

**RECOMENDACIÓN DE LA COMISIÓN****de 5 de julio de 2010****sobre la evaluación de riesgo de las deficiencias detectadas durante las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales de conformidad con la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**

(2010/379/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 292,

Considerando lo siguiente:

- (1) En interés de la seguridad vial, la protección del medio ambiente y la competencia leal, conviene garantizar que los vehículos industriales en funcionamiento se mantengan e inspeccionen debidamente con el fin de preservar unas buenas condiciones de seguridad cuando circulen por la Unión.
- (2) Además de las normas y métodos a los que se refiere la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 6 de junio de 2000, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad <sup>(1)</sup>, y, a fin de conseguir un sistema más armonizado y evitar un trato desigual en las inspecciones en carretera, deben establecerse una directrices para la evaluación de las deficiencias enumeradas en el anexo II de la Directiva.

- (3) Para dar cuenta de la gravedad de los fallos, deben establecerse tres categorías.

- (4) Cada categoría de fallo debe describir las consecuencias para el uso del vehículo en tal estado.

HA ADOPTADO LA PRESENTE RECOMENDACIÓN:

Los Estados miembros deben evaluar las deficiencias detectadas en las inspecciones de carretera de los vehículos con arreglo a las directrices establecidas en el anexo de la presente Recomendación.

Hecho en Bruselas, el 5 de julio de 2010.

*Por la Comisión*

Siim KALLAS

*Vicepresidente*

---

<sup>(1)</sup> DO L 203 de 10.8.2000, p. 1.

## ANEXO

**Directrices para la evaluación de defectos y deficiencias**

En relación con la aplicación de la Directiva 2000/30/CE, se recomienda a los Estados miembros que apliquen las directrices recogidas en el presente documento para evaluar los defectos (entendiendo por tales tanto los defectos técnicos como otros incumplimientos) detectados durante las inspecciones técnicas de vehículos en carretera.

Los defectos se clasifican como se indica a continuación:

DEFECTOS MENORES (DM)

DEFECTOS IMPORTANTES (DI)

DEFECTOS PELIGROSOS (DP)

Cada categoría de defecto debe definirse haciendo referencia al estado del vehículo, tal como se indica a continuación:

**DEFECTOS MENORES**

Defectos técnicos que no tienen un efecto significativo en la seguridad del vehículo y otros incumplimientos menores. El vehículo no tiene que ser sometido a una nueva inspección, ya que es razonable esperar que los defectos detectados se corrijan sin demora.

**DEFECTOS IMPORTANTES**

Defectos que pueden perjudicar a la seguridad del vehículo y/o poner en peligro a otros usuarios de la carretera, así como otros incumplimientos más significativos. El vehículo debe ser reparado lo antes posible y, su ulterior uso debe estar sujeto a restricciones y condiciones, por ejemplo, someter el vehículo a una nueva inspección técnica.

**DEFECTOS PELIGROSOS**

Defectos que crean un riesgo inmediato y directo para la seguridad en carretera. No está permitido el ulterior uso del vehículo en carretera, aunque, en algunos casos, puede permitirse que se conduzca en condiciones determinadas directamente a un lugar concreto, por ejemplo, para su reparación inmediata o su embargo.

Todo vehículo con defectos que correspondan a más de una categoría debe clasificarse con arreglo al defecto más grave. Todo vehículo que presente varios defectos de la misma categoría puede clasificarse en la categoría más grave si sus efectos combinados convierten al vehículo en más peligroso.

Para los defectos que puedan clasificarse en más de una categoría, corresponderá al inspector que efectúe la prueba clasificar los defectos según su gravedad de acuerdo con la legislación nacional.

Durante la evaluación del defecto deben tenerse en cuenta los requisitos de homologación en el momento de su primera matriculación o primera puesta en circulación. No obstante, a algunos elementos les serán aplicables los requisitos sobre adaptación.

**Requisitos de evaluación**

Las deficiencias son ejemplos de defectos técnicos u otros incumplimientos que puedan detectarse.

Elemento	Deficiencias	Directrices para la evaluación de defectos		
		(DM)	(DI)	(DP)
<b>1. DISPOSITIVOS DE FRENADO</b>				
1.1. Estado mecánico y funcionamiento				
1.1.1. Vástago del pedal/de la palanca de mano del freno de servicio	a) Vástago demasiado ajustado.		X	
	b) Desgaste/juego excesivos.		X	
1.1.2. Estado y carrera del pedal/palanca de mano del dispositivo de frenado	a) Carrera de reserva excesiva o insuficiente.		X	

Elemento	Deficiencias	Directrices para la evaluación de defectos		
		(DM)	(DI)	(DP)
	b) Retorno del freno inadecuado.	X	X	
	c) Revestimiento antideslizante del pedal de freno ausente, suelto o gastado.	X		
1.1.3. Bomba de vacío o compresor y depósitos	a) Insuficiente presión/vacío para permitir 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 aire/vacío no conforme con los requisitos (*).		X	
	c) La válvula de protección multicircuito o la válvula limitadora de presión no funciona.		X	
	d) Pérdida de aire que provoque un descenso apreciable de la presión o pérdidas de aire audibles.		X	
	e) Daño externo que puede afectar al funcionamiento de los dispositivos de frenado.		X	X
1.1.4. Indicador de baja presión o manómetro	Funcionamiento defectuoso del indicador o del manómetro.	X	X	
1.1.5. Válvula de regulación del freno de mano	a) Comprobación de roturas, daños o desgaste.		X	
	b) Mando de la válvula o válvula en sí inseguros.		X	
	c) Conexiones flojas o fugas.		X	
	d) Funcionamiento insatisfactorio.		X	
1.1.6. Freno de estacionamiento, regulación de la palanca, trinquete del freno de estacionamiento, freno electrónico de estacionamiento	a) Aguante incorrecto del trinquete.		X	
	b) Desgaste excesivo del eje de la palanca o del mecanismo del trinquete.	X	X	
	c) Recorrido excesivo de la palanca, índice 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)	a) Válvula dañada o pérdida de aire excesiva.		X	X
	b) Descarga excesiva de aceite del compresor.	X		
	c) Válvula insegura o montada incorrectamente.		X	
	d) Descarga o pérdida de líquido hidráulico.		X	X

Elemento	Deficiencias	Directrices para la evaluación de defectos		
		(DM)	(DI)	(DP)
1.1.8. Acoplamiento de los frenos de remolque (eléctricos o neumáticos)	a) Grifo o válvula de cierre automática defectuosos.	X	X	
	b) Grifo o válvula inseguros o montados incorrectamente.	X	X	
	c) Pérdidas excesivas.		X	X
	d) Funcionamiento incorrecto.		X	X
1.1.9. Acumulador o depósito de presión	a) Depósito estropeado, corroído, con pérdidas.	X	X	
	b) Dispositivo de vaciado inoperante.	X	X	
	c) Depósito inseguro o montado incorrectamente.		X	
1.1.10. Servofreno, cilindro de mando (sistemas hidráulicos)	a) Servofreno defectuoso o ineficaz.		X	
	b) Cilindro de mando defectuoso o con pérdidas.		X	X
	c) Cilindro de mando inseguro.		X	X
	d) Líquido de frenos insuficiente.	X	X	
	e) Ausencia de la caperuza del depósito del cilindro de mando.	X		
	f) Chivato 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	a) Riesgo grave de funcionamiento defectuoso o rotura.		X	X
	b) Tubos o conexiones con pérdidas.		X	X
	c) Tubos dañados o excesivamente corroídos.		X	X
	d) Tubos en posición incorrecta.	X	X	
1.1.12. Tubos flexibles de los frenos	a) Riesgo grave de funcionamiento defectuoso o rotura.		X	X
	b) Tubos flexibles dañados, rozados, doblados o demasiado cortos.	X	X	
	c) Tubos flexibles o conexiones con pérdidas.		X	X
	d) Tubos flexibles abultados por la presión.		X	X
	e) Tubos flexibles porosos.		X	
1.1.13. Forros y guarniciones de los frenos	a) Forro o guarnición desgastados.		X	X
	b) Forro o guarnición manchados (aceite, grasa, etc.).		X	X
	c) Ausencia de forro o guarnición.			X

Elemento	Deficiencias	Directrices para la evaluación de defectos		
		(DM)	(DI)	(DP)
1.1.14. Tambores y discos de los frenos	a) Tambor o disco excesivamente desgastado o rayado, agrietado, inseguro o fracturado.		X	X
	b) Tambor o disco manchado (aceite, grasa, etc.).		X	X
	c) Ausencia de tambor o disco.			X
	d) Placa posterior insegura.		X	
1.1.15. Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones	a) Cables estropeados, enredados.		X	X
	b) Componentes excesivamente desgastados o corroídos.		X	X
	c) Uniones de cables, varillas o juntas inseguras.		X	
	d) Cableado defectuoso.		X	
	e) Restricciones del funcionamiento libre del sistema de frenos.		X	
	f) Movimientos anormales de las palancas o conexiones que indiquen un desajuste o un desgaste excesivos.		X	
1.1.16. Accionadores de los frenos (incluidos los frenos de ballesta o los cilindros hidráulicos de frenado)	a) Accionadores agrietados o estropeados.		X	X
	b) Accionadores con pérdidas.		X	X
	c) Accionadores inseguros o montados incorrectamente.		X	X
	d) Corrosión excesiva del accionador.		X	X
	e) Recorrido insuficiente o excesivo del émbolo motor o mecanismo de diafragma.		X	X
	f) Ausencia de la carcasa de protección contra el polvo o daños excesivos en la misma.	X	X	
1.1.17. Válvula sensora de carga	a) Conexión defectuosa.		X	
	b) Conexión ajustada incorrectamente.		X	
	c) Válvula agarrotada o inoperante.		X	X
	d) Ausencia de válvula.			X
	e) Ausencia de la plaqueta con los datos.	X		
	f) Datos ilegibles o que no se ajustan a los requisitos <sup>(4)</sup> .	X		
1.1.18. Ajustadores de tensión automáticos e indicadores	a) Ajustador dañado, agarrotado o con movimiento anormal, desgaste excesivo o ajuste incorrecto.		X	
	b) Ajustador defectuoso.		X	

Elemento	Deficiencias	Directrices para la evaluación de defectos		
		(DM)	(DI)	(DP)
	c) Ajustador instalado o sustituido incorrectamente.		X	
1.1.19. Sistema de frenado de resistencia (si está instalado o se exige)	a) Conexiones o montaje inseguros. b) Sistema ausente o claramente defectuoso.	X	X X	
1.1.20. Funcionamiento automático de los frenos de remolque	El freno del remolque no se acciona automáticamente al desconectar el acoplamiento.			X
1.1.21. Sistema completo de frenado	a) Otros elementos del sistema (por ejemplo, bomba de anticongelante, secador de aire, etc.) dañados exteriormente o excesivamente corroídos, lo que afecta al sistema de frenado. b) Pérdida excesiva de aire o anticongelante. c) Componentes inseguros o montados incorrectamente. d) Reparaciones o modificaciones inadecuadas de cualquier componente <sup>(1)</sup> .		X X X X	X   X
1.1.22. Conexiones para control (si están instaladas o se exigen)	a) Faltan. b) Estropeadas, inservibles, con pérdidas.		X X	
1.2. Rendimiento y eficacia del freno de servicio				
1.2.1. Rendimiento (E) <sup>(b)</sup>	a) Frenado inadecuado de una o más ruedas. b) El 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. c) El esfuerzo de frenado no es progresivo (bloqueo). d) Retraso anormal en el funcionamiento de los frenos en cualquiera de las ruedas. e) Fluctuación excesiva de la fuerza de los frenos durante una vuelta completa de la rueda.		X X X X X	X X    X
1.2.2. Eficiencia (E) <sup>(b)</sup>	No se obtienen, al menos, los valores mínimos siguientes: Categoría N1: 45 % Categorías M1, M2 y M3: 50 % <sup>(2)</sup> Categorías N2 y N3: 43 % <sup>(3)</sup> Categorías O2, O3 y O4: 40 % <sup>(4)</sup>		X	X

Elemento	Deficiencias	Directrices para la evaluación de defectos		
		(DM)	(DI)	(DP)
1.3. Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro) (si se trata de un dispositivo independiente)				
1.3.1. Rendimiento (E) <sup>(b)</sup>	a) Frenado inadecuado de una o más ruedas.  b) El 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.  c) El esfuerzo de frenado no es progresivo (bloqueo).		X	X
1.3.2. Eficiencia	El esfuerzo de frenado es inferior al 50 % <sup>(3)</sup> del rendimiento del freno de servicio indicado en el punto 1.2.2 respecto a la masa máxima autorizada o, si se trata de semirremolques, a la suma de las cargas de eje autorizadas (excepto L1e y L3e).		X	X
1.4. Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento				
1.4.1. Rendimiento (E) <sup>(b)</sup>	Frenado inoperante o, en el caso de la prueba en carretera, vehículo que se desvía excesivamente de la línea recta.		X	X
1.4.2. Eficiencia (E) <sup>(b)</sup>	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 de motor, del 12 % respecto a la masa combinada autorizada máxima del vehículo (de ambas cifras, la que sea mayor).		X	X
1.5. Rendimiento del sistema de frenado de resistencia	a) Progresión no gradual del rendimiento (no se aplica a dispositivos de desaceleración).  b) El sistema no funciona.		X	
1.6. Sistema antibloqueo de frenos (ABS)	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		X	
1.7. Sistema de frenado electrónico (EBS)	a) Funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso.  b) El dispositivo de aviso muestra funcionamiento defectuoso del sistema.		X	

Elemento	Deficiencias	Directrices para la evaluación de defectos		
		(DM)	(DI)	(DP)
<b>8. RUIDOS AMBIENTALES</b>				
8.1. Ruido				
8.1.1. Sistema de supresión del ruido	<p>a) Niveles de ruido superiores a los permitidos en los requisitos <sup>(a)</sup>.</p> <p>b) Cualquier componente del sistema de supresión de ruido está flojo, podría desprenderse, está dañado, incorrectamente instalado, ausente o claramente modificado de forma que afecta negativamente a los niveles de ruido.</p>		X	
			X	X
8.2. Emisiones de gases de escape				
8.2.1. Emisiones de motores de gasolina				
8.2.1.1. Equipo de control de las emisiones de gases de escape	<p>a) Equipo de control de emisiones montado por el fabricante ausente, modificado o claramente defectuoso.</p> <p>b) Fugas que podrían afectar a la medición de emisiones</p>	X	X	
			X	
8.2.1.2. Emisiones gaseosas (E) <sup>(b)</sup>	<p>a) Las emisiones gaseosas superan los niveles específicos dados por el fabricante b)</p> <p>b) o, si no consta tal información, las emisiones de CO superan:</p> <p>i) en el caso de vehículos no controlados por un sistema avanzado de control de emisiones,</p> <p>— 4,5 %, o</p> <p>— 3,5 %</p> <p>según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos <sup>(a)</sup>;</p> <p>ii) en el caso de vehículos controlados por un sistema avanzado de control de emisiones,</p> <p>— con el motor al ralentí, 0,5 %</p> <p>— con el motor al ralentí acelerado, 0,3 %</p> <p>o</p> <p>— con el motor al ralentí o 0,3 % <sup>(6)</sup></p> <p>— con el motor al ralentí acelerado, 0,2 %</p> <p>según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos <sup>(a)</sup>.</p> <p>c) Lambda superior a <math>1 \pm 0,03</math> o no conforme con la especificación del fabricante.</p> <p>d) La medición realizada por los sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) indica un mal funcionamiento significativo.</p> <p>e) La medición realizada por los sensores remotos indica una falta de conformidad significativa.</p>		X	
			X	
			X	



Elemento	Deficiencias	Directrices para la evaluación de defectos		
		(DM)	(DI)	(DP)
8.2.2. Emisiones de motores diésel				
8.2.2.1. Equipo de control de la emisión de gases de escape	a) Ausencia o funcionamiento claramente defectuosos del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante. b) Fugas que podrían afectar a la medición de emisiones	X	X	
8.2.2.2. Opacidad (E) <sup>(b)</sup> Los vehículos matriculados o puestos en circulación antes del 1 de enero de 1980 están exentos de este requisito	a) Para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos <sup>(a)</sup> , la opacidad supera el nivel registrado en la plaqueta del fabricante colocada en el vehículo; b) Cuando no se disponga de esta información o cuando los requisitos <sup>(a)</sup> 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 requisitos o matriculados o puestos en circulación <sup>(a)</sup> por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos <sup>(a)</sup> 1.5 m-1 <sup>(7)</sup> . c) La medición realizada por los sensores remotos indica una falta de conformidad significativa.		X	
8.4. Otros elementos relacionados con el medio ambiente				
8.4.1. Fugas de líquidos	Cualquier fuga de líquido que pueda dañar el medio ambiente o plantear un riesgo de seguridad para otros usuarios de la carretera		X	X

<sup>(1)</sup> Reparación o modificación inadecuada significa aquella reparación o modificación que afecta negativamente a la seguridad de circulación del vehículo o al medio ambiente.

<sup>(2)</sup> 48 % para los vehículos no equipados con ABS u homologados antes del 1 de octubre de 1991.

<sup>(3)</sup> 45 % para los vehículos matriculados después de 1988 o a partir de la fecha especificada en los requisitos, tomándose la fecha posterior.

<sup>(4)</sup> 43 % para los semirremolques y remolques con barra de tracción matriculados después de 1988 o a a partir de la fecha especificada en los requisitos, tomándose la fecha posterior.

<sup>(5)</sup> 2,2 m/s<sup>2</sup> para vehículos N1, N2 y N3.

<sup>(6)</sup> Homologados con arreglo a los valores límite indicados en las filas A o B del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE del Consejo (DO L 76 de 6.4.1970, p. 1), o posteriormente, o bien matriculados o puestos en servicio por primera vez después del 1 de julio de 2002.

<sup>(7)</sup> Homologados con arreglo a los valores límite indicados en la fila B del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, o posteriormente; la fila B1, B2 o C del punto 6.2.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE del Consejo (DO L 36 de 9.2.1988, p. 33), o posteriormente, o bien matriculados o puestos en servicio por primera vez después del 1 de julio de 2008.

**Notas:**

<sup>(a)</sup> «Los requisitos» son los fijados por la homologación en la fecha de la primera matriculación o primera puesta en circulación, así como por las normas sobre instalaciones a posteriori o por la legislación nacional del país de matriculación.

<sup>(b)</sup> (E) Para la prueba de este elemento se requiere equipo.