alcanza la marca mínima). Forro o guarnición desgastado (no es visible la marca mínima).		X	X
		b) Forro o guarnición manchado (aceite, grasa, etc.). Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		c) Ausencia de forro o guarnición o colocación incorrecta.			X
1.1.14 Tambores y discos de los frenos.	Inspección visual.	a) Tambor o disco desgastado. Tambor o disco excesivamente desgastado o rayado, agrietado, inseguro o fracturado.		X	X
		b) Tambor o disco manchado (aceite, grasa, etc.). Afecta al rendimiento del frenado.			X
		c) Ausencia de tambor o disco.			X
		d) Placa de anclaje insegura.		X	X
1.1.15 Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Cables estropeados, enredados. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		b) Componentes excesivamente desgastados o corroidos. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		c) Cables, varillas o juntas inseguras.		X	
		d) Guía de cable defectuosa.		X	
		e) Restricciones del funcionamiento libre del sistema de frenos.		X	
		f) Movimientos anormales de las palancas o conexiones que indican un desajuste o un desgaste excesivo.		X	
1.1.16 Accionadores de los frenos (incluidos los frenos de muelle o los cilindros hidráulicos de frenado).	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Accionadores agrietados o estropeados. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		b) Accionadores con pérdidas. Afecta al rendimiento del frenado.		X	
		c) Accionadores inseguros o montados incorrectamente. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		d) Corrosión excesiva del accionador. Con riesgo de que se produzcan grietas.		X	X
		e) Recorrido insuficiente o excesivo del émbolo motor o mecanismo de diafragma. Afecta al rendimiento del frenado (reserva insuficiente para el movimiento).		X	X
		f) Guardapolvo dañado. Ausencia del guardapolvo o daños excesivos en el mismo.	X	X	
1.1.17 Válvula sensora de carga.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Conexión defectuosa.		X	
		b) Conexión ajustada incorrectamente.		X	
		c) Válvula agarrotada o inoperante (el ABS funciona). Válvula agarrotada o inoperante.		X	X
		d) Ausencia de válvula (cuando sea obligatorio).			X
		e) Ausencia de la placa de datos.	X		
		f) Datos ilegibles o que no se ajustan a los requisitos ¹ .	X		

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
1.1.18 Ajustadores de tensión automáticos e indicadores.	Inspección visual.	a) Ajustador dañado, agarrotado o con movimiento anormal, desgaste excesivo o ajuste incorrecto.		X	
		b) Ajustador defectuoso.		X	
		c) Ajustador instalado o sustituido incorrectamente.		X	
1.1.19 Sistema de deceleración (si está instalado o se exige).	Inspección visual.	a) Conexiones o montaje inseguros. Si afecta a su función.	X	X	
		b) Sistema ausente o claramente defectuoso. Si afecta a su función.		X	
1.1.20 Funcionamiento automático de los frenos de remolque.	Desconexión del acoplamiento entre vehículo tractor y remolque.	El freno del remolque no se acciona automáticamente al desconectar el acoplamiento.			X
1.1.21 Sistema completo de frenado.	Inspección visual.	a) Otros elementos del sistema (por ejemplo, bomba de anticongelante, secador de aire, etc.) dañados exteriormente o excesivamente corroidos, lo que afecta al sistema de frenado. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		b) Pérdida excesiva de aire o anticongelante. Afecta a la función del sistema.	X	X	
		c) Componentes inseguros o montados incorrectamente.		X	
		d) Modificaciones peligrosas de cualquier componente ³ . Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
1.1.22 Conexiones para control (si están instaladas o se exigen).	Inspección visual.	a) Faltan.		X	
		b) Estropeadas. Inservibles o con pérdidas.	X	X	
1.1.23 Freno de inercia.	Inspección visual y funcionamiento.	Eficacia insuficiente.		X	
1.2 Rendimiento y eficacia del freno de servicio:					
1.2.1 Rendimiento.	Prueba con frenómetro de rodillos o, si fuera imposible, durante una prueba en carretera; accionamiento progresivo de los frenos hasta el máximo esfuerzo.	a) Esfuerzo de frenado inadecuado de una o más ruedas. Sin esfuerzo de frenado en una o más ruedas.		X	X
		b) El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 70 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje o, en el caso de la prueba en carretera, el vehículo se desvía excesivamente de la línea recta. El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 50 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje en caso de ejes directores.		X	X
		c) El esfuerzo de frenado no es progresivo (bloqueo).		X	X
		d) Retraso anormal en el funcionamiento de los frenos en cualquiera de las ruedas.		X	
		e) Fluctuación de la fuerza de los frenos durante una vuelta completa de la rueda.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
1.2.2 Eficiencia.	Prueba con frenómetro de rodillos o, si no puede utilizarse por razones técnicas, con una prueba en carretera con un decelerómetro a fin de establecer la relación de frenado respecto a la masa máxima autorizada o, si se trata de semirremolques, a la suma de las cargas de eje autorizadas. Se deben inspeccionar los vehículos o remolques de masa máxima autorizada superior a 3,5 t., de acuerdo con las normas dadas por la ISO 21069 o métodos equivalentes. Las pruebas en carretera deben llevarse a cabo en condiciones secas en una carretera llana y recta.	a) No se obtienen, al menos, los valores mínimos siguientes¹: 1. Vehículos matriculados por primera vez después del 1/1/2012: — Categoría M₁: 58 %. — Categorías M₂ y M₃: 50 %. — Categoría N₁: 50 %. — Categorías N₂ y N₃: 50 %. — Categorías O₂, O₃ y O₄: • para semirremolques: 45 %². • para remolques con barra de tracción: 50 %. 2. Vehículos matriculados por primera vez antes del 1/1/2012: — Categorías M₁, M₂ y M₃: 50 %³. — Categoría N₁: 45 %. — Categorías N₂ y N₃: 43 %⁴. — Categorías O₂, O₃ y O₄: 40 %⁵. 3. Otras categorías: Categorías L (ambos frenos juntos): — Categoría L1e: 42 %. — Categorías L2e, L6e: 40 %. — Categoría L3e: 50 %. — Categoría L4e: 46 %. — Categorías L5e, L7e: 44 %. Categoría L (freno de rueda posterior): Todas las categorías: 25 % de la masa total del vehículo. Se alcanza menos del 50 % de los valores anteriores. b) Existen fuerzas de frenado en ausencia de acción sobre el mando		X	
				X	
				X	X
				X	
1.3 Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro) (si se trata de un dispositivo independiente):					
1.3.1 Rendimiento.	Si el sistema de frenos secundario es independiente del freno de servicio, empléese el método especificado en 1.2.1.	a) Esfuerzo de frenado inadecuado de una o más ruedas. Sin esfuerzo de frenado en una o más ruedas. b) El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 70 % del esfuerzo máximo registrado de otra rueda del mismo eje o, en el caso de la prueba en carretera, el vehículo se desvía excesivamente de la línea recta. El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 50 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje en caso de ejes directores. c) El esfuerzo de frenado no es progresivo (bloqueo).		X	X
				X	X
1.3.2 Eficiencia.	Si el sistema de freno secundario es independiente del freno de servicio, empléese el método especificado en 1.2.2.	El esfuerzo de frenado es inferior al 50 % ⁶ del rendimiento del freno de servicio exigido e indicado en el punto 1.2.2 respecto a la masa máxima autorizada. Se alcanza menos del 50 % de los anteriores valores de esfuerzo de frenado.		X	X
1.4 Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento:					
1.4.1 Rendimiento.	Prueba con frenómetro de rodillos.	Frenado inoperante o, en el caso de la prueba en carretera, vehículo que se desvía excesivamente de la línea recta. Se alcanza menos del 50 % de los valores de esfuerzo de frenado indicados en el punto 1.4.2, respecto de la masa del vehículo durante las pruebas.		X	X
1.4.2 Eficiencia.	Prueba con frenómetro de rodillos. Si no es posible, entonces mediante prueba en carretera empleando un decelerómetro con indicación o registro del resultado o con el vehículo en una rampa de pendiente conocida.	No se obtiene en todos los vehículos una relación de frenado de al menos un 16 % respecto a la masa máxima autorizada o, en el caso de los vehículos a motor, del 12 % respecto a la masa combinada autorizada máxima del vehículo (de ambas cifras, la que sea mayor). Se alcanza menos del 50 % de los anteriores valores de esfuerzo de frenado.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
1.5 Rendimiento del sistema de deceleración.	Inspección visual y, cuando sea posible, comprobación del funcionamiento del sistema.	a) Progresión no gradual del rendimiento (no se aplica a dispositivos de freno motor). b) El sistema no funciona o no existe.		X	
1.6 Sistema antibloqueo de frenos (ABS).	Inspección visual e inspección del dispositivo de aviso o utilización de la interfaz electrónica del vehículo.	a) Funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso. b) El dispositivo de aviso muestra funcionamiento defectuoso del sistema. c) Sensores de velocidad de rueda inexistentes o dañados. d) Conexiones dañadas. e) Otros componentes inexistentes o dañados. f) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
1.7 Sistema de frenado electrónico (EBS).	Inspección visual e inspección del dispositivo de aviso o utilización de la interfaz electrónica del vehículo.	a) Funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso. b) El dispositivo de aviso muestra funcionamiento defectuoso del sistema. c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
1.8 Líquido de frenos.	Inspección visual.	Líquido de frenos insuficiente o contaminado. Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso.		X	X
2. Dirección:					
2.1 Estado mecánico:					
2.1.1 Estado del mecanismo de dirección.	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con las ruedas separadas del suelo o sobre placas giratorias, girar el volante de tope a tope. Inspección visual del funcionamiento de la caja de la dirección.	a) Dureza en el funcionamiento del mecanismo. Afecta a su función. b) Mecanismos torcidos o estrías desgastadas. Afecta a su función. c) Desgaste excesivo de algún mecanismo. Afecta a su función. d) Holgura excesiva del eje de dirección. Afecta a su función. e) Fugas. Fugas con goteo.		X	X
2.1.2 Fijación de la caja de dirección.	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con el peso del vehículo aplicado sobre las ruedas en el suelo, girar el volante o la barra de dirección a un lado y a otro o utilizar un detector de holguras de las ruedas especialmente adaptado. Inspección visual de la fijación al chasis de la caja de dirección.	a) La fijación de la caja de dirección no es segura. Fijaciones peligrosamente flojas u holgura relativa visible con respecto al chasis/carrocería. b) Orificios de sujeción al chasis ovalados. Afecta gravemente a las fijaciones. c) Pernos de sujeción ausentes o rotos. Afecta gravemente a las fijaciones. d) Rotura de la caja de dirección. Afecta a la estabilidad o a la fijación de la caja.		X	X
2.1.3 Estado de la articulación del mecanismo de dirección.	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con las ruedas en el suelo, girar el volante a un lado y a otro o utilizar un detector de holguras de las ruedas especialmente adaptado. Inspección visual de los componentes de la dirección para evaluar desgaste, roturas y sujeción.	a) Holgura relativa entre componentes que deberían estar fijos. Holgura excesiva o probabilidad de desconexión. b) Desgaste excesivo en juntas. Riesgo muy grave de desconexión. c) Roturas o deformación de cualquier componente. Afecta a su función. d) Ausencia de dispositivos de inmovilización. e) Falta de alineación de componentes (por ejemplo biela de arrastre o barra de acoplamiento). f) Modificación peligrosa ³ . Afecta a su función. g) Guardapolvo dañado o deteriorado. Sin guardapolvo o guardapolvo muy deteriorado. h) Fijación de componentes defectuosa. i) El mecanismo del dispositivo de inmovilización no cumple su función. Bloqueo no intencionado del vehículo.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
2.1.4 Funcionamiento del mecanismo de la dirección	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con las ruedas en el suelo, girar el volante a un lado y a otro o utilizar un detector de holguras de las ruedas especialmente adaptado. Inspección visual de los componentes de la dirección para evaluar desgaste, roturas y sujeción.	a) El movimiento de la articulación interfiere con alguna parte fija del chasis. b) Los topes de la dirección no actúan o no existen. c) Defectos de estado de los topes de dirección.		X	
2.1.5 Dirección asistida.	Comprobar la existencia de fugas y el nivel del depósito de líquido hidráulico (si está a la vista) del sistema de dirección. Con las ruedas en el suelo y con el motor en marcha, comprobar que funciona el sistema de dirección asistida.	a) Fugas de líquido o afecta a sus funciones. b) Líquido insuficiente (por debajo de la marca MIN). Depósito insuficiente. c) El mecanismo no funciona. Afecta a la dirección. d) El mecanismo está roto o no está sujeto. Afecta a la dirección. e) Componentes no alineados o que tropiezan. Afecta a la dirección. f) Modificación peligrosa ³ . Afecta a la dirección. g) Cables/manguitos dañados, excesivamente corroídos. Afecta a la dirección. h) Correa destensada.		X	
2.2 Volante, columna y manillar:					
2.2.1 Estado del volante y el manillar.	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con el peso del vehículo aplicado sobre el suelo, empujar el volante y tirar del mismo en la dirección de la columna y empujar el volante/el manillar en diversas direcciones perpendicularmente a la columna/las horquillas. Inspección visual de las holguras y del estado de las uniones flexibles o de las juntas universales.	a) Holgura relativa entre el volante y la columna que indica falta de firmeza. Riesgo muy grave de desconexión. b) Ausencia de elemento de retención en el buje del volante. Riesgo muy grave de desconexión. c) Rotura o falta de fijación del buje, el aro o los radios del volante. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
2.2.2 Columna/horquillas de la dirección.	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con el peso del vehículo aplicado sobre el suelo, empujar el volante y tirar del mismo en la dirección de la columna y empujar el volante/el manillar en diversas direcciones perpendicularmente a la columna/las horquillas. Inspección visual de las holguras y del estado de las uniones flexibles o de las juntas universales.	a) Holgura excesiva de la fijación del volante hacia arriba o hacia abajo. b) Holgura excesiva de la parte superior de la columna en sentido radial desde el eje de la columna. c) Unión flexible o juntas universales deteriorada. d) Fijación defectuosa. Riesgo muy grave de desconexión. e) Modificación peligrosa ³ .		X	
2.3 Holguras de la dirección.	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con el peso del vehículo aplicado sobre las ruedas, el motor, si es posible, funcionando para vehículos con dirección asistida y con las ruedas de dirección en posición recta, girar ligeramente el volante a un lado y a otro todo lo que se pueda sin llegar a mover las ruedas. Inspección visual del movimiento libre.	Holgura excesiva de la dirección (por ejemplo, un punto del aro del volante se mueve más de un quinto del diámetro del volante) o no conforme con las especificaciones ¹ . Afecta a la seguridad de la dirección.		X	X
2.4 Alineación de las ruedas ² .	Comprobar la alineación de las ruedas directrices con el equipo adecuado.	Alineación no conforme con los datos o las especificaciones del fabricante del vehículo ¹ . Afecta a la conducción en línea recta; altera la estabilidad de la dirección.	X	X	
2.5 Plato giratorio del eje del remolque.	Inspección visual o utilización de un detector especialmente adaptado de holguras de rueda.	a) Componente ligeramente dañado. Componente muy dañado o agrietado. b) Holgura excesiva. Afecta a la conducción en línea recta; altera la estabilidad de la dirección. c) Fijación defectuosa. Afecta gravemente a la fijación.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
2.6 Dirección asistida electrónica (EPS).	Inspección visual y comprobación de la coherencia entre el ángulo del volante y el de las ruedas cuando se enciende o se para el motor, o utilización de la interfaz electrónica del vehículo.	a) El indicador de anomalías (MIL) del EPS indica anomalías en el sistema.		X	
		b) Incoherencia entre el ángulo del volante y el ángulo de las ruedas. Afecta a la dirección.		X	X
		c) La dirección asistida no funciona.		X	
		d) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
3. Visibilidad:					
3.1 Campo de visión.	Inspección visual desde el asiento del conductor.	Obstrucción del campo visual del conductor que afecta apreciablemente a su visibilidad hacia el frente o hacia los lados (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas). Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.	X	X	
3.2 Estado de las superficies acristaladas.	Inspección visual.	a) Vidrios o panel transparente (si está permitido) agrietados o descoloridos (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas). Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.	X	X	
		b) Vidrios o panel transparente (incluyendo recubrimiento reflectante o tintado) no conforme con las especificaciones ¹ (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas). Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.	X	X	
		c) Vidrios o panel transparente en estado inaceptable. Afecta de forma significativa a la visibilidad dentro de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas.		X	X
		d) Vidrios o panel transparente inexistente.		X	
3.3 Espejos o dispositivos retrovisores.	Inspección visual.	a) Espejo o dispositivo inexistente o no conforme con los requisitos ¹ (al menos dos dispositivos de retrovisión disponibles). Menos de dos dispositivos de retrovisión disponibles.		X	
		b) Espejo o dispositivo ligeramente dañado o flojo. Espejo o dispositivo fuera de servicio, muy dañado, flojo o suelto.	X	X	
		c) No abarca el campo de visión necesario.		X	
		d) Ubicación no reglamentaria.		X	
3.4 Limpiaparabrisas.	Inspección visual y funcionamiento.	a) El limpiaparabrisas no funciona o no está presente, o no es conforme con los requisitos ¹ . b) Goma de la escobilla defectuosa. Goma de la escobilla inexistente o claramente defectuosa.	X	X	
3.5 Lavaparabrisas.	Inspección visual y funcionamiento.	Los lavaparabrisas no funcionan adecuadamente (falta el líquido de lavado pero funciona la bomba o no están bien orientados los chorros de agua). Los lavaparabrisas no funcionan.	X	X	
3.6 Sistema antivaho ² .	Inspección visual y funcionamiento.	a) El sistema no funciona o lo hace de forma claramente defectuosa.	X		
		b) Sistema antivaho inexistente.	X		

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
4. Luces, dispositivos reflectantes y equipo eléctrico:					
4.1 Faros:					
4.1.1 Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Luz o fuente luminosa defectuosa o inexistente (luces/fuentes luminosas múltiples; en caso de LED, no funcionan hasta un tercio) Luz/fuente luminosa única; en caso de LED, afecta gravemente a la visibilidad.	X	X	
		b) Sistema de proyección ligeramente defectuoso (reflector y lente). Sistema de proyección muy defectuoso o inexistente (reflector y lente).	X	X	
		c) Lámpara no bien sujeta.		X	
4.1.2 Alineación.	Determinar la orientación horizontal de cada faro en la posición de luz de cruce utilizando un dispositivo de determinación de la orientación o usando la interfaz electrónica del vehículo.	a) Haz luminoso orientado fuera de los límites establecidos en los requisitos¹.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
4.1.3 Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento o usando la interfaz electrónica del vehículo.	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos¹ (número de faros iluminados al mismo tiempo). Se rebasa la intensidad máxima del alumbrado delantero.	X	X	
		b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
		c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
4.1.4 Cumplimiento de los requisitos¹.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos¹.		X	
		b) Elementos en la lente o en la fuente luminosa que reducen claramente la intensidad de luz o modifican el color emitido.		X	
		c) Fuente luminosa y lámpara no compatibles.		X	
		d) Número de luces no reglamentario.		X	
4.1.5 Dispositivos niveladores (cuando sean obligatorios).	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible, o usando la interfaz electrónica del vehículo.	a) Dispositivo inoperante.		X	
		b) El dispositivo manual no se puede accionar desde el asiento del conductor.		X	
		c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
4.1.6 Dispositivos limpiafaros (cuando sean obligatorios).	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible.	Dispositivo inoperante o inexistente. En caso de luces de descarga.	X	X	
4.2 Luces de posición delanteras y traseras, luces laterales, luces de gálibo y luces de circulación diurna:					
4.2.1 Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa.		X	
		b) Lente defectuosa.		X	
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
4.2.2 Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos¹. Las luces de posición traseras y las luces laterales pueden apagarse cuando los faros delanteros están encendidos.		X	
		b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
4.2.3 Cumplimiento de los requisitos¹.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos¹. Luz roja por delante o luz blanca por detrás; intensidad de luz muy reducida.	X	X	
		b) Elementos en la lente o en la fuente luminosa que reducen la luminosidad, la intensidad de luz o modifican el color emitido. Luz roja por delante o luz blanca por detrás; intensidad de luz muy reducida.	X	X	
		c) Número de luces no reglamentario.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
4.3 Luces de freno:					
4.3.1 Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple en caso de LED, no funcionan hasta un tercio). Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios. Ninguna fuente luminosa funciona.	X	X	X
		b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida). Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).	X	X	
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
4.3.2 Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento o usando la interfaz electrónica del vehículo.	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . Funcionamiento diferido. No funciona en absoluto.	X	X	X
		b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
		c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
		d) La luz de freno de emergencia no funciona o no funciona correctamente.		X	
4.3.3 Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ . Luz de freno blanca o intensidad de luz muy reducida.	X	X	
		b) Número de luces no reglamentario.		X	
4.4 Luces indicadoras de dirección e indicadoras de peligro:					
4.4.1 Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple en caso de LED, no funcionan hasta un tercio). Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios.	X	X	
		b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida). Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).	X	X	
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
		d) Sistema de señalización de emergencia inexistente.		X	
4.4.2 Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . No funciona	X	X	
4.4.3 Cumplimiento de los requisitos ¹ .	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ .		X	
		b) Número de luces no reglamentario.		X	
4.4.4 Cadencia de las pulsaciones.	Inspección visual y funcionamiento.	Frecuencia de intermitencia que no cumple los requisitos ¹ (diferencia en la frecuencia de más del 25 %).	X	X	
4.5 Luces antiniebla delanteras y traseras:					
4.5.1 Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple en caso de LED, no funcionan hasta un tercio). Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios.	X	X	
		b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida). Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).	X	X	
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de que se desprenda o deslumbre.	X	X	
		d) No funciona alguna luz delantera. No funciona la luz trasera izquierda, o en su caso, central.	X	X	
4.5.2 Orientación ² .	Inspección del funcionamiento utilizando un regloscopio.	Orientación horizontal del faro antiniebla fuera de límites cuando su diagrama luminoso presenta una línea de corte (línea de corte demasiado baja). Línea de corte más alta que la línea de corte de los faros delanteros.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
4.5.3 Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . No funciona.	X	X	
4.5.4 Cumplimiento de los requisitos ² .	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ .		X	
		b) El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ .		X	
		c) Número de luces no reglamentario.		X	
4.6 Luz de marcha atrás:					
4.6.1 Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa;	X		
		b) Lente defectuosa.	X		
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
		d) No funciona ninguna luz. Si es opcional.	X	X	
4.6.2 Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ .		X	
		b) El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ .		X	
		c) Número de luces no reglamentario.		X	
4.6.3 Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . La luz de marcha atrás puede encenderse sin que la palanca esté en posición de marcha atrás.	X	X	
4.7 Iluminación de la placa trasera de matrícula:					
4.7.1 Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento.	a) La lámpara proyecta luz directa o luz blanca hacia atrás.	X		
		b) Fuente luminosa defectuosa; fuente luminosa múltiple. Fuente luminosa defectuosa; fuente luminosa única.	X	X	
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
		d) Dispositivo de iluminación de la placa trasera de matrícula inexistente.		X	
4.7.2 Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento.	El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ .	X	X	
4.8 Catadióptricos, marcas de visibilidad (reflectantes) y placas reflectantes traseras:					
4.8.1 Estado.	Inspección visual.	a) Equipamiento reflectante defectuoso o dañado. Afecta a la reflexión.	X	X	
		b) Reflector mal sujeto. Caída probable	X	X	
4.8.2 Cumplimiento de los requisitos ¹ .	Inspección visual.	Dispositivo, color reflejado, forma o posición no conforme con los requisitos ¹ . Falta o refleja rojo hacia delante o blanco hacia atrás. Existencia de señalización luminosa específica en vehículos no autorizados a llevarla.	X	X	
4.9 Testigos obligatorios del equipo de iluminación:					
4.9.1 Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	No funcionan. No funcionan para las luces de largo alcance o para las luces antiniebla traseras.	X	X	
4.9.2 Cumplimiento de los requisitos ¹ .	Inspección visual y funcionamiento.	No conforme con los requisitos ¹ .	X		
4.10 Conexiones eléctricas entre el vehículo tractor y el remolque o semirremolque.	Inspección visual: si es posible, examinar la continuidad eléctrica de la conexión.	a) Componentes fijos no bien sujetos. Conector suelto.	X	X	X
		b) Aislamiento dañado o deteriorado. Puede provocarse un cortocircuito.	X	X	
		c) Las conexiones eléctricas del vehículo tractor o del remolque no funcionan correctamente. No funcionan en absoluto las luces de freno del remolque.		X	X
		d) Conexión eléctrica inexistente.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
4.11 Cableado eléctrico.	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en plataforma elevada, incluyendo en ciertos casos el interior del compartimento del motor.	a) Cables sueltos o no bien sujetos. Fijaciones flojas, contacto con aristas vivas, probabilidad de desconexión. Probabilidad de que el cableado toque elementos calientes, elementos giratorios o el suelo y de que las conexiones (elementos necesarios para los frenos o la dirección) se desconecten.	X	X	X
		b) Cables ligeramente deteriorados. Cables muy deteriorados. Cables deteriorados en extremo (elementos necesarios para los frenos, la dirección).	X	X	X
		c) Aislamiento dañado o deteriorado. Puede provocarse un cortocircuito. Riesgo inminente de incendio, formación de chispas.	X	X	X
4.12 Lámparas y catadióptricos no obligatorios ² .	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara/catadióptrico colocado no conforme a los requisitos ¹ . Emite/refleja luz roja por delante o luz blanca por detrás.	X	X	
		b) Funcionamiento de las luces no conforme con los requisitos ¹ . El número de luces en funcionamiento simultáneo supera la intensidad de luz permitida. Emite luz roja por delante o luz blanca por detrás.	X	X	
		c) Lámpara/catadióptrico no bien sujeto. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
4.13 Batería(s).	Inspección visual.	a) No bien sujeta(s). No bien sujeta(s). Puede provocarse un cortocircuito.	X	X	
		b) Fugas. Pérdida de sustancias peligrosas.	X	X	
		c) Interruptor defectuoso (si procede).		X	
		d) Fusibles defectuosos (si procede).		X	
		e) Ventilación inadecuada (si procede).		X	
5 Ejes, ruedas, neumáticos y suspensión:					
5.1 Ejes:					
5.1.1 Ejes.	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada. Se pueden emplear detectores de holguras de las ruedas, lo que se recomienda para los con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas.	a) Eje roto o deformado.			X
		b) Mala sujeción al vehículo. Estabilidad alterada, afecta a la función: gran holgura relativa con respecto a sus fijaciones.		X	X
		c) Modificación peligrosa ³ . Estabilidad alterada, afecta a la función, separación insuficiente con otras partes del vehículo o con el suelo.		X	X
5.1.2 Manguetas de eje.	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada. Se pueden emplear detectores de holguras de las ruedas, lo que se recomienda para los con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas. Aplicar una fuerza vertical o lateral a cada rueda y observar el movimiento existente entre el árbol y el mango de eje.	a) Mangueta de eje rota.			X
		b) Desgaste excesivo en el pasador de articulación y/o los cojinetes. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
		c) Holgura excesiva entre la mangueta y el árbol. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
		d) Holgura del pasador de la mangueta en el eje. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
5.1.3 Cojinetes de las ruedas.	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada. Se pueden emplear detectores de holguras de las ruedas, lo que se recomienda para los vehículos con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas. Hacer bascular la rueda o aplicar una fuerza lateral a cada una de ellas y observar el movimiento hacia arriba de la rueda respecto a la mangueta de eje.	a) Holguras excesivas en un cojinete de rueda. Altera la estabilidad de la dirección; peligro de destrucción.		X	X
		b) Cojinete demasiado apretado, atascado. Peligro de sobrecalentamiento; peligro de destrucción.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
5.2 Ruedas y neumáticos:					
5.2.1 Cubo de rueda.	Inspección visual.	a) Tuercas o tornillos de las ruedas inexistentes o flojas. Fijación inexistente o floja de tal forma que afecta muy gravemente a la seguridad vial.		X	X
		b) Cubo desgastado o dañado. Cubo desgastado o dañado de tal modo que afecta a la fijación segura de las ruedas.		X	X
5.2.2 Ruedas.	Inspección visual de ambos lados de cada rueda con el vehículo sobre foso o en plataforma elevada.	a) Roturas o defectos de soldadura.			X
		b) Anillos de retención de neumáticos no correctamente montados. Probabilidad de desprendimiento.		X	X
		c) Rueda deformada o desgastada. Afecta a la fijación segura al cubo; afecta a la fijación segura al neumático.		X	X
		d) Tamaño, diseño técnico, compatibilidad o tipo de rueda no conforme con los requisitos ¹ y perjudicial para la seguridad vial.		X	
5.2.3 Neumáticos.	Inspección visual de todo el neumático, bien haciendo girar la rueda separada del suelo y el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada, bien haciendo rodar el vehículo hacia atrás y hacia delante sobre foso.	a) Dimensiones del neumático, capacidad de carga, marca de homologación o categoría del índice de velocidad no conforme con los requisitos ¹ y perjudiciales para la seguridad vial. Capacidad de carga o categoría del índice de velocidad insuficiente para el uso real, el neumático toca otras partes fijas del vehículo, lo que dificulta la conducción segura.		X	X
		b) Neumáticos de distinto tamaño en el mismo eje o en ruedas gemelas.		X	
		c) Neumáticos de distinta constitución en el mismo eje (radial/diagonal).		X	
		d) Cualquier daño o corte grave del neumático. Cable visible o dañado.		X	X
		e) Se puede ver el indicador de desgaste del dibujo de los neumáticos Profundidad del dibujo del neumático no conforme con los requisitos ¹ .		X	X
		f) Neumático que roza contra otros componentes (dispositivos antiproyecciones flexibles). Neumático que roza contra otros componentes (no dificulta una conducción segura).	X	X	
		g) Neumáticos recauchutados o reesculturados no conformes con los requisitos ¹ . Capa de protección del cable dañada.		X	X
		h) El sistema de control de la presión del neumático funciona incorrectamente o el neumático está claramente desinflado. Claramente no funciona.	X	X	
		i) Montaje incorrecto del neumático.		X	
		j) Equipado con neumáticos de nieve inadecuados.		X	
5.3 Sistema de suspensión:					
5.3.1 Muelles y estabilizadores	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada. Se pueden emplear detectores de holguras de las ruedas, lo que se recomienda para los vehículos con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas.	a) Muelles mal sujetos al chasis o al eje. Holgura relativa visible; fijaciones extremadamente flojas.		X	X
		b) Algún componente de muelle dañado o roto. Afecta muy gravemente al muelle principal (ballesta) o a las ballestas adicionales.		X	X
		c) Muelle inexistente. Afecta muy gravemente al muelle principal (ballesta) o a las ballestas adicionales.		X	X
		d) Modificación peligrosa ³ . Separación insuficiente con otras partes del vehículo; no funciona el sistema de muelles.		X	X
		e) Rotura o inexistencia de tope de suspensión.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
5.3.2 Amortiguadores.	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en plataforma elevada o utilización de equipos especiales, si se dispone de ellos.	a) Amortiguadores mal sujetos al chasis o al eje. Amortiguador suelto. b) Amortiguador dañado que presenta señales de fugas importantes o funcionamiento incorrecto. c) Amortiguador inexistente.	X	X	
5.3.2.1 Prueba de la eficacia de la amortiguación ² .	Utilícese un equipo especial y compárense las diferencias del lado izquierdo y lado derecho.	a) Diferencia significativa entre lado izquierdo y derecho. b) No se alcanzan los valores mínimos indicados.		X	
5.3.3 Barras de torsión, radios, horquillas y brazos de suspensión.	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada. Se pueden emplear detectores de holguras de las ruedas, lo que se recomienda para los vehículos con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas.	a) Componentes mal sujetos al chasis o al eje. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección. b) algún componente dañado o excesivamente corroído. Afecta a la estabilidad del componente, o componente roto. c) Modificación peligrosa ³ Separación insuficiente con otras partes del vehículo; no funciona el sistema.		X	X
5.3.4 Juntas de suspensión.	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada. Se pueden emplear detectores de holguras de las ruedas, lo que se recomienda para los vehículos con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas.	a) Desgaste excesivo en el pasador de articulación y/o en los cojinetes o las juntas de suspensión. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección. b) Guardapolvo muy deteriorado. Sin guardapolvo o guardapolvo roto.		X	X
5.3.5 Suspensión neumática.	Inspección visual.	a) El sistema no funciona. b) Algún componente dañado, modificado o deteriorado de forma que afecte negativamente al funcionamiento del sistema. Afecta gravemente al funcionamiento del sistema. c) Fuga audible.		X	X
5.3.6 Suspensión oleoneumática o hidrodinámica.	Inspección visual.	a) Existencia de fugas. b) Avería.		X	X

6 Chasis y elementos acoplados al chasis:

6.1 Chasis o bastidor y elementos acoplados:

6.1.1 Estado general.	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada.	a) Ligera rotura o deformación de cualquier larguero o travesaño. Grave rotura o deformación de cualquier larguero o travesaño. b) Placas de refuerzo o sujeciones sueltas. Mayoría de sujeciones sueltas; resistencia insuficiente de la estructura. c) Corrosión excesiva que afecta a la rigidez del conjunto. Resistencia insuficiente de la estructura		X	X
6.1.2 Tubos de escape y silenciadores.	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada.	a) Sistema de escape mal sujeto o con fugas. b) Humos que penetran en la cabina o el habitáculo. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
6.1.3 Depósito y conductos de combustible (incluido el depósito y los conductos de calefacción).	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada, empleo de dispositivos para detección de fugas en caso de sistemas GLP/GNC/GNL.	a) Depósito o conductos mal sujetos, creando un particular riesgo de incendio			X
		b) Fuga de combustible o tapón de la boca de llenado inexistente o inoperante. Riesgo de incendio; pérdida excesiva de materiales peligrosos.		X	X
		c) Conductos rozados. Conductos dañados.	X	X	
		d) La llave de paso del combustible (si procede) no funciona correctamente.		X	
		e) Riesgo de incendio debido: — a una fuga de combustible; — a un aislamiento defectuoso del depósito o del escape; — al estado del compartimento del motor.			X
		f) El sistema de GLP/GNC/GNL o hidrógeno no cumple los requisitos; alguna parte del sistema defectuosa ¹ .			X
		g) Proximidad excesiva elementos que contienen combustible con zonas calientes o conexiones eléctricas Con riesgo de ignición		X	X
		h) Componente del sistema GLP/GNC/GNL no homologado.		X	
6.1.4 Parachoques, protecciones laterales y dispositivos de protección trasera.	Inspección visual.	a) Fijación defectuosa o deformaciones que podrían producir lesiones al rozarse o tocarse. Riesgo de desprendimiento de las partes. Afecta gravemente a la función		X	X
		b) Dispositivo que claramente no cumple los requisitos ¹ .		X	
		c) Inexistencia.		X	
6.1.5 Soporte de la rueda de repuesto (en su caso).	Inspección visual.	a) Soporte en mal estado.	X		
		b) Soporte roto o suelto.		X	
		c) Rueda de repuesto no bien sujeta al soporte. Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	X
6.1.6 Acoplamiento mecánico y equipo de tracción.	Inspección visual del desgaste y el correcto funcionamiento con especial atención a cualquier dispositivo de seguridad instalado y/o con utilización de un instrumento de medición.	a) Componente dañado, defectuoso o agrietado (vehículo tractor sin remolque). Componente dañado, defectuoso o agrietado (vehículo tractor con remolque).		X	X
		b) Desgaste excesivo de un componente. Por debajo del límite de desgaste.		X	X
		c) Fijación defectuosa. Alguna fijación suelta con riesgo muy grave de desprendimiento.		X	X
		d) Dispositivo de seguridad ausente o de funcionamiento incorrecto.		X	
		e) Algún indicador de acoplamiento no funciona.		X	
		f) Obstrucción de la placa de matrícula o de cualquier luz (cuando no se utilice). Matrícula ilegible (cuando no se utilice).	X	X	
		g) Modificación peligrosa ³ (elementos auxiliares). Modificación peligrosa ³ (elementos principales).		X	X
		h) Acoplamiento demasiado endeble.		X	
		i) Inexistencia placa de homologación.	X		
		j) No coincidencia con datos de documentación del vehículo.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
6.1.7 Transmisión.	Inspección visual.	a) Pernos de sujeción flojos o ausentes. Pernos de sujeción flojos o ausentes de tal forma que se pone gravemente en peligro la seguridad vial.		X	X
		b) Desgaste excesivo de los cojinetes de los ejes de la transmisión. Riesgo muy grave de que se suelten o agrieten.		X	X
		c) Desgaste excesivo de las juntas universales o cadenas/correas de transmisión. Riesgo muy grave de que se suelten o agrieten.		X	X
		d) Juntas flexibles deterioradas. Riesgo muy grave de que se suelten o agrieten.		X	X
		e) Eje dañado o doblado.		X	
		f) Alojamiento del cojinete roto o flojo. Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.		X	X
		g) Guardapolvo muy deteriorado. Sin guardapolvo o guardapolvo roto.	X	X	
		h) Modificación no reglamentaria de la línea motriz.		X	
		i) Defectos en la estanqueidad de los cárteres de la transmisión Con goteo continuo	X	X	
6.1.8 Anclajes del motor.	Inspección visual no necesariamente realizada en foso o plataforma elevada.	Anclajes deteriorados, clara y evidentemente dañados. Anclajes flojos o rotos.		X	X
6.1.9 Prestaciones del motor ² .	Inspección visual y/o utilización de la interfaz electrónica	a) Unidad de control modificada de forma que afecta a la seguridad o al medio ambiente.		X	
		b) Modificación del motor que afecta a la seguridad o al medio ambiente.			X
6.2 Cabina y carrocería:					
6.2.1 Estado.	Inspección visual.	a) Panel o componente flojo o dañado, que podría causar lesiones. Caída probable		X	X
		b) Montante flojo en la carrocería. Estabilidad alterada.		X	X
		c) Entrada de humos del motor o del escape. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X
		d) Modificación peligrosa ³ Separación insuficiente entre elementos rotatorios o móviles y la vía pública.		X	X
6.2.2 Fijación.	Inspección visual sobre foso o en plataforma elevada.	a) Carrocería o cabina mal sujeta. Afecta a la estabilidad.		X	X
		b) Carrocería/cabina claramente mal centrada en el chasis.		X	
		c) Fijación defectuosa o falta de fijación de la carrocería/cabina al chasis o a elementos transversales y simetría. Fijación defectuosa o falta de fijación de la carrocería/cabina al chasis o a elementos transversales de tal forma que pone gravemente en peligro la seguridad vial.		X	X
		d) Corrosión excesiva de los puntos de sujeción en carrocerías integrales. Estabilidad alterada.		X	X
6.2.3 Puertas y manillas.	Inspección visual.	a) Alguna puerta no se abre o no se cierra adecuadamente.		X	
		b) Alguna puerta puede abrirse de improviso o no se mantiene cerrada (puertas correderas). Alguna puerta puede abrirse de improviso o no se mantiene cerrada (puertas giratorias).		X	X
		c) Puerta, bisagras, manillas o montantes deteriorados. Puerta, bisagras, manillas, montantes ausentes o sueltos.	X	X	
		d) Mecanismo de cierre capot delantero defectuoso.		X	
6.2.4 Suelo.	Inspección visual sobre foso o en plataforma elevada.	Suelo flojo o muy deteriorado. Estabilidad insuficiente.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
6.2.5 Asiento del conductor.	Inspección visual.	a) Asiento con estructura defectuosa. Asiento suelto.		X	X
		b) El mecanismo de ajuste no funciona correctamente. Asiento que se mueve o cuyo respaldo no puede fijarse.		X	X
6.2.6 Los demás asientos.	Inspección visual.	a) Asientos en estado defectuoso o flojos (elementos auxiliares). Asientos en estado defectuoso o flojos (elementos principales).	X	X	
		b) Asientos no montados de forma reglamentaria ¹ . Se supera el número de asientos permitido; su posición no cumple los requisitos.	X	X	
		c) Asientos que no permiten acceso a plazas posteriores.		X	
		d) Inexistencia de algún reposacabezas obligatorio.		X	
6.2.7 Controles de conducción.	Inspección visual y funcionamiento.	Algún mando necesario para la conducción segura del vehículo no funciona correctamente. Funcionamiento seguro afectado.		X	X
6.2.8 Escalones de acceso a la cabina.	Inspección visual.	a) Peldaño o apoyo de pie inseguro. Estabilidad insuficiente.	X	X	
		b) Peldaño o apoyo en un estado que hace probables las lesiones a los usuarios.		X	
		c) Peldaño de acceso en cubo de rueda.	X		
6.2.9 Otros equipos y accesorios interiores y exteriores.	Inspección visual.	a) Sujeción incorrecta de otros equipos o accesorios.		X	
		b) Otros equipos o accesorios no conformes con los requisitos ¹ . Los elementos montados pueden provocar lesiones; afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X	
		c) Equipo hidráulico con fugas. Pérdidas cuantiosas de materiales peligrosos.	X	X	
6.2.10 Guardabarros (aletas), dispositivos antisalpicaduras.	Inspección visual.	a) Inexistentes, sueltos o con mucha corrosión. Pueden provocar lesiones; puede desprenderse.	X	X	
		b) Insuficiente separación de la rueda (antiproyección). Insuficiente separación de la rueda (guardabarros).	X	X	
		c) No conforme con los requisitos ¹ . Cobertura insuficiente de los neumáticos.	X	X	
6.2.11 Caballete de apoyo.	Inspección visual.	a) Inexistentes, sueltos o con mucha corrosión.		X	
		b) No conforme con los requisitos ¹ .		X	
		c) Riesgo de que se despliegue con el vehículo en movimiento.			X
6.2.12 Agarraderos y reposapiés.	Inspección visual.	a) Inexistentes, sueltos o con mucha corrosión.		X	
		b) No conforme con los requisitos ¹ .		X	

7. Equipos diversos:

7.1 Cinturones de seguridad/hebillas y sistemas de sujeción:

7.1.1 Fijación de cinturones de seguridad/hebillas.	Inspección visual.	a) Punto de anclaje muy deteriorado. Afecta a la estabilidad.		X	X
		b) Anclaje suelto.		X	
		c) Número de puntos de anclaje no conforme con los requisitos.		X	
7.1.2 Estado de cinturones de seguridad/hebillas.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Cinturón de seguridad obligatorio inexistente.		X	
		b) Cinturón de seguridad dañado. Corte o señales de deformación.	X	X	
		c) Cinturón de seguridad no conforme con los requisitos ¹ .		X	
		d) Hebilla de cinturón de seguridad dañada o de funcionamiento incorrecto.		X	
		e) Retractor de cinturón de seguridad dañado o de funcionamiento incorrecto.		X	
		f) Cinturones no homologados.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
7.1.3 Limitador de carga de los cinturones de seguridad.	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Limitador de carga claramente ausente o no adecuado para el vehículo.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.			X
7.1.4 Pretensores de los cinturones de seguridad.	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Pretensor claramente ausente o no adecuado para el vehículo.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.			X
7.1.5 Colchón de aire (airbag).	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Airbags ausentes de manera evidente o no adecuados para el vehículo.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.			X
		c) Airbag que claramente no funciona.		X	
		d) Existencia de elementos que impiden el normal despliegue de un airbag.		X	
7.1.6 Sistemas SRS.	Inspección visual del indicador de anomalías (MIL) o utilización de la interfaz electrónica.	a) El indicador de anomalías del SRS indica algún fallo del sistema.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.			X
7.2 Extintor ² .	Inspección visual.	a) Falta.		X	
		b) No conforme con los requisitos ¹ . Si es obligatorio (por ejemplo taxis, autobuses, autocares, etc.).	X	X	
7.3 Cerraduras y dispositivos antirrobo.	Inspección visual y funcionamiento.	a) El dispositivo que impide la conducción del vehículo no funciona.	X		
		b) Defectuosos. Bloqueo o inmovilización imprevistos.		X	X
		c) El vehículo no dispone de dispositivo antirrobo.	X		
7.4 Triángulo de señalización de peligro (cuando sea obligatorio) ² .	Inspección visual.	a) No existe o está incompleto.	X		
		b) No conforme con los requisitos ¹ .	X		
7.5 Botiquín de urgencia (cuando sea obligatorio) ² .	Inspección visual.	Ausente, incompleto o no conforme con los requisitos ¹ .	X		
7.6 Calzos de rueda (cuñas) (cuando sean obligatorios) ² .	Inspección visual.	Faltan o están en mal estado, estabilidad o dimensión insuficientes.		X	
7.7 Dispositivo productor de señales acústicas.	Inspección visual y funcionamiento.	a) No funciona adecuadamente. No funciona.	X	X	
		b) Accionamiento inseguro.	X		
		c) No conforme con los requisitos ¹ . El sonido emitido podría confundirse con sirenas oficiales.	X	X	
		d) Inexistencia.		X	
7.8 Velocímetro.	Inspección visual o comprobación de su funcionamiento durante la prueba en carretera o por medios electrónicos.	a) No instalado conforme a los requisitos ¹ . Falta (si es obligatorio).	X	X	
		b) Funcionamiento alterado. Totalmente inoperante.	X	X	
		c) Sin iluminación suficiente. Sin ninguna iluminación.	X	X	
		d) Velocímetro en unidades no admisibles.		X	
7.9 Tacógrafo (si está montado/si es obligatorio).	Inspección visual.	a) No instalado conforme a los requisitos ¹ .		X	
		b) Inoperante.		X	
		c) Precintos defectuosos o inexistentes o de un taller no autorizado.		X	
		d) Placa de instalación inexistente, ilegible o caducada.		X	
		e) Manipulación evidente.		X	
		f) Tamaño de los neumáticos no compatible con los parámetros de calibración.		X	
		g) Datos de placa de instalación incorrectos o no coincidentes con datos de los precintos.		X	
		h) Revisión caducada.		X	
		i) Tacógrafo digital que no permite imprimir datos.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
7.10 Dispositivo limitador de velocidad (si está montado/si es obligatorio).	Inspección visual y de su funcionamiento si el equipo está disponible.	a) No instalado conforme a los requisitos ¹ .		X	
		b) Claramente inoperante.		X	
		c) Velocidad fijada incorrecta (si se comprueba).		X	
		d) Precintos defectuosos o no existen.		X	
		e) Placa inexistente o ilegible.		X	
		f) Tamaño de los neumáticos no compatible con los parámetros de calibración.		X	
		g) Datos de placa de montaje incorrectos o no coincidentes con datos de los precintos.		X	
		h) La constante k del tacógrafo no coincide con el coeficiente w del vehículo.		X	
7.11 Cuentakilómetros (si está disponible) ² .	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Claramente manipulado (fraude) para reducir o falsear el kilometraje registrado de un vehículo.		X	
		b) Claramente fuera de servicio.		X	
7.12 Control electrónico de estabilidad (ESC) (si está montado/si es obligatorio).	Inspección visual y/o utilización de la interfaz electrónica.	a) Sensores de velocidad de rueda inexistentes o dañados.		X	
		b) Conexiones dañadas.		X	
		c) Otros componentes inexistentes o dañados.		X	
		d) Interruptor dañado o de funcionamiento incorrecto.		X	
		e) El indicador de anomalías del ESC indica algún fallo del sistema.		X	
		f) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
		g) Señal óptica de aviso de fallo no funciona.		X	
8. Emisiones contaminantes:					
8.1 Ruido:					
8.1.1 Sistema de supresión del ruido.	Evaluación subjetiva (a menos que el inspector considere que el nivel de ruido puede estar en el límite, en cuyo caso se puede realizar una medición del ruido emitido por un vehiculo en reposo empleando un sonómetro)	a) Niveles de ruido superiores a los permitidos en los requisitos ² .		X	
		b) Algún componente del sistema de supresión de ruido está flojo, dañado, incorrectamente instalado, ausente o claramente modificado de forma que afecta negativamente a los niveles de ruido. Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	X
8.2 Emisiones de gases de escape:					
8.2.1 Emisiones de motores de encendido por chispa:					
8.2.1.1 Equipo de control de las emisiones de gases de escape	Inspección visual.	a) Equipo de control de emisiones montado por el fabricante ausente, modificado o claramente defectuoso.		X	
		b) Pérdidas que podrían afectar significativamente a la medición de las emisiones.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
8.2.1.2 Emisiones gaseosas.	— Vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 5 y Euro V⁷: Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos¹ o lectura del DAB. Los ensayos de emisiones del tubo de escape deben ser el método por defecto para la evaluación de emisiones de gases de escape. Sobre la base de una evaluación de la equivalencia, teniendo en cuenta la legislación pertinente en materia de homologación, los Estados miembros podrán autorizar el recurso a los DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos. — Vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI⁸: Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos¹ o lectura del DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos¹. Mediciones no aplicables a los motores de dos tiempos.	a) Las emisiones gaseosas superan los niveles específicos dados por el fabricante, o		X	
		b) Si no consta tal información, las emisiones de CO superan:		X	
		i) en el caso de vehículos no controlados por un sistema avanzado de control de emisiones,			
		– 4,5%.			
		– O 3,5%.			
		Según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos ¹ .			
		ii) en el caso de vehículos controlados por un sistema avanzado de control de emisiones,			
		– con el motor al ralentí, 0,5%.			
– con el motor al ralentí acelerado, 0,3%.					
– O con el motor al ralentí, 0,3 % ⁷ .					
– con el motor al ralentí acelerado, 0,2%.					
Según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos ¹ .					
c) Coeficiente lambda superior a 1±0,03 o no conforme con la especificación del fabricante.		X			
d) La lectura del DAB indica una falta de conformidad significativa.		X			
e) Condiciones del vehículo inadecuadas para el ensayo.		X			
8.2.2 Emisiones de motores de encendido por compresión:					
8.2.2.1 Equipo de control de la emisión de gases de escape	Inspección visual.	a) Ausencia o funcionamiento claramente defectuoso del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante.		X	
		b) Pérdidas que podrían afectar significativamente a la medición de las emisiones.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
8.2.2.2 Opacidad. Los vehículos matriculados o puestos en circulación antes del 1 de enero de 1980 están exentos de este requisito.	— Vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 5 y Euro V⁷: Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión) o lectura del DAB. Los ensayos de emisiones del tubo de escape deben ser el método por defecto para la evaluación de emisiones de gases de escape. Sobre la base de una evaluación de la equivalencia, los Estados miembros podrán autorizar el recurso a los DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos. — Vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI⁸: Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión) o lectura del DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos¹. Preacondicionamiento del vehículo: 1. Los vehículos podrán ser sometidos a ensayo sin preacondicionamiento, aunque por razones de seguridad debe comprobarse que el motor esté caliente y en condiciones mecánicas satisfactorias. 2. Requisitos previos: i) El motor deberá estar completamente caliente; por ejemplo, la temperatura del aceite del motor medida mediante sonda introducida en el tubo de la varilla de nivel de aceite debe ser como mínimo de 80 °C, o la temperatura normal de funcionamiento si es inferior, o la temperatura del cárter del motor medida por el nivel de radiación infrarroja que debe ser como mínimo equivalente. Si, debido a la configuración del vehículo, tal medición es impracticable, la temperatura normal de funcionamiento del motor podrá ser determinada por otros medios; por ejemplo, mediante el funcionamiento del ventilador del motor. ii) El tubo de escape deberá ser purgado mediante un mínimo de tres ciclos de aceleración en vacío o con un método equivalente.	a) Para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos ¹ , la opacidad supera el nivel registrado en la placa del fabricante colocada en el vehículo.		X	
		b) Cuando no se disponga de esta información o cuando los requisitos¹ no permitan la utilización de valores de referencia: — En motores de aspiración natural: 2,5 m⁻¹. — En motores de turbocompresión: 3,0 m⁻¹. — O, tratándose de vehículos comprendidos en los requisitos¹ o matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos¹, 1,5 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾. O 0,7 m⁻¹ ⁽¹¹⁾. c) Condiciones del vehículo inadecuadas para el ensayo.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
	Procedimiento de ensayo 1. El motor, y cualquier turbocompresor incorporado, debe estar al ralentí antes de que comience cada ciclo de aceleración en vacío. En el caso de los motores diésel de gran potencia, esto significa esperar al menos 10 segundos después de soltar el acelerador. 2. Para comenzar cada ciclo de aceleración en vacío, el acelerador debe apretarse a fondo con rapidez y continuidad (en menos de 1 segundo), aunque no con violencia, a fin de obtener el máximo paso de la bomba de inyección. 3. Durante cada ciclo de aceleración en vacío, el motor debe alcanzar la velocidad de desconexión o, en los vehículos de transmisión automática, la velocidad especificada por el fabricante o, de no disponerse de tal información, 2/3 de la velocidad de desconexión antes de soltar el acelerador. Esto puede comprobarse, por ejemplo, controlando la velocidad del motor o dejando pasar un tiempo suficiente entre el momento en que se aprieta inicialmente el acelerador y el momento en que se suelta, que en los vehículos de las categorías 1 y 2 del anexo I, debe ser, de al menos, 2 segundos. 4. Los vehículos serán rechazados únicamente en el caso de que la media aritmética de al menos tres ciclos de aceleración en vacío sea superior al valor límite. Para efectuar tal cálculo, se podrá no tener en cuenta toda medición que se desvíe sustancialmente de la media medida o el resultado de cualquier cálculo estadístico que tenga en cuenta la dispersión de las medidas. 5. Para evitar pruebas innecesarias, los Estados miembros pueden rechazar los vehículos que hayan dado medidas considerablemente superiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o después de los ciclos de purga. Igualmente para evitar pruebas innecesarias, los Estados miembros pueden aprobar los vehículos que hayan presentado valores sustancialmente inferiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o tras los ciclos de purga.				
8.3 Supresión de interferencias electromagnéticas:					
Radio interferencia ² .		Cualquier incumplimiento de los requisitos ¹ .	X		
8.4 Otros elementos relacionados con el medio ambiente:					
8.4.1 Fugas de líquidos.		Cualquier fuga de líquido, distinto del agua, que pueda dañar el medio ambiente o plantear un riesgo de seguridad para otros usuarios de la vía pública. Goteo continuo que suponga un riesgo muy grave.		X	X
9 Pruebas suplementarias para los vehículos que transportan personas, de las categorías M2, M3:					
9.1 Puertas:					
9.1.1 Puertas de entrada y salida.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Funcionamiento defectuoso.		X	
		b) Estado deteriorado. Pueden provocar lesiones.	X	X	
		c) Mando de emergencia defectuoso, no fácilmente visible y/o claramente identificado.		X	
		d) Mando a distancia de las puertas o los dispositivos de aviso inexistentes o defectuosos.		X	
		e) No conforme con los requisitos ¹ . Anchura de puerta insuficiente.	X	X	
		f) Inexistencia de dispositivos que permitan al conductor detectar presencia de viajeros en la zona contigua interior de cada puerta de servicio no automática.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
9.1.2 Salidas de emergencia.	Inspección visual y funcionamiento (cuando corresponda).	a) Funcionamiento defectuoso.		X	
		b) Rótulos de salidas de emergencia ilegibles, o no visibles desde interior/exterior. Rótulos de salidas de emergencia ausentes.	X	X	
		c) Ausencia de martillo para romper vidrio.	X		
		d) No conformes con los requisitos¹. Anchura insuficiente o acceso bloqueado.	X	X	
9.2 Sistema antivaho y antihielo.	Inspección visual y funcionamiento.	a) No funcionan correctamente o no existen. Afectan al funcionamiento seguro del vehículo.	X	X	
		b) Emisión de gases tóxicos o de escape dentro del habitáculo del conductor o los pasajeros. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X
		c) Deshielo defectuoso (si es obligatorio).		X	
9.3 Sistema de ventilación y calefacción.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Funcionamiento defectuoso. Riesgo para la salud de las personas a bordo.	X	X	
		b) Emisión de gases tóxicos o de escape dentro del habitáculo del conductor o los pasajeros. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X
9.4 Asientos:					
9.4.1 Asientos de pasajeros (incluidos los asientos para acompañantes).	Inspección visual.	a) Los asientos plegables (si se permiten) no funcionan automáticamente. Bloquean una salida de emergencia.	X	X	
		b) No conformes con los requisitos		X	
9.4.2 Asiento del conductor (requisitos adicionales).	Inspección visual.	a) Dispositivos especiales defectuosos tales como protección antideslumbrante (parasol). Campo de visión impedido.	X	X	
		b) Protección para el conductor suelta o no conforme con los requisitos¹. Pueden provocar lesiones.	X	X	
9.5 Dispositivos de alumbrado interior y navegación.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Dispositivo defectuoso o no conforme con los requisitos¹. Totalmente inoperante o inexistente (cuando es obligatorio).	X	X	
9.6 Pasarelas, zonas de permanencia en pie.	Inspección visual.	a) Piso inseguro. Afecta a la estabilidad.		X	X
		b) Estribos y asideros defectuosos. Mal sujeto o inutilizable.	X	X	
		c) No conforme con los requisitos¹. Anchura o espacio insuficientes.	X	X	
9.7 Escalas y peldaños.	Inspección visual y funcionamiento (cuando corresponda).	a) Estado deteriorado. Estado dañado. Afecta a la estabilidad.	X	X	X
		b) Los peldaños retráctiles no funcionan correctamente.		X	
		c) No conformes con los requisitos¹. Anchura insuficiente o altura excesiva.	X	X	
9.8 Sistema de comunicación con los pasajeros.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Sistema defectuoso. Totalmente inoperante.	X	X	
9.9 Letreros.	Inspección visual.	a) Letrero inexistente, erróneo o ilegible.	X		
		b) No conformes con los requisitos¹. Información falsa.	X	X	
9.10 Requisitos relativos al transporte de niños:					
9.10.1 Puertas.	Inspección visual.	Protección de puertas no conforme con los requisitos¹ relativos a esta forma de transporte.		X	
9.10.2 Señalización y equipos especiales.	Inspección visual.	Señalización o equipos especiales inexistentes o no conformes con los requisitos¹.	X		

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
9.11 Requisitos relativos al transporte de personas con movilidad reducida:					
9.11.1 Puertas, rampas y elevadores.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Funcionamiento defectuoso. Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X	
		b) Estado deteriorado. Afecta a la estabilidad. Puede provocar lesiones.	X	X	
		c) Mando(s) defectuoso(s), o no visible(s) o identificado(s). Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X	
		d) Dispositivo(s) de aviso defectuoso(s). No funciona en absoluto.	X	X	
		e) No conforme con los requisitos ¹ .		X	
9.11.2 Sistema de retención de silla de ruedas.	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible.	a) Funcionamiento defectuoso. Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X	
		b) Estado deteriorado. Afecta a la estabilidad; puede provocar lesiones.	X	X	
		c) Mando(s) defectuoso(s) o no visible(s) o identificado(s). Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X	
		d) No conforme con los requisitos ¹ .		X	
9.11.3 Señalización y equipos especiales.	Inspección visual.	a) Señalización o equipos especiales inexistentes o no conformes con los requisitos ² .		X	
9.12 Otros equipos especiales:					
9.12.1 Instalación para la preparación de alimentos.	Inspección visual.	a) Instalación no conforme con los requisitos ¹ .		X	
		b) Instalación dañada de tal forma que es peligrosa su utilización.		X	
9.12.2 Instalación sanitaria.	Inspección visual.	a) Instalación no conforme con los requisitos ¹ . Puede provocar lesiones.	X	X	
9.12.3 Otros elementos y dispositivos (por ejemplo sistemas audiovisuales).	Inspección visual.	a) Inexistencia o no conforme con los requisitos ¹ . Afecta al funcionamiento seguro del vehículo.	X	X	

¹ Los «requisitos» son los fijados por la homologación en la fecha en que esta se produjo, o en la primera matriculación o primera puesta en circulación, así como por las normas sobre instalaciones a posteriori o por la legislación nacional. Estas causas de rechazo serán aplicables únicamente cuando se haya comprobado el cumplimiento de los requisitos.

² 43 % para semirremolques homologados antes del 1 de enero de 2012.

³ 48 % para los vehículos no equipados con ABS u homologados antes del 1 de octubre de 1991.

⁴ 45 % para vehículos matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha especificada en los requisitos (de ambas fechas, la que sea posterior).

⁵ 43 % para los semirremolques y remolques con barra de tracción matriculados después de 1988 o a partir de la fecha especificada en los requisitos, tomándose la fecha posterior.

⁶ 2,5m/s² en el caso de los vehículos N1, N2 y N3 registrados por primera vez después del 1 de enero de 2012.

⁷ Homologados de conformidad con la Directiva 70/220/CEE, el Reglamento (CE) n.º 715/2007, anexo I, cuadro 1 (Euro 5), la Directiva 88/77/CEE y la Directiva 2005/55/CE.

⁸ Homologados de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007, anexo I, cuadro 2 (Euro 6) y el Reglamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

⁹ Homologados de conformidad con el anexo I, cuadro 2 (Euro 6), del Reglamento (CE) n.º 715/2007, y el Reglamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

¹⁰ Homologados con arreglo a los valores límite indicados en el anexo I, punto 5.3.1.4, fila B, de la Directiva 70/220/CEE, modificada por la Directiva 98/69/CE o posteriormente; anexo I, punto 6.2.1, fila B1, B2 o C, de la Directiva 88/77/CEE, o bien matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2008.

¹¹ Homologados de conformidad con el anexo I, cuadro 2 (Euro 6), del Reglamento (CE) n.º 715/2007, y el Reglamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

* Modificación peligrosa significa aquella modificación que afecta negativamente a la seguridad vial del vehículo o que tiene un efecto desproporcionado o adverso en el medio ambiente.

ANEXO II

Características del informe de inspección técnica de vehículos y normas para su cumplimentación

De acuerdo con lo previsto en el artículo 10, las características del informe de inspección técnica de vehículos y normas para su cumplimentación son las siguientes:

I. Características del informe

1. El informe constará de los siguientes apartados:

- A. Identificación de la estación ITV y del vehículo.
- B. Alcance y trazabilidad de la inspección.
- C. Mediciones efectuadas durante la inspección.
- D. Relación de defectos encontrados en la inspección.
- E. Resultado de la inspección.

2. Dicho informe tiene carácter de información básica, pudiendo ser modificado por cada comunidad autónoma, pero manteniendo todos los conceptos, grupos y códigos de las unidades de inspección correspondientes.

3. En el caso de vehículos que pasen una nueva inspección, por haber sido desfavorable o negativa la anterior, se utilizará un nuevo impreso de Informe con un número diferente haciéndose constar, en el apartado «Observaciones», el número de informe de la inspección anterior y el código de la estación ITV donde pasó la primera inspección, en el caso de no ser la misma.

II. Normas para la cumplimentación del informe de inspección técnica de vehículos

A. Identificación de la estación ITV y del vehículo.

– Número: Se indicará el número correlativo de la inspección, de acuerdo con la organización interna de cada estación ITV.

– Razón social y dirección de la estación ITV: Se hará constar la razón social de la estación ITV y su dirección.

– Estación: Se consignará el número asignado a la estación ITV.

– Líneas: Se indicará la o las líneas de la estación ITV en las que ha sido realizada la inspección.

– Tipo de inspección: Se hará constar el tipo de inspección que se está realizando de entre las establecidas reglamentariamente.

– Tarifa aplicada: Se hará constar el importe de la tarifa aplicada al vehículo en €.

– Fecha de inspección: Se hará constar la fecha de inspección que da lugar al informe, indicando día, mes y año.

– Fecha próxima inspección: Se hará constar la fecha antes de la que debe el vehículo pasar la próxima inspección periódica en el caso de inspección favorable.

– Clasificación del vehículo: Se empleará la codificación del anexo II del Reglamento General de Vehículos. Constará como máximo de cuatro cifras.

– Marca: Se consignará la marca del vehículo.

– Tipo: Se consignará el tipo del vehículo que figura en la Tarjeta ITV, copia en papel de la tarjeta ITV emitida en soporte electrónico o certificado de características.

– Contraseña de homologación: Si se trata de vehículos homologados, se consignará la contraseña de homologación que figure en la Tarjeta ITV, copia en papel de la tarjeta ITV emitida en soporte electrónico o certificado de características. De no disponer de contraseña, se dejará en blanco.

– Categoría del vehículo: A efectos de la inspección técnica: se consignará la categoría que le corresponda de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de este real decreto.

– Fecha de primera matriculación: Se anotará la fecha de matriculación o puesta en servicio, en su caso, del vehículo, salvo en el caso en que el vehículo haya tenido anteriormente otras matrículas, en que se hará constar la fecha de primera matriculación que figura en el permiso de circulación.

– Matrícula actual: Se hará constar la matrícula que figure en el permiso de circulación del vehículo, consignado los caracteres, números y letras, sin dejar espacio entre ellos. Igualmente se hará constar el símbolo del país de matriculación.

– Número de bastidor: Se hará constar el número de bastidor del vehículo.

– Lectura del cuentakilómetros. Se hará constar la lectura del cuentakilómetros en el momento de la inspección, si se dispone de ella.

– Horas de trabajo: Se hará constar el número de horas de trabajo, si se dispone de esta información.

B. Alcance y trazabilidad de la inspección.

Para cada unidad de inspección (sistemas, elementos, componentes), se hará constar una marca que identifique al inspector que la ha realizado. En el caso que la unidad no sea objeto de inspección, se marcará como «NA». En este apartado se hará constar también el número de identificación de todos los equipos utilizados en las mediciones que se efectuarán en el apartado siguiente.

Las comunidades autónomas podrán adoptar otros procedimientos que permitan identificar cuáles han sido los sistemas objeto de la inspección y que garanticen la trazabilidad de la inspección.

C. Mediciones efectuadas durante la inspección.

Para cada una de las mediciones de emisiones, frenado y alineación, se hará constar el valor de la medición obtenido de forma que este no pueda ser manipulado, y en el caso de que se hayan empleado métodos de extrapolación, se indicará en el apartado observaciones esta circunstancia. Para limitación de velocidad, se hará constar, en el caso de vehículos obligados a la utilización del limitador de velocidad y en el caso de vehículos obligados a la comprobación de la velocidad máxima que alcanzan en ITV, si dicha velocidad es mayor al valor reglamentariamente establecido, o igual o inferior a este, indicando dicho valor. Las mediciones que no se realicen se marcarán con un guion.

En el caso de mediciones de frenado y alineación, para cada eje, empezando por el delantero, se anotará el valor de la medición, separando los valores de cada eje con una barra inclinada. Cuando la medición haya sido realizada con decelerómetro, el valor que se hará constar será la deceleración medida en m/s^2 , haciendo constar en el apartado de observaciones que dicha medición ha sido realizada con decelerómetro.

Para la medición de ruido, será el que corresponda al nivel sonoro (LA, MAX) en dB(A). Para la medición de fuerzas de cierre de puertas, el valor mantenido en N y entre paréntesis el valor de pico, separando los valores correspondientes a cada puerta por una barra inclinada.

Para las mediciones en báscula, se indicará el valor en kg medido sobre cada eje separados de una barra inclinada.

D. Relación de defectos encontrados en la inspección.

Para cada defecto, se hará constar el código de la unidad de inspección donde ha sido detectado, su calificación como defecto leve, grave o muy grave y la descripción del defecto, complementando la que figura en el apartado de interpretación de defectos correspondiente en el manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV, según el artículo 9, de forma que sea perfectamente identificado y su localización.

E. Resultado de la inspección.

Se hará constar, según el caso, si la inspección ha sido considerada como favorable, desfavorable o negativa. También figurará la firma del director de la estación o persona autorizada, según se establece en el artículo 10.

En el apartado observaciones, la estación ITV hará constar otros aspectos que considere necesarios para completar el informe de inspección. Si el resultado de la inspección fuese desfavorable, en este apartado se hará constar que el vehículo queda inhabilitado para circular por las vías públicas, excepto para subsanar las deficiencias y vuelta la estación ITV para nueva inspección. Cuando la inspección haya sido calificada como negativa, en este apartado se hará constar que ello obliga a trasladar el vehículo por medios ajenos al mismo.

F. Información sobre reparaciones efectuadas tras primera inspección negativa o desfavorable.

Se hará constar el NIF o razón social del taller que efectuó la reparación o bien se anotará auto-reparación. Únicamente aplica en inspecciones con resultado favorable, de segunda fase o sucesivas.

APÉNDICE 1 AL ANEXO II

A. Identificación de la estación ITV y del vehículo.

INFORME DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS			N.º
ESTACIÓN	LÍNEAS	(RAZÓN SOCIAL Y DIRECCIÓN DE LA ESTACIÓN ITV)	
TARIFA (€)	TIPO DE INSPECCIÓN	FECHA INSPECCIÓN	FECHA PROX. INSP.:
CLASIF. VEHÍCULO	MARCA	TIPO	CONTRASEÑA HOMOLOGACIÓN
CATEGORÍA (a efectos de inspección periódica)	FECHA 1ª MATRICULACIÓN		
MATRÍCULA ACTUAL	NÚMERO DE BASTIDOR		LECTURA DEL CUENTAKILÓMETROS
()			

B. Alcance y trazabilidad de la inspección.

UNIDAD DE INSPECCIÓN	UNIDAD DE INSPECCIÓN	UNIDAD DE INSPECCIÓN
1. IDENTIFICACIÓN	4. ALUMBR Y SEÑALIZAC (CONT)	6. FRENOS (CONT)
1.1 DOCUMENTACIÓN	4.5 LUCES DE FRENADO	6.20 CILINDROS DEL SIST FRENADO
1.2 NÚMERO DE BASTIDOR	4.6 LUZ DE PLACA DE MATR TRAS	6.21 VÁLVULA SENSORA DE CARGA
1.3 PLACAS DE MATRÍCULA	4.7 LUCES DE POSICIÓN	6.22 AJUSTAD TENSIÓN AUTOMÁT
	4.8 LUCES ANTINIEBLA	
	4.9 LUZ DE GÁLIBO	
2. ACOND EXT, CARROC, CHASIS	4.10 CATADIÓPTICOS	7. DIRECCIÓN
2.1 ANTIEMPOTR DELANTERO	4.11 ALUMBRADO INTERIOR	7.1 DESVIACIÓN DE RUEDAS
2.2 CARROCERÍA Y CHASIS	4.12 AVISADOR ACÚSTICO	7.2 VOLANTE Y COLUMNA DIREC
2.3 DISPOSITIVOS DE ACOPLAM	4.13 LUZ DE ESTACIONAMIENTO	7.3 CAJA DE DIRECCIÓN
2.4 GUARDAB Y DISP ANTIPROY	4.14 SEÑALIZ DE APERT PUERTAS	7.4 TIMONERÍA Y RÓTULAS
2.5 LIMPIA Y LAVAPARABRISAS	4.15 SEÑALIZ LUMINOSA ESPECÍF	7.5 SERVODIRECCIÓN
2.6 PROTECCIONES LATERALES	4.16 LUCES DE CIRCULACIÓN DIURNA	
2.7 PROTECCIÓN TRASERA		
2.8 PUERTAS Y PELDAÑOS	5. EMISIONES CONTAMINANTES	8. EJES, RUEDAS, NEUMAT, SUSP
2.9 RETROVISORES	5.1 RUIDO	8.1 EJES
2.10 SEÑALES EN LOS VEHÍCULOS	5.2 VEH MOTOR DE ENC CHISPA	8.2 RUEDAS
2.11 SOPORTE EXT RUEDA DE REP	5.3 VEH MOTOR DE ENC POR COMPR	8.3 NEUMÁTICOS
2.12 VIDRIOS DE SEGURIDAD		8.4 SUSPENSIÓN
2.13 ELEM EXCL VEHÍC M2 Y M3		
	6. FRENOS	
	6.1 FRENO DE SERVICIO	9. MOTOR Y TRANSMISIÓN
3. ACONDIC INTERIOR	6.2 FRENO DE SOCORRO	9.1 ESTADO GENERAL DEL MOTOR
3.1 ASIENTOS Y SUS ANCLAJES	6.3 FRENO DE ESTACIONAMIENTO	9.2 SISTEMA DE ALIMENTACIÓN
3.2 CINTURONES DE SEG Y ANCL	6.4 FRENO DE INERCIA	9.3 SISTEMA DE ESCAPE
3.3 DISP DE RETENC PARA NIÑOS	6.5 DISPOSITIVO ANTIBLOQUEO	9.4 TRANSMISIÓN
3.4 ANTIHIELO Y ANTIVAHO	6.6 DISPOSITIVO DE DESACELER	9.5 VEH QUE UTIL GAS COMO CARB
3.5 ANTIRROBO Y ALARMA	6.7 PEDAL DEL DISP DE FRENADO	
3.6 CAMPO DE VISIÓN DIRECTA	6.8 BOMBA VACÍO O COMP Y DEP	
3.7 DISP DE RETENC DE LA CARGA	6.9 INDICADOR DE BAJA PRESIÓN	10. OTROS
3.8 INDICADOR DE VELOCIDAD	6.10 VÁLV REGUL FRENO DE MANO	10.1 TRANSP MERCANC PELIGR
3.9 SALIENTES INTERIORES	6.11 VÁLVULAS DE FRENADO	10.2 TRANSP MERCANCÍAS PEREC

UNIDAD DE INSPECCIÓN	UNIDAD DE INSPECCIÓN	UNIDAD DE INSPECCIÓN
3.10 ELEM EXCL DE VEH M2 Y M3	6.12 ACUM O DEPÓSITO DE PRESIÓN	10.3 TRANSPORTE ESCOLAR
	6.13 ACOPL FRENOS DE REMOLQUE	10.4 TACÓGRAFO
	6.14 SERVOFR. CILINDRO MANDO	10.5 LIMITACIÓN DE VELOCIDAD
4. ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN	6.15 TUBOS RÍGIDOS	10.6 REFORMAS NO AUTORIZADAS
4.1 LUCES DE CRUCE Y CARRETERA	6.16 TUBOS FLEXIBLES	
4.2 LUZ DE MARCHA ATRÁS	6.17 FORROS	
4.3 LUCES INDICAD DE DIRECC	6.18 TAMBORES Y DISCOS	
4.4 SEÑAL DE EMERGENCIA	6.19 CABLES, VARILLAS, PALANCAS	
EQUIPOS DE MEDICIÓN		
EMISIONES Identif: _____	FRENADO Identif: _____	ALINEACIÓN Identif: _____
DINAMÓMETRO Identif: _____	BÁSCULA Identif: _____	VEL ACT LIM VEL Identif: _____
		RUIDOS Identif: _____

C. Mediciones efectuadas durante la inspección.

EMISIONES	Opacidad: _____ m ⁻¹	CO ralenti: _____ %	CO ralenti acel: _____ %	λ: _____ %
FRENADO	Freno de servicio	F _d : _____ N	F _i : _____ N	ALINEACIÓN
	Freno de socorro	F _d : _____ N	F _i : _____ N	_____ mm
	Freno de estacionamiento	F _d : _____ N	F _i : _____ N	
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD. _____ km/h			RUIDOS _____ dB	
DINAMÓMETRO _____ N			BÁSCULA _____ Kg	

D. Relación de defectos encontrados en la inspección (relleno a modo de ejemplo).

UNIDAD	CALIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL DEFECTO
2.7	Defecto grave.	1. Dispositivo de protección trasera inexistente siendo obligatorio.
4.3	Defecto grave.	6. Color no reglamentario de la luz emitida.
7.3	Defecto leve.	5. Defectos de estado en la caja de dirección.

E. Resultado de la inspección (de conformidad con el artículo 9)

FAVORABLE ☐	DESFAVORABLE ☐	NEGATIVA ☐
(*) RAZON SOCIAL/NIF DEL TALLER:		
(*) AUTOREPARACIÓN ☐		
V Bº ESTACIÓN, FIRMA Y SELLO	OBSERVACIONES:	

(*) En inspección FAVORABLE de segunda fase o posterior.

ANEXO III

Requisitos mínimos de las instalaciones y de los equipos utilizados para realizar las inspecciones técnicas de vehículos*I. Instalaciones y equipos*

Las inspecciones técnicas realizadas de conformidad con los métodos recomendados especificados en el anexo I se llevarán a cabo utilizando instalaciones y equipos adecuados. En su caso, se podrán utilizar unidades móviles para las inspecciones técnicas. El equipo de inspección necesario dependerá de las categorías de vehículos que deban inspeccionarse, como figura en el apéndice 1. Las instalaciones y los equipos cumplirán los requisitos mínimos siguientes:

1. Instalaciones con un espacio adecuado para la inspección de vehículos y que satisfagan los requisitos sanitarios y de seguridad necesarios.

2. Una línea de inspección de tamaño suficiente para cada prueba, un foso o elevador y, para vehículos de masa máxima superior a 3,5 toneladas, un dispositivo para levantar un vehículo por uno de los ejes, una iluminación adecuada y, si procede, dispositivos de ventilación.

3. Para la inspección de cualquier vehículo, un banco de rodillos para frenos capaz de medir, indicar y registrar las fuerzas de frenado, la fuerza del pedal y la presión del aire en los sistemas de frenos neumáticos, para el caso de las líneas para vehículos de masa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas, de acuerdo con el anexo A de la norma ISO 21069-1, sobre los requisitos técnicos del banco de rodillos para frenos, o normas equivalentes.

4. Para la inspección de vehículos con una masa máxima hasta 3,5 toneladas, un banco pruebas de rodillos para frenos como el descrito en el punto 3, que puede no tener la facultad de registrar las fuerzas de frenado, la fuerza del pedal y la presión del aire en sistemas de frenos neumáticos, ni de indicarlo, o un banco de pruebas de placa para frenos equivalente al banco de rodillos para frenos del punto 3, que puede no tener la facultad de registrar las fuerzas de frenado y la fuerza del pedal, ni de indicar la presión del aire en sistemas de frenos neumáticos.

5. Un instrumento de registro de las desaceleraciones, con instrumentos de medición discontinua que registren y almacenen al menos diez mediciones por segundo.

6. Instalaciones para inspeccionar los sistemas de frenos neumáticos, como manómetros, conexiones y tubos.

7. Un dispositivo de medición de la carga por rueda/eje para determinar las cargas por eje (instalaciones optativas para medir la carga de dos ruedas, como básculas para ruedas y básculas para ejes).

8. Un dispositivo para inspeccionar la suspensión de los ejes (detector de juego en las ruedas), sin levantarlos, que deberá cumplir los siguientes requisitos:

a) El dispositivo debe disponer al menos de dos placas motorizadas que puedan moverse en sentido opuesto, tanto en dirección longitudinal como transversal.

b) El operador debe poder dirigir el movimiento de las placas desde el lugar en que efectúa la inspección.

c) Para vehículos con una masa máxima superior a 3,5 toneladas, las placas deberán cumplir los siguientes requisitos técnicos:

1) Movimiento longitudinal y transversal mínimo de 95 mm.

2) Velocidad de movimiento longitudinal y transversal de 5 cm a 15 cm.

9. Un sonómetro de clase II.

10. Un analizador de cuatro gases.

11. Un opacímetro.

12. Un dispositivo de determinación de la orientación, que permita inspeccionar la configuración de los faros de acuerdo con lo dispuesto al respecto para los vehículos de motor (Directiva 76/756/CEE); el límite luz/oscuridad deberá ser fácilmente reconocible a la luz del día (sin luz solar directa).

13. Un aparato para determinar la profundidad del dibujo de los neumáticos.
14. Dispositivo(s) para la conexión con la interfaz electrónica del vehículo, como una herramienta de exploración DAB.
15. Un sistema para detectar fugas de GLP/GNC/GNL, en caso de que se inspeccionen este tipo de vehículos.
16. Un dinamómetro para puertas: equipo para la medición de fuerzas de cierre en puertas.
17. En su caso, un instrumento de pesaje de funcionamiento no automático.

Cualquiera de los dispositivos antes mencionados puede combinarse en uno solo con la condición de que no interfiera en la exactitud de cada uno de los dispositivos.

El manual de procedimiento de inspección de estaciones ITV podrá especificar el uso de instrumentos de medida que sean necesarios para la realización de las pruebas prescritas en el mismo.

II. *Requisitos de los equipos de inspección*

1. Los equipos de inspección utilizados en cada inspección deberán quedar identificados y documentados.
2. Los instrumentos de medida utilizados en la estación ITV estarán sujetos al control metrológico del Estado, de acuerdo con lo establecido en el capítulo III de la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología, y las disposiciones reglamentarias para su aplicación y desarrollo, cuando exista.
3. Los equipos de medida deberán ser utilizados de tal manera que aseguren que la incertidumbre o los errores máximos de las medidas son conocidos y adecuados a la magnitud que se está midiendo.
4. Todos los equipos deben estar adecuadamente identificados.
5. La estación ITV deberá garantizar que los equipos de inspección son utilizados, mantenidos y almacenados de forma que se asegure la idoneidad continuada para el uso al que están destinados.
6. Los equipos de inspección deberán estar protegidos contra posibles manipulaciones.
7. La estación de ITV debe disponer de procedimientos documentados para el tratamiento de los equipos defectuosos o fuera de calibración o que no cumplan las exigencias correspondientes a su control metrológico. Éstos deben ponerse fuera de servicio mediante segregación, etiquetado o marcas visibles.
8. Cuando se detecte el empleo de equipos defectuosos, la estación ITV debe estudiar los efectos sobre las inspecciones técnicas realizadas con estos equipos anteriormente, informando al órgano competente de la comunidad autónoma de tal contingencia.
9. Los equipos de inspección utilizados en las estaciones ITV deberán ser sometidos a controles para asegurar su correcto funcionamiento según un programa definido con las siguientes frecuencias:
 - a) Equipos para la comprobación del sistema de frenado: Trimestral.
 - b) Equipos para la comprobación del sistema de alumbrado: Trimestral.
 - c) Opacímetros: Mensual.
 - d) Analizadores de gases: Mensual.
 - e) Placas de dirección: Trimestral.
 - f) Bancos de dirección y carrocería: Trimestral.
 - g) Velocímetros y bancos de medida de velocidad de ciclomotores: Semestral.
 - h) Básculas: Trimestral.
 - i) Decelerómetro: Semestral.
 - j) Dinamómetro puertas transporte escolar: Semestral.
 - k) Sonómetro: Mensual.
 - l) Simulador de velocidad para limitadores de velocidad: Semestral.

Las frecuencias serán preceptivas para todos los equipos nuevos o de los cuales no haya datos históricos.

Cuando existan datos históricos de los equipos (deriva de la medida, condiciones ambientales de uso, cualificación del personal que lo utiliza, número de usos o utilización) que aseguren su estabilidad, las estaciones ITV podrán variar estas frecuencias en función de dichos datos.

10. En los ordenadores u otros equipos automatizados en el proceso de inspección, deberá asegurarse que los programas utilizados han sido validados adecuadamente.

11. En caso de calibraciones externas, la estación ITV deberá contratar la calibración periódica de sus equipos de medición con un organismo competente, capaz de asegurar la trazabilidad con un patrón nacional o internacional.

12. Los procedimientos de calibración deberán definir los procesos de calibración, condiciones ambientales, frecuencia, criterios de aceptación y acciones correctoras que deban tomarse cuando sean inadecuados, de forma que se garantice la trazabilidad de las medidas a patrones nacionales o internacionales.

13. Los equipos de medición deberán ser calibrados antes de su utilización, y al menos con las siguientes frecuencias durante su uso:

- a) Equipos para la comprobación del sistema de frenado: Semestral.
- b) Placas de dirección: Semestral.
- c) Bancos de dirección y carrocería: Anual.
- d) Velocímetros y bancos de medida de velocidad de ciclomotores: Anual.
- e) Decelerómetro: Anual.
- f) Dinamómetro puertas transporte escolar: Anual.
- g) Simulador de velocidad para limitadores de velocidad: Anual.

Las frecuencias serán preceptivas para todos los equipos nuevos o de los cuales no haya datos históricos.

Cuando existan datos históricos de los equipos (deriva de la medida, condiciones ambientales de uso, cualificación del personal que lo utiliza, número de usos o utilización) que aseguren su estabilidad, las estaciones ITV podrán variar estas frecuencias en función de dichos datos, siempre que se respeten los siguientes intervalos máximos, de acuerdo con lo especificado en el anexo III de la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 abril:

- i. 24 meses para la medición de peso, presión y nivel sonoro,
- ii. 24 meses para la medición de fuerzas,
- iii. 12 meses para la medición de emisiones gaseosas.

Los equipos sometidos a verificación metrológica, se someterán a ella con la frecuencia prevista en la legislación en materia de metrología.

14. Las calibraciones internas de los equipos de medida se realizarán de forma que se garantice la trazabilidad de las medidas a patrones nacionales o internacionales.

15. Cuando la estación ITV disponga de patrones de referencia para su uso en la estación, sólo deben utilizarse para la calibración, excluyéndose cualquier otro uso. Los patrones de referencia deben calibrarse por un organismo competente capaz de asegurar la trazabilidad con un patrón nacional o internacional.

16. El estado de calibración o verificación reglamentaria de los equipos deberá ser marcado sobre éstos de forma inequívoca mediante etiquetas, indicando al menos la fecha de calibración o verificación y la fecha de la próxima calibración o verificación.

17. La estación ITV deberá mantener registros de todos los controles, calibraciones y verificaciones a las que haya sometido a los equipos.

18. La estación ITV deberá garantizar que todos los equipos utilizados en las inspecciones técnicas son acopiados de conformidad con los procedimientos establecidos en su sistema de calidad.

19. La estación ITV deberá asegurar que todos los equipos utilizados en las inspecciones técnicas son clara y completamente descritos en la documentación del fabricante que acompaña a la nota de entrega, incluyendo:

- Tipo, clase e identificación.
- Especificaciones técnicas.
- Si es necesario, normas que debe cumplir.

20. La estación ITV deberá garantizar que todos los equipos utilizados en las inspecciones técnicas son recepcionados antes de su utilización, verificando el total cumplimiento de los requisitos exigibles.

21. En la recepción de los equipos deberá verificarse al menos:

- Conformidad, en cuanto a la fabricación y funciones, con los requisitos exigibles.
- Número de identificación.
- Ausencia de desperfectos.
- Documentación técnica que le acompaña.

APÉNDICE 1 AL ANEXO III

Equipo obligatorio para efectuar una inspección técnica

Vehículos	Masa máxima	Categoría	G = Gasolina D = Motor diésel (encendido por compresión)	Equipo obligatorio para cada punto enumerado en la sección I															
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1. Motocicletas.		L1e	G	X								X	X		X	X	X		
		L3e,L4e	G	X								X	X		X	X	X		
		L3e,L4e	D	X								X		X	X	X	X		
		L2e	G	X	X							X	X		X	X	X		
		L2e	D	X	X							X		X	X	X	X		
		L5e	G	X	X							X	X		X	X	X		
		L5e	D	X	X							X		X	X	X	X		
		L6e	G	X	X							X	X		X	X	X		
		L6e	D	X	X							X		X	X	X	X		
		L7e	G	X	X							X	X		X	X	X		
		L7e	D	X	X							X		X	X	X	X		
2. Vehículos para el transporte de personas.	Hasta 3 500 kg	M1,M2	G	X	X		X					X	X		X	X	X	X	X
	Hasta 3 500 kg	M1,M2	D	X	X		X					X		X	X	X	X		X
	> 3 500 kg	M2,M3	G	X	X	X		X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X
	> 3 500 kg	M2,M3	D	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X	X	X		X
3. Vehículos para el transporte de mercancías.	Hasta 3 500 kg	N1	G	X	X		X					X	X		X	X	X	X	
	Hasta 3 500 kg	N1	D	X	X		X					X		X	X	X	X		
	> 3 500 kg	N2,N3	G	X	X	X		X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	
	> 3 500 kg	N2,N3	D	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X	X	X		
4. Vehículos especiales derivados de una categoría N de vehículo, T5.	Hasta 3 500 kg	N1	G	X	X		X					X	X		X	X	X	X	
	Hasta 3 500 kg	N1	D	X	X		X					X		X	X	X	X		
	> 3 500 kg	N2,N3,T5	G	X	X	X		X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	
	> 3 500 kg	N2,N3,T5	D	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X	X	X		
5. Remolques.	Hasta 750 kg	O1		X													X		
	De 750 a 3 500 kg	O2		X	X		X										X		
	> 3 500 kg	O3,O4		X	X	X			X	X	X						X	X	

ANEXO IV

Requisitos que deben cumplir por las estaciones ITV

A. *Requisitos generales*

A.1 La estación ITV deberá disponer al menos de una línea de inspección para vehículos ligeros y otra para vehículos pesados o bien de una línea universal. No obstante, el órgano competente de la comunidad autónoma en la que se ubique la estación, en disposiciones que dicte a tal efecto, podrá admitir otras configuraciones.

A.2 La estación ITV:

a) Deberá delimitar el local en el que esté ubicada para garantizar que el acceso al mismo se restringe al personal y los vehículos admitidos por la estación. Dicha delimitación deberá efectuarse de manera que se evite provocar daños a terceras personas.

b) El recinto tendrá unas dimensiones y una facilidad de flujo y espera de vehículos adecuados a su capacidad que deberá justificar en el proyecto técnico de la estación ante la Administración competente. Las instalaciones estarán acondicionadas, de forma que permitan efectuar inspecciones técnicas de vehículos, tal como se regulan en este real decreto, en las condiciones de seguridad e higiene previstas en la reglamentación aplicable.

c) Estará situada en lugares de fácil acceso y en los que el flujo de vehículos a la estación no provoque conflictos de tránsito en la zona.

d) Cumplirá las condiciones de accesibilidad para personas de movilidad reducida o con problemas de comunicación establecidas en la legislación sobre promoción de la accesibilidad y eliminación de barreras aplicable en el territorio donde esté situada la estación.

A.3 La estación ITV dispondrá de sistemas electrónicos para el intercambio y en su caso la transmisión de la información de las inspecciones técnicas realizadas y para la recepción de información técnica de los vehículos objeto de inspección, con las Administraciones competentes y con el Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico de acuerdo con las instrucciones que éstas dicten.

A.4 Las estaciones ITV podrán disponer de unidades móviles para realizar inspecciones técnicas a aquellos vehículos y en las condiciones que autorice el órgano competente de la comunidad autónoma en la que estén situadas, quedando sometidas estas a las mismas obligaciones en relación con la comunicación de datos que se establezcan para el resto de inspecciones.

A.5 La estación justificará el paso del vehículo por la línea de inspección mediante fotografía de la matrícula del vehículo de forma que éste pueda ser identificado en la estación ITV, en la que figure la fecha y hora de la misma o por cualquier otro medio audiovisual y la archivará en el formato que se determine con todos los datos de la inspección

B. *Requisitos de calidad del servicio de inspección*

B.1 La estación ITV deberá disponer del personal necesario para realizar todas las funciones de modo que el servicio pueda prestarse en condiciones idóneas de calidad.

B.2 La remuneración de los inspectores no dependerá del número de vehículos inspeccionados o de los resultados de las inspecciones técnicas.

B.3 Los procedimientos de inspección deberán incluir, como mínimo, la siguiente información:

- a) Equipos necesarios para realizar la inspección.
- b) Secuencia de operaciones.
- c) Registros de datos que se vayan a utilizar.
- d) Formato de informe.
- e) Criterios de aceptación y rechazo y categorización de defectos.
- f) Medidas de seguridad del personal.

B.4 La estación ITV realizará auditorías y controles de calidad internos anuales, para:

- a) Verificar si el proceso de inspección cumple con los requisitos exigibles.
- b) Comprobar si el sistema de calidad alcanza los objetivos establecidos por la política de calidad de la estación ITV.

B.5 La estación ITV realizará auditorías y controles de calidad internos adicionales en los siguientes casos:

- a) Antes de la entrada en servicio de la estación ITV.
- b) Cuando se hayan realizado, o cuando se produzcan cambios significativos en la organización de la estación ITV o en el procedimiento de inspección.
- c) Cuando la ejecución de las inspecciones técnicas o el servicio de inspección presente anomalías significativas detectadas por la estación de ITV o por la Administración competente o se presenten quejas por parte de los usuarios.
- d) Cuando sea preciso verificar que las anomalías detectadas han sido corregidas.

C. Requisitos de las inspecciones técnicas

C.1 La estación ITV deberá establecer documentalmente y mantener los procedimientos necesarios para garantizar que las inspecciones técnicas de los vehículos se realizan correctamente de conformidad con las prescripciones reglamentarias.

C.2 La estación ITV deberá garantizar que los vehículos sometidos a inspección técnica son manejados correctamente para evitar cualquier daño o deterioro.

C.3 La estación ITV deberá garantizar que los vehículos sometidos a inspección son correctamente identificados, comprobando la coincidencia del vehículo con su documentación y en especial la matrícula, número de bastidor, marca y modelo.

C.4 Cuando existan dudas sobre si el estado de mantenimiento del vehículo es el adecuado para ser sometido a inspección de forma correcta, el inspector deberá tener la autoridad suficiente para no someter el vehículo a inspección hasta que éste se encuentre en estado adecuado.

C.5 La estación ITV deberá garantizar que las inspecciones técnicas de los vehículos son realizadas respetando el medio ambiente y preservando la salud de los trabajadores y usuarios, de conformidad con la reglamentación vigente.

C.6 Los inspectores deberán tener acceso a los documentos, instrucciones, normas y procedimientos necesarios para el desarrollo de su trabajo.

C.7 Todos los datos y cálculos que se deban manejar durante el proceso de la inspección deberán ser validados.

C.8 Las observaciones y/o datos obtenidos en el transcurso de las inspecciones técnicas deben registrarse de manera adecuada, para evitar pérdidas de información.

C.9 Los impresos utilizados para realizar los informes deberán ser almacenados, guardados y controlados adoptando las medidas adecuadas, para preservarlos de pérdida o extravío.

C.10 Antes de la emisión del correspondiente informe de cada inspección, la estación ITV deberá asegurarse de que todas las pruebas, comprobaciones y ensayos necesarios han sido realizados.

C.11 Todos los informes de inspección deberán quedar completamente cumplimentados. Si algún apartado no se puede cumplimentar, en el apartado de observaciones se harán constar las razones.

C.12 No se permitirán correcciones o adiciones sobre los informes de inspección. Si fuera necesaria cualquier corrección o adición, se realizará un nuevo informe, retirándose y archivándose el anterior.

C.13 Los informes de inspección y las tarjetas ITV serán cumplimentados y firmados únicamente por las personas autorizadas para ello.

D. Requisitos respecto a los usuarios del servicio

D.1 La estación ITV deberá establecer documentalmente un procedimiento para la recepción de todas las quejas y reclamaciones que se produzcan con motivo de las inspecciones técnicas realizadas.

D.2 La estación ITV deberá establecer documentalmente un procedimiento para el estudio y resolución de todas las reclamaciones que se produzcan por disconformidad del usuario con el resultado de la inspección.

D.3 Todas las quejas y reclamaciones que se produzcan serán tratadas, estudiadas y resueltas siguiendo los mismos criterios.

D.4 La estación ITV deberá guardar registros de todas las quejas y reclamaciones recibidas, así como de las acciones tomadas como consecuencia de ellas.

E. Requisitos respecto a la documentación generada en la estación ITV

E.1 La estación ITV deberá implantar un procedimiento adecuado para la correcta recogida, identificación, clasificación, archivado almacenamiento, mantenimiento y consulta de todos los datos relacionados con las inspecciones técnicas y con su sistema de calidad. Dichos datos estarán protegidos contra cualquier uso no autorizado y serán accesibles siempre que se necesiten.

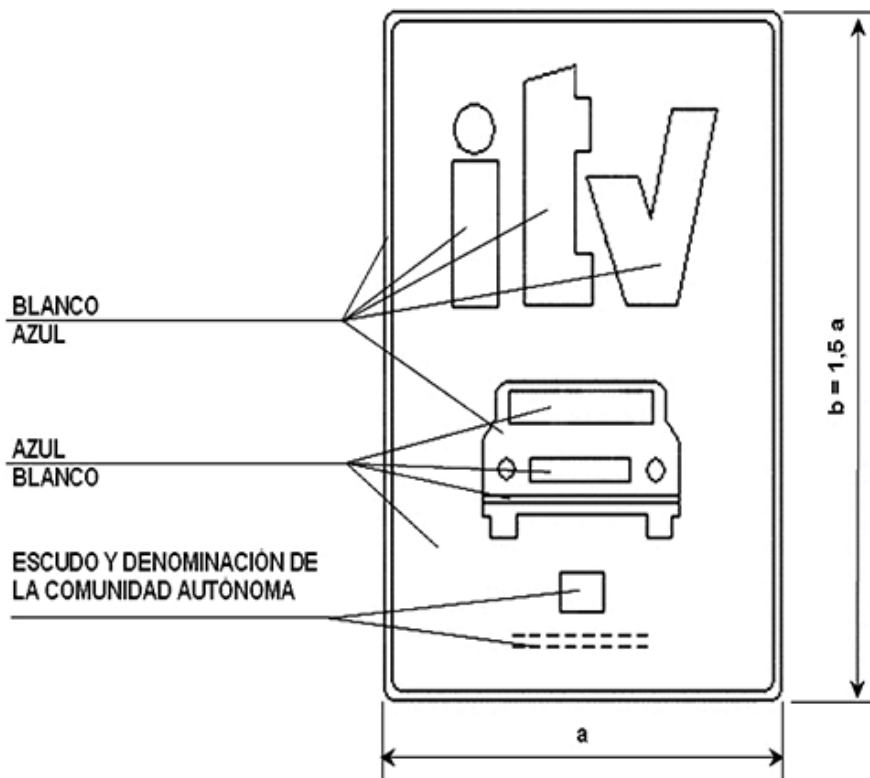
E.2 Al menos, deberán ser mantenidos los siguientes registros:

- a) Informes de inspección de vehículos.
- b) Informes de recepción de equipos.
- c) Informes de verificación y calibración de los equipos.
- d) Informes de cualificación, experiencia y formación de todo el personal.
- e) Informes de todas las auditorías de calidad.
- f) Informes de todas las acciones correctoras adoptadas.
- g) Informes de las reclamaciones habidas y soluciones a éstas.

E.3 Salvo que se establezcan reglamentariamente otros plazos para alguno de los apartados anteriores, dichos documentos deberán ser mantenidos durante al menos cinco años desde su emisión.

ANEXO V

Señal de servicio ITV



Nota: El rótulo «ITV» de la señal se complementará, si es el caso, con el correspondiente a los otros idiomas oficiales de las comunidades autónomas.

ANEXO VI

I. *Requisitos mínimos de competencia, adiestramiento y certificación de los inspectores*

1. Competencia.

Los candidatos a inspector deben cumplir los siguientes requisitos:

- a) Tener como mínimo titulación de Técnico Superior en Automoción o titulaciones equivalentes.
- b) Poseer al menos tres años de experiencia documentada o una experiencia equivalente, como estudios o prácticas documentados, y una formación adecuada en materia de vehículos de carretera, en los ámbitos cubiertos por la anterior titulación.

El titular de la estación ITV comunicará al órgano competente la forma en que cumple estos requisitos cualquier candidato a inspector, con carácter previo a la iniciación de sus funciones como inspector.

2. Adiestramiento inicial y su actualización.

Los inspectores recibirán un adiestramiento inicial y su actualización adecuada, con elementos teóricos y prácticos, antes de ser autorizados a llevar a cabo inspecciones técnicas.

Los contenidos mínimos del adiestramiento inicial y su actualización correspondiente incluirán los temas siguientes:

- a) Tecnología de la automoción:
 - i. Sistemas de frenado.
 - ii. Sistemas de dirección.
 - iii. Campos de visión.
 - iv. Instalación de luces, equipo de alumbrado y componentes electrónicos.
 - v. Ejes, ruedas y neumáticos.
 - vi. Chasis y carrocería.
 - vii. Emisiones contaminantes.
 - viii. Requisitos adicionales para vehículos especiales.
- b) Métodos de inspección.
- c) Evaluación de deficiencias.
- d) Requisitos legales aplicables en lo que se refiere al estado del vehículo para su homologación.
- e) Requisitos legales referentes a las inspecciones técnicas de vehículos.
- f) Disposiciones administrativas sobre la homologación, la matriculación y la inspección técnica de vehículos.
- g) Aplicaciones de tecnologías de la información en materia de inspección y gestión.

Los inspectores recibirán al menos cada tres años un adiestramiento de actualización, y previamente a la entrada en vigor de las revisiones del manual de procedimiento de inspección de estaciones ITV tal como se establece en el artículo 8.6.

3. Desarrollo de los procesos de adiestramiento de inspectores.

a) Los procesos de adiestramiento y su actualización periódica se realizarán en los departamentos de formación propios de la empresa que gestiona la estación ITV o en centros de formación, previa comunicación al órgano competente en materia de industria donde dicho departamento o centro de formación esté radicado.

b) Los procesos de adiestramiento y sus actualizaciones se realizarán en días laborables y con un máximo de 16 asistentes. Los procesos de adiestramiento iniciales tendrán una duración mínima de 15 días, con un mínimo de 120 horas. Los procesos de actualización del adiestramiento tendrán una duración mínima de 3 días, con un mínimo de 24 horas.

c) Los departamentos o centros de formación comunicarán a los órganos competentes de las comunidades autónomas donde se encuentren radicados y con, al menos, 10 días de antelación, para cada proceso de adiestramiento: la fecha, el temario, el lugar donde se celebrará y el nombre de los formadores, tanto titulares como suplentes que los desarrollarán.

d) En los casos en los que se pretenda emplear en los procesos de adiestramiento métodos de formación a distancia, el centro o departamento de formación, para ser autorizado, deberá acreditar que dispone de los medios que permitan garantizar la autenticación del inspector en formación, el efectivo control de la realización del procedimiento de formación y que la formación y evaluación de los aspectos prácticos puede efectuarse de forma eficaz. En estos casos, se notificará a la comunidad autónoma en el que tenga presencia física el inspector en formación la realización del citado proceso tal como se establece en el apartado anterior.

La Administración competente podrá, en cualquier momento, inspeccionar los departamentos o centros de formación, sus registros y el desarrollo de los procesos de adiestramiento.

4. Certificado de adiestramiento

a) Los departamentos o centros de formación expedirán un certificado a cada inspector que haya superado el proceso de adiestramiento inicial o de actualización, en el que deberá consignarse la fecha en la que se concluyó el citado proceso. El departamento o centro de formación deberá llevar un registro de todos los procesos de adiestramiento realizados y de los inspectores asistentes.

b) Los departamentos o centros de formación comunicarán al órgano competente en materia de inspección técnica de vehículos de la comunidad autónoma donde estén radicados, así como, en su caso, a los órganos competentes de las comunidades autónomas en donde estén radicadas las estaciones ITV de las que proceden los inspectores y los directores técnicos en un plazo inferior a 15 días, el nombre de los asistentes que han superado el proceso de adiestramiento o actualización y la estación ITV de la que proceden.

c) En aplicación de lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, el departamento o centro de formación comunicará previamente a los asistentes el uso que va a hacerse de sus datos de carácter personal para cumplir con este requisito.

5. Certificado de competencia.

El certificado o documentación equivalente expedido a un inspector autorizado a realizar inspecciones técnicas deberá incluir, al menos, la información siguiente:

- 1) Identidad del inspector (nombre y apellidos).
- 2) Categorías de vehículos para los que se autoriza al inspector a realizar la inspección técnica.
- 3) Tipos de inspección para los que se autoriza.
- 4) Nombre de la autoridad expedidora.
- 5) Fecha de expedición.

El certificado de competencia, mantendrá su vigencia siempre y cuando el inspector se someta a los procesos de adiestramiento periódico previstos y supere las supervisiones a las que debe someterse su actuación.

II. Funciones de los directores técnicos

Los directores técnicos de las estaciones ITV desempeñarán como mínimo las siguientes funciones:

a) Garantizar que las inspecciones técnicas se efectúan de conformidad a los procedimientos definidos, que se cumplen los requisitos reglamentarios aplicables a las mismas y que dichos procedimientos se aplican y mantienen de manera eficaz.

b) Llevar a cabo acciones preventivas para evitar la aparición de No Conformidades relativas a los procedimientos de inspección y decidir sobre la continuación o paralización de una actividad.

c) Analizar las no conformidades de las inspecciones identificadas por auditorías internas o externas, efectuar un análisis de extensión adecuado y adoptar las medidas correctoras adecuadas.

d) Supervisar in situ la actividad de los inspectores, evaluando de manera continua que mantienen su competencia técnica en el desempeño de las labores de inspección.

e) Emitir el certificado de competencia técnica de los inspectores autorizados en su estación, para cada uno de los tipos de vehículos y tipos de inspección.

f) Establecer los controles periódicos necesarios sobre las instalaciones y los equipos de inspección (control metrológico, en su caso, calibración, verificación en servicio, mantenimiento, etc.)

g) Elaborar, aprobar y difundir los procedimientos e instrucciones técnicas entre el personal a su cargo y controlar su adecuación a la normativa y correcta aplicación.

- h) Supervisar el adiestramiento del personal inspector de nueva incorporación.
- i) Evaluar y gestionar la adecuación del personal inspector, y de los equipos de inspección.
- j) Realizar o aprobar los Documentos técnicos y controlar su adecuación a la normativa.
- k) Asegurar la actualización de los conocimientos del personal de la estación a través de programas de formación.

ANEXO VII

Supervisión de las estaciones ITV

Las normas y los procedimientos a utilizar para la supervisión de la actividad, cuando ésta es realizada por una entidad distinta de la Administración, deben abarcar al menos los requisitos siguientes:

1. Tareas y actividades a realizar
 - a) Acreditación del cumplimiento de los requisitos de las estaciones ITV:
 - i. Comprobar si se cumplen los requisitos mínimos en cuanto a instalaciones y equipos.
 - ii. Comprobar los requisitos obligatorios aplicables a la estación ITV.
 - b) Comprobación del adiestramiento de los inspectores:
 - i. Comprobar el adiestramiento inicial de los inspectores.
 - ii. Comprobar la actualización periódica del adiestramiento de los inspectores.
 - iii. Formación de actualización periódica de los auditores que realizan la supervisión de las estaciones ITV.
 - iv. Supervisión de los exámenes.
 - c) Auditoría:
 - i. Auditoría previa de la estación ITV.
 - ii. Auditoría posterior periódica.
 - iii. Auditoría especial en caso de irregularidades o como resultado de los análisis estadísticos de intercomparación.
 - iv. Auditoría de los departamentos y centros de formación.
 - d) Control mediante:
 - i. Análisis de los resultados de las inspecciones técnicas (métodos estadísticos).
 - e) Supervisión de la calibración de los equipos de medida utilizados en las inspecciones técnicas.
 - f) Suspensión de la actividad de las estaciones ITV en caso de:
 - i. Incumplimiento de un requisito importante.
 - ii. Detección de irregularidades graves.
 - iii. Resultados negativos continuos en las auditorías.
2. Requisitos aplicables al personal de supervisión.

Los requisitos aplicables al personal que realiza la supervisión abarcarán los ámbitos siguientes:

- a) Competencia técnica.
- b) Imparcialidad.
- c) Normas de habilitación y adiestramiento.

3. Contenido de las normas y de los procedimientos.

Las normas y procedimientos aplicables para la supervisión de las estaciones ITV incluirán al menos los elementos siguientes:

- a) Requisitos sobre la supervisión de las estaciones ITV:
 - i. Solicitud de supervisión como estación ITV.
 - ii. Responsabilidades de la estación ITV.
 - iii. Visita o visitas previas a la supervisión para comprobar que se cumplen todos los requisitos.
 - iv. Reevaluación/auditorías periódicas de las estaciones ITV.
 - v. Controles periódicos que las estaciones ITV para comprobar si siguen cumpliendo con las normas y procedimientos aplicables.
 - vi. Controles o auditorías especiales de las estaciones ITV, sin aviso previo, basados en hechos concretos.
 - vii. Análisis de los datos de las inspecciones técnicas para detectar indicios de incumplimiento de las normas y procedimientos aplicables.
 - viii. Revocación o Suspensión de las estaciones ITV.
- b) Inspectores de las estaciones ITV:
 - i. 1.º Requisitos para ser inspector.
 - ii. 2.º Formación inicial y de reciclaje y exámenes.
 - iii. 3.º Retirada o suspensión de la certificación de los inspectores.
- c) Equipo e instalaciones de las estaciones ITV:
 - i. Requisitos del equipo de inspección.
 - ii. Requisitos de las instalaciones de inspección.
 - iii. Requisitos de señalización.
 - iv. Requisitos de mantenimiento y calibración del equipo de inspección.
 - v. Requisitos de los sistemas informáticos.
- d) Régimen propio en cuanto a:
 - i. Facultades.
 - ii. Requisitos aplicables su personal.
 - iii. Recursos y reclamaciones.

APÉNDICE 1 AL ANEXO VII

Procedimiento de comparación de estaciones ITV en cumplimiento de lo establecido en el artículo 22 (supervisión de la actividad de las estaciones de inspección técnica de vehículos)

1. Objeto.

Este procedimiento tiene por objeto establecer un sistema de comparación mínima de los resultados del proceso de inspección de todas las Estaciones ITV que permita garantizar el mantenimiento de unos niveles de calidad homogéneos.

Para ello, se define un conjunto de indicadores, que permita comparar los resultados de las distintas estaciones, con la media global por comunidades autónomas y nacional y así poder conocer el grado de homogeneidad existente en relación a los criterios aplicables del manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV, se refiere.

2. Alcance.

La comparación se efectúa tomando como base todas las primeras inspecciones técnicas periódicas, o de segunda fase que originan las desfavorables de aquellas. Las inspecciones técnicas no periódicas deben considerarse de forma independiente.

El análisis estadístico se realizará para todas las Estaciones en relación a cada una de las siguientes nueve categorías de vehículos:

- a) Vehículos de la categoría L y quads.
- b) Vehículos de la categoría M1 de uso privado.
- c) Resto de vehículos de la categoría M1.
- d) Vehículos de la categoría N1.
- e) Vehículos de las categorías N2 y N3.
- f) Vehículos de las categorías M2 y M3.
- g) Vehículos de las categorías O2, O3 y O4.
- h) Vehículos de categoría T.
- i) Resto de vehículos.

3. Listados de comparación.

Se elaborarán por categoría de vehículos.

Categoría	Porcentaje primera inspección desfavorable	Porcentaje vehículos con 1 DG	Porcentaje vehículos con 2 o más DG	Porcentaje vehículos con algún defecto MG
M1 ambulancias y taxis				
Resto M1				
L y quads				
N1				
N2 y N3				
M2 y M3				
O				
T				
Resto				

Categoría	Porcentaje segunda inspección desfavorable	Porcentaje vehículos con 1 DG	Porcentaje vehículos con 2 o más DG	Porcentaje vehículos con algún defecto MG
M1 ambulancias y taxis				
Resto M1				
L y quads				
N1				
N2 y N3				
M2 y M3				
O				
T				
Resto				

– Las anteriores tablas se rellenarán con los datos de ITV, al menos con periodicidad anual.

– Se compararán las tablas de cada estación con la media y desviación típica del total de estaciones de su comunidad autónoma. Los indicadores primera y segunda inspección desfavorables fuera del rango $\mu \pm 2\sigma$ deberán ser objeto de justificación según lo establecido en el artículo 22, siendo μ el valor medio del porcentaje de rechazo de la comunidad autónoma y σ la desviación típica, considerando la totalidad de la población de estaciones ITV.

– Se compararán las medias de cada comunidad autónoma con la media del conjunto nacional. En el caso de desviaciones superiores a $\mu \pm 2\sigma$, se analizarán los defectos graves por comunidades autónomas por apartados del manual de procedimiento y aquellas otras variables que permitan identificar causas de dispersión, para identificar sus fuentes y tomar, en su caso, las correspondientes acciones a través de la conferencia sectorial de industria.

ANEXO VIII

Modelo de solicitud de inspección en inspecciones no periódicas

Código de estación ITV	
DATOS DEL VEHÍCULO	
Matrícula	
Marca	
Modelo	
DATOS DEL TITULAR O ARRENDATARIO A LARGO PLAZO	
Nombre y apellidos	
D.N.I.	
Dirección:	
Provincia	
Municipio	
Código Postal	
DATOS DEL REPRESENTANTE AUTORIZADO (solo en caso de que el titular o arrendatario a largo plazo del vehículo no sea la persona que presenta la solicitud)	
D.N.I.	
Dirección:	
Provincia	
Municipio	
Código Postal	
TIPO DE INSPECCIÓN NO PERIÓDICA QUE SOLICITA.(señalar con x la que proceda)	
☐ PREVIA A LA MATRICULACIÓN ☐ REFORMA ☐ OTRAS:	
Especifíquese	
DOCUMENTACIÓN QUE SE ADJUNTA A LA SOLICITUD	
☐ DOCUMENTO ACREDITATIVO DE HOMOLOGACION O CUMPLIMIENTO ACTOS REGLAMENTARIOS (*) ☐ PROYECTO TECNICO ☐ FICHA REDUCIDA ☐ RESOLUCION CONJUNTO FUNCIONAL ☐ CERTIFICADO DE EJECUCION ☐ OTRA:	
Especifíquese	
(*) de tipo, individual, informe de conformidad, etc.	
Firma del titular o arrendatario a largo plazo del vehículo: (obligatoria)	Firma del representante autorizado por el titular o arrendatario a largo plazo del vehículo: