

**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****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comisión, en su Libro Blanco de 28 de marzo de 2011 titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», establece un objetivo «visión cero», que consiste en que la Unión se aproxime, de aquí a 2050, a la meta de «cero muertes» en el transporte por carretera. Para alcanzar dicho objetivo, se confía en que la tecnología de vehículos contribuya enormemente a un mayor nivel de seguridad del transporte por carretera.
- (2) La Comisión, 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.
- (3) 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 periódicas.
- (4) Debe permitirse a los Estados miembros que establezcan unas normas más estrictas para las inspecciones que las que exige la presente Directiva.
- (5) La ejecución de las medidas de inspección técnica podrá incluir campañas de sensibilización dirigidas a los propietarios de vehículos y cuyo objetivo sea desarrollar buenas prácticas y costumbres como resultado de las inspecciones básicas en sus vehículos.
- (6) Los vehículos con sistemas técnicos que presentan problemas de funcionamiento inciden negativamente en la seguridad vial y pueden contribuir a accidentes de tráfico con heridos o víctimas mortales. Esta incidencia podría ser menor si se hubiera perfeccionado convenientemente el sistema de inspecciones técnicas. La comunicación temprana de una deficiencia relevante para la seguridad vial de un vehículo contribuiría a subsanar esa misma deficiencia y, por tanto, a prevenir accidentes.

<sup>(1)</sup> DO C 44 de 15.2.2013, p. 128.

<sup>(2)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 11 de marzo de 2014 (no publicada aún en el Diario Oficial) y decisión del Consejo de 24 de marzo de 2014.

- (7) Los vehículos con sistemas de control de emisiones defectuosos tienen un mayor impacto medioambiental que los vehículos objeto de un mantenimiento correcto. Por consiguiente, un régimen periódico de inspecciones técnicas podría contribuir a la mejora del medio ambiente porque permitiría reducir las emisiones medias de los vehículos.
- (8) Los Estados miembros deben estudiar las medidas adecuadas para evitar una manipulación inadecuada o indebida de partes de vehículos y componentes que puedan incidir negativamente en la seguridad vial y las características medioambientales del vehículo, en particular a través de la inspección técnica periódica, así como unas sanciones eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.
- (9) Durante las últimas dos décadas se han reforzado continuamente los requisitos en materia de emisiones de los vehículos con miras a su homologación. Sin embargo, la calidad del aire no ha mejorado tanto como se había previsto tras la imposición de unas normas más restrictivas sobre las emisiones de los vehículos, especialmente en lo que respecta a los óxidos de nitrógeno (NOx) y las partículas finas. Deben examinarse atentamente las posibilidades de mejorar los ciclos de ensayo para adecuarlos a las condiciones normales en carretera, con miras a desarrollar futuras soluciones, incluido el establecimiento de métodos de ensayo para la medición de los niveles de NOx y de los valores límite para las emisiones de NOx.
- (10) Para los vehículos que se ajusten a las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI, los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) están logrando una mayor eficacia a la hora de evaluar las emisiones, lo cual permite utilizarlos como un equivalente a los controles estándar de las emisiones a efectos de las inspecciones técnicas. A fin de prever el uso de los DAB en los controles técnicos de los vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 5 y Euro V, los Estados miembros deben estar en condiciones de permitir este método de inspección, con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos, para dichos vehículos, siempre que la equivalencia, teniendo en cuenta la legislación pertinente en materia de homologación cuando proceda, haya sido comprobada de forma independiente con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos.
- (11) En la Unión se han adoptado algunas normas y requisitos técnicos sobre la seguridad de los vehículos. Es preciso velar, a través de un régimen de inspecciones técnicas periódicas, por que los vehículos sigan cumpliendo las normas de seguridad. Ese régimen debe aplicarse a determinadas categorías de vehículos definidas en las Directivas 2002/24/CE <sup>(1)</sup>, 2003/37/CE <sup>(2)</sup>, 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>.
- (12) Los tractores de ruedas con una velocidad nominal máxima superior a 40 km/h se utilizan cada vez más en lugar de los camiones para transportes locales y para el transporte comercial por carretera. Su potencial de riesgo es equiparable al de los camiones y, por tanto, los vehículos de esta categoría, que se utilizan principalmente en vías públicas, deben estar sujetos a inspecciones técnicas.
- (13) En principio, los vehículos de interés histórico preservan el patrimonio de la época en que se construyeron y se presume que se utilizan rara vez en la vía pública. Por ello, debe dejarse en manos de los Estados miembros la decisión de determinar la periodicidad de las inspecciones técnicas de ese tipo de vehículos. Debe permitirse también a los Estados miembros regular la inspección técnica de otros tipos de vehículos especiales.
- (14) Los vehículos utilizados exclusivamente en territorios remotos de los Estados miembros, en particular en islas pequeñas con menos de 5 000 habitantes o en zonas escasamente pobladas con una densidad de población inferior a cinco personas por kilómetro cuadrado, se usan en unas condiciones que pueden requerir un régimen de inspección técnica específico. Por tanto, los Estados miembros deben tener competencias para eximir a este tipo de vehículos de la aplicación de la presente Directiva.
- (15) La inspección técnica de vehículos es una actividad soberana que, por tanto, deben realizar los Estados miembros o los organismos públicos o privados encargados de realizar esa tarea bajo su supervisión. Los Estados miembros deben seguir siendo responsables de las inspecciones técnicas, aun cuando el régimen nacional permita que las realicen organismos privados, incluidos los que efectúan también reparaciones de vehículos.

<sup>(1)</sup> Directiva 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 del Consejo (DO L 124 de 9.5.2002, p. 1).

<sup>(2)</sup> Directiva 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 (DO L 171 de 9.7.2003, p. 1).

<sup>(3)</sup> Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, 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 (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

- (16) Es conveniente que los Estados miembros tengan competencia para designar a centros de inspección técnica no situados en su territorio a proceder a la inspección técnica de vehículos matriculados en su territorio si dichos centros ya han sido autorizados para ello por el Estado miembro en el que están situados.
- (17) Para inspeccionar los vehículos, especialmente sus sistemas electrónicos de seguridad, es fundamental tener acceso a las especificaciones técnicas de cada uno de ellos. Por consiguiente, los fabricantes tienen que proporcionar los datos necesarios para verificar el funcionamiento correcto de los componentes de seguridad y de protección del medio ambiente. Del mismo modo, las disposiciones aplicables al acceso a información sobre las reparaciones y el mantenimiento de un vehículo deben permitir a los centros de inspección acceder a esos datos necesarios para las inspecciones técnicas. Estos datos deben incluir especificaciones que permitan controlar el funcionamiento de los sistemas de seguridad de los vehículos de forma que puedan ser examinados en un contexto de inspecciones técnicas periódicas. Estas disposiciones son fundamentales, sobre todo en el ámbito de los sistemas con control electrónico, y deben aplicarse a todos los elementos instalados por el fabricante.
- (18) Los vehículos utilizados en la vía pública deben estar en condiciones de circular cuando se utilicen. El titular del certificado de matrícula y, en su caso, el operador del vehículo será responsable de mantener el vehículo en condiciones de circular.
- (19) De cara a la seguridad vial y a su incidencia en la sociedad, es importante que los vehículos que circulan por las carreteras se encuentren en unas condiciones técnicas correctas. Por consiguiente no debe impedirse que los Estados miembros permitan la realización de inspecciones técnicas adicionales de carácter voluntario.
- (20) Para dar cierta flexibilidad a los titulares de certificados de matrícula y a los operadores, los Estados miembros deben poder fijar un período de varias semanas para pasar la inspección técnica.
- (21) La inspección que deba efectuarse durante el ciclo de utilización del vehículo, debe ser relativamente simple, rápida y barata, a la par que efectiva a la hora de alcanzar los objetivos de la presente Directiva.
- (22) La inspección técnica debe referirse a todos los elementos que guarden relación con el diseño, la construcción y el equipamiento específicos del vehículo inspeccionado. La compatibilidad entre las partes y los componentes, como entre las ruedas y los bujes, debe considerarse un aspecto fundamental de seguridad y, por tanto, comprobarse durante las inspecciones técnicas. Teniendo en cuenta el estado actual de la tecnología de los vehículos, entre los elementos que deben inspeccionarse figuran los sistemas electrónicos modernos. Para armonizar las inspecciones técnicas de vehículos, deben preverse métodos de ensayo recomendados para cada uno de los elementos inspeccionados. Dichos elementos deben actualizarse de manera que se tenga en cuenta el desarrollo de la investigación y los progresos técnicos en materia de seguridad de los vehículos.
- (23) Con vistas a facilitar la armonización y garantizar la coherencia de las normas, conviene confeccionar, en relación con todos los elementos inspeccionados, una lista no exhaustiva de las principales causas de no aceptación. Para armonizar la valoración del estado del vehículo inspeccionado, las deficiencias detectadas deben evaluarse en función de una norma común.
- (24) Con vistas a una aplicación más adecuada del principio de libre circulación en la Unión, a efectos de nuevas matriculaciones de vehículos, los Estados miembros deben reconocer los certificados de inspección técnica emitidos por otros Estados miembros. Esto no debe afectar al derecho de un Estado miembro a comprobar el certificado de inspección técnica y la identificación del vehículo durante la nueva matriculación y a pedir una nueva inspección técnica en las condiciones establecidas en la presente Directiva.
- (25) El fraude en los cuentakilómetros debe considerarse un delito sancionable, dado que la manipulación de un cuentakilómetros puede dar lugar a la evaluación incorrecta del estado de un vehículo. Conviene consignar el kilometraje en el certificado de inspección técnica y permitir el acceso de los inspectores a esta información con miras a facilitar la detección de cualquier manipulación del cuentakilómetros. La Comisión debe examinar el intercambio de información sobre la lectura de los cuentakilómetros entre las autoridades competentes de los Estados miembros.

- (26) Tras cada inspección debe expedirse un certificado de inspección técnica que incluya, entre otras cosas, información sobre la identidad del vehículo y sobre los resultados. Los resultados de la inspección técnica deben facilitarse por vía electrónica. Para garantizar un seguimiento correcto de las inspecciones técnicas, los Estados miembros deben recoger esa información y mantenerla en una base de datos, sobre todo con miras al análisis de los resultados de las inspecciones técnicas periódicas.
- (27) Cuando se detecten deficiencias durante la inspección de un vehículo, en particular si constituyen un riesgo para la seguridad vial, el titular del certificado de matrícula de ese vehículo y, en su caso, el operador del vehículo deben subsanar esas deficiencias sin demora. En caso de deficiencias graves, puede ser necesario limitar la utilización del vehículo hasta que hayan sido totalmente subsanadas.
- (28) Cuando el vehículo inspeccionado pertenezca a una categoría de vehículos no sujeta a matriculación en el Estado miembro en el que se ha puesto en circulación, debe permitirse que dicho Estado miembro exija que la prueba de inspección se indique de manera visible en el vehículo.
- (29) Para que en toda la Unión la calidad de las inspecciones sea alta, los equipos que vayan a usarse durante las pruebas, así como su mantenimiento y calibrado, deben ser objeto de comprobaciones en relación con las especificaciones facilitadas por los Estados miembros o por los fabricantes.
- (30) Deben poder utilizarse equipos alternativos que reflejen los avances tecnológicos y la innovación, siempre que se garantice un nivel equivalente de gran calidad en las inspecciones.
- (31) Cuando autoricen centros de inspección técnica en su territorio, los Estados miembros deben tener en cuenta que la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup> excluye de su ámbito de aplicación los servicios de interés general en el ámbito del transporte.
- (32) Los centros de inspección deben garantizar la objetividad y la alta calidad de la inspección técnica de vehículos. En consecuencia, para cumplir los requisitos mínimos en términos de gestión de calidad, los centros de inspección deben cumplir los requisitos establecidos por el Estado miembro que los autorice.
- (33) Unas inspecciones técnicas de calidad requieren que el personal que las efectúe cuente con altas competencias y habilidades. Procede instaurar un sistema de formación que conste de una formación inicial y reciclajes periódicos o el correspondiente examen. Debe establecerse un período transitorio para que el personal pueda adaptarse sin dificultades al nuevo régimen de formación periódica o de examen. A fin de garantizar unos elevados niveles de formación, competencia y nivel de inspección, debe permitirse a los Estados miembros que establezcan requisitos adicionales en materia de competencias y de la correspondiente formación.
- (34) Los inspectores, en el ejercicio de sus tareas, deben actuar de forma independiente y su valoración no debe verse afectada por conflictos de intereses, tampoco de carácter económico o personal. Por consiguiente, la retribución de los inspectores no debe guardar relación directa con los resultados de las inspecciones. Los Estados miembros deben poder imponer requisitos en materia de separación de actividades o permitir que un organismo privado efectúe simultáneamente inspecciones técnicas y reparaciones de vehículos, incluso en un mismo vehículo siempre que el órgano de supervisión haya determinado que se satisfacen las condiciones de mantenimiento de un alto nivel de objetividad.
- (35) No deben alterarse los resultados de las inspecciones técnicas con fines comerciales. Los órganos de supervisión únicamente deben estar autorizados a modificar los resultados de una inspección si estos son manifiestamente incorrectos.
- (36) Para mantener a lo largo del tiempo una elevada calidad en las inspecciones, los Estados miembros deben crear un sistema de aseguramiento de la calidad que abarque los procedimientos de autorización, supervisión y retirada, suspensión o cancelación de la autorización de realizar inspecciones.

<sup>(1)</sup> Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior (DO L 376 de 27.12.2006, p. 36).

- (37) La acreditación de los centros de inspección al amparo del Reglamento (CE) n° 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup> no debe constituir una obligación para los Estados miembros.
- (38) En varios Estados miembros realizan inspecciones técnicas numerosos centros privados acreditados. Para un intercambio eficaz de información a este respecto entre los Estados miembros, conviene designar puntos de contacto nacionales.
- (39) La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen de regulación de los vehículos durante toda su vida útil, desde la homologación al desguace, pasando por la matriculación y las inspecciones. El intercambio de la información que figura en las bases de datos de vehículos de los Estados miembros y los fabricantes debe, en principio, contribuir a aumentar la eficacia de toda la cadena de administración de vehículos y a reducir costes y cargas administrativas. Conviene que la Comisión estudie la viabilidad y la relación coste-beneficio de la creación de una plataforma electrónica de información sobre vehículos aprovechando las soluciones informáticas ya existentes y puestas a prueba con respecto al intercambio de datos internacional con el fin de reducir costes y evitar duplicidades. Al llevar a cabo dicho examen, la Comisión estudiará la forma más adecuada de conectar los sistemas nacionales existentes con vistas al intercambio de información en relación con la inspección técnica y las lecturas de cuentakilómetros entre las autoridades competentes de los Estados miembros responsables de las inspecciones, de la matriculación y de la homologación, los centros de inspección técnica, los fabricantes de equipos de inspección y los fabricantes de vehículos. Conviene también que la Comisión estudie la viabilidad, costes y beneficios de la recopilación y el almacenamiento de la información disponible acerca de los principales componentes de seguridad en vehículos gravemente accidentados, así como la posibilidad de poner a disposición de los inspectores, titulares de certificados de matrícula e investigadores de accidentes, información en forma anónima sobre el historial de accidentes y las lecturas de los cuentakilómetros.
- (40) A fin de garantizar la aplicación uniforme de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Estas competencias de ejecución deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>.
- (41) La Comisión no debe adoptar actos de ejecución relativos a la información que han de facilitar los fabricantes de vehículos de cara a las inspecciones técnicas, en caso de que el comité establecido de conformidad con la presente Directiva no emita una opinión sobre el proyecto de acto de ejecución presentado por la Comisión.
- (42) Para actualizar la designación de categoría del vehículo del artículo 2, apartado 1 y el artículo 5, apartados 1 y 2; actualizar el punto 3 del anexo I con respecto a los métodos; y adaptar el punto 3 del anexo I, en relación con la lista de elementos inspeccionados, métodos, causas de no aceptación y evaluación de las deficiencias, conviene delegar a la Comisión competencias para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Reviste especial importancia que, durante la fase preparatoria, la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas, en particular con expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y adecuada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (43) El buen estado técnico para circular tiene un impacto directo en la seguridad vial, por lo que debe ser objeto de revisiones periódicas. La Comisión debe informar sobre la efectividad de las disposiciones de la presente Directiva, por ejemplo en cuanto al ámbito de aplicación, la frecuencia de las inspecciones, la mejora del sistema de inspecciones técnicas a través del intercambio electrónico de informaciones, así como la posibilidad de un reconocimiento mutuo futuro de los certificados de inspección técnica.
- (44) Las instalaciones y equipos utilizados en los centros de inspección técnica deben cumplir los requisitos aplicables a esos controles. Habida cuenta de que eso requiere grandes inversiones y adaptaciones, que quizás no puedan realizarse de inmediato, debe concederse un período de cinco años para cumplir esos requisitos. Debe preverse también un período de cinco años para que los órganos de supervisión cumplan todos los criterios y requisitos aplicables a la autorización y supervisión de los centros de inspección técnica.

<sup>(1)</sup> Reglamento (CE) n° 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (45) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, la mejora de la seguridad vial mediante el establecimiento de requisitos mínimos comunes y de normas armonizadas sobre las inspecciones técnicas de vehículos en la Unión, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.
- (46) La presente Directiva respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, tal y como se contempla en el artículo 6 del Tratado de la Unión Europea.
- (47) La presente Directiva incorpora y actualiza las normas previstas en la Recomendación 2010/378/UE de la Comisión <sup>(1)</sup>, con objeto de regular mejor los resultados de esas inspecciones.
- (48) La presente Directiva actualiza los requisitos técnicos establecidos en la Directiva 2009/40/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup> y amplía 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. Esa Directiva, por tanto, debe derogarse.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### CAPÍTULO I

### OBJETO, DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

#### Artículo 1

##### Objeto

La presente Directiva establece los requisitos mínimos para un régimen de inspecciones técnicas periódicas de vehículos utilizados para circular por la vía pública.

#### Artículo 2

##### Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a los vehículos con una velocidad nominal superior a 25 km/h pertenecientes a las siguientes categorías, definidas en las Directivas 2002/24/CE, 2003/37/CE y 2007/46/CE:

- 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 – vehículos de la categoría M<sub>1</sub>,
- vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje con más de ocho plazas, excluida la del conductor – vehículos de las categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>,
- vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas – vehículos de la categoría N<sub>1</sub>,
- vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas – vehículos de las categorías N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub>,
- remolques concebidos y fabricados para el transporte de mercancías o de personas, así como para alojar personas y cuya masa máxima supere las 3,5 toneladas – vehículos de las categorías O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub>,
- a partir del 1 de enero de 2022, vehículos de dos o tres ruedas – vehículos de las categorías L3e, L4e, L5e y L7e, con una cilindrada de más de 125 cm<sup>3</sup>,
- tractores de ruedas de la categoría T5 utilizados principalmente en vías públicas con una velocidad nominal máxima superior a 40 km/h.

<sup>(1)</sup> 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 del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (DO L 173 de 8.7.2010, p. 74).

<sup>(2)</sup> 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 (DO L 141 de 6.6.2009, p. 12).

2. Los Estados miembros podrán excluir los siguientes vehículos matriculados en su territorio del ámbito de aplicación de la presente Directiva:

- vehículos que presten servicio o se utilicen en condiciones excepcionales y vehículos que utilicen poco o no utilicen las vías públicas, como los vehículos de interés histórico o de competición,
- vehículos que gozan de inmunidad diplomática,
- vehículos utilizados por las fuerzas armadas, las fuerzas de orden público, los servicios de bomberos, de protección civil y de asistencia o salvamento,
- vehículos utilizados con fines agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderos o pesqueros solo en el territorio del Estado miembro considerado y principalmente en el lugar donde se desarrolle esta actividad, incluidos los caminos agrícolas, los caminos forestales o los campos de cultivo,
- vehículos utilizados exclusivamente en islas pequeñas o zonas escasamente pobladas,
- vehículos especiales que transporten material de circo y atracciones de feria, con una velocidad nominal máxima no superior a 40 km/h y que solo se utilicen en el territorio del Estado miembro considerado,
- las categorías de vehículos L3e, L4e, L5e y L7e, con una cilindrada de más de 125 cm<sup>3</sup>, siempre que los Estados miembros hayan establecido unas medidas alternativas eficaces de seguridad vial para los vehículos de dos o tres ruedas, teniendo particularmente en cuenta las estadísticas pertinentes relativas a la seguridad vial de los últimos cinco años. Los Estados miembros notificarán dichas excepciones a la Comisión.

3. Los Estados miembros podrán introducir requisitos nacionales aplicables a las inspecciones técnicas de los vehículos matriculados en su territorio no incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva y de los vehículos enumerados el apartado 2.

### Artículo 3

#### Definiciones

A efectos únicamente de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) «vehículo»: todo vehículo de motor, o su remolque, que no circule sobre raíles;
- 2) «vehículo de motor»: todo vehículo de ruedas provisto de un motor que se mueva por sus propios medios y que tenga una velocidad nominal máxima superior a 25 km/h;
- 3) «remolque»: todo vehículo con ruedas no autopropulsado, diseñado y fabricado para ser remolcado por un vehículo de motor;
- 4) «semirremolque»: todo remolque diseñado para ser enganchado a un vehículo de motor de tal forma que parte de él repose sobre el vehículo de motor y que una parte sustancial de su peso y del peso de su carga sea soportada por dicho vehículo;
- 5) «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 cuadríciclos;
- 6) «vehículo matriculado en un Estado miembro»: vehículo matriculado o puesto en circulación en un Estado miembro;
- 7) «vehículo de interés histórico»: todo vehículo que el Estado miembro de matriculación o uno de sus órganos autorizados designados considere histórico y que reúna todas las condiciones siguientes:
  - se fabricó o matriculó por primera vez hace treinta años como mínimo,
  - su tipo específico, definido en la legislación aplicable de la Unión o nacional, ha dejado de producirse,
  - su estado de mantenimiento es correcto desde el punto de vista histórico, permaneciendo en su estado original, y no se han modificado de forma sustancial las características técnicas de sus principales componentes;

- 8) «titular del certificado de matrícula»: la persona física o jurídica a cuyo nombre esté matriculado el vehículo;
- 9) «inspección técnica de vehículos»: la inspección de conformidad con el anexo I encaminada a asegurar que un vehículo es seguro para su utilización en la vía pública y es conforme con las características de seguridad y de protección del medio ambiente exigidas y obligatorias;
- 10) «homologación»: procedimiento por el cual un Estado miembro certifica que un vehículo cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos correspondientes previstos en la Directiva 2002/24/CE, la Directiva 2003/37/CE, y la Directiva 2007/46/CE;
- 11) «deficiencias»: fallos técnicos y otros incumplimientos detectados durante una inspección técnica;
- 12) «certificado de inspección técnica»: un certificado de la inspección técnica expedido por la autoridad competente o el centro de inspección que contiene el resultado de la inspección técnica;
- 13) «inspector»: la persona autorizada por un Estado miembro o su autoridad competente para realizar las inspecciones técnicas en un centro de inspección o, en su caso, en nombre de una autoridad competente;
- 14) «autoridad competente»: autoridad u órgano público al que un Estado miembro ha confiado la responsabilidad de gestionar el sistema de inspecciones técnicas, e incluso, cuando proceda, de realizar las inspecciones;
- 15) «centro de inspección»: un órgano o establecimiento público o privado autorizado por un Estado miembro para realizar inspecciones técnicas;
- 16) «órgano de supervisión»: un órgano o conjunto de órganos establecido por un Estado miembro, que es responsable de la supervisión de los centros de inspección técnica. Un órgano de supervisión puede formar parte de una autoridad o autoridades competentes;
- 17) «isla pequeña»: una isla con menos de 5 000 habitantes que no esté no unida a otras partes del territorio mediante puentes o túneles viarios;
- 18) «zona escasamente poblada»: una zona previamente definida con una densidad de población inferior a cinco personas por kilómetro cuadrado;
- 19) «vía pública»: una vía de utilidad pública general, como las calles, carreteras autovías o autopistas tanto si son locales, regionales o nacionales.

## CAPÍTULO II

### OBLIGACIONES GENERALES

#### Artículo 4

#### Responsabilidades

1. Cada Estado miembro garantizará que los vehículos matriculados en su territorio se inspeccionan periódicamente con arreglo a la presente Directiva en centros autorizados por el Estado miembro en que estén matriculados dichos vehículos.
2. Las inspecciones técnicas las realizará el Estado miembro de matriculación del vehículo, a través de un organismo público encargado por dicho Estado miembro de este cometido o de unos organismos o establecimientos designados y supervisados por dicho Estado miembro, que podrán ser organismos privados autorizados para ello.
3. De conformidad con los principios establecidos en los Reglamentos (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup> y el Reglamento (CE) n° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>, la Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, y antes del 20 de mayo de 2018:

<sup>(1)</sup> Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

<sup>(2)</sup> Reglamento (CE) n° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE (DO L 188 de 18.7.2009, p. 1).



- a) un conjunto de prescripciones técnicas sobre los equipos de frenado, la dirección, la visibilidad, las luces, los dispositivos reflectantes, el equipo eléctrico, los ejes, las ruedas, los neumáticos, la suspensión, el chasis, los elementos acoplados al chasis, otros equipos y el ruido necesaria para las inspecciones técnicas de los elementos que deban controlarse y sobre la utilización de los métodos de inspección recomendados, de conformidad con el anexo I, punto 3, y
- b) las normas detalladas relativas al formato de los datos y los procedimientos de acceso a la información técnica correspondiente.

Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen al que se refiere el artículo 19, apartado 2.

Los fabricantes facilitarán a los centros de inspección técnica y a las autoridades competentes pertinentes la información técnica mencionada en la letra a) del primer párrafo sin cargo alguno o a un precio razonable, de forma no discriminatoria.

La Comisión examinará la viabilidad de establecer un único punto de acceso a dicha información.

4. Los Estados miembros velarán por que las responsabilidades para el mantenimiento del vehículo en unas condiciones de seguridad y de poder circular queden consignadas en la legislación nacional.

### CAPÍTULO III

#### REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LAS INSPECCIONES TÉCNICAS

##### Artículo 5

##### Fecha y frecuencia de las inspecciones

1. Los vehículos se someterán a inspección técnica como mínimo según los intervalos siguientes, sin perjuicio del período de flexibilidad aplicado en los Estados miembros en virtud del apartado 3:
  - a) vehículos de las categorías M<sub>1</sub> y N<sub>1</sub>: cuatro años después de la fecha de la primera matriculación, y a partir de entonces, cada dos años;
  - b) vehículos de la categoría M<sub>1</sub> utilizados como taxis o ambulancias, vehículos de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub>: un año después de la fecha de la primera matriculación; después, cada año;
  - c) vehículos de la categoría T5 que se utilizan en la vía pública sobre todo para el transporte comercial por carretera: cuatro años después de la fecha de la primera matriculación, y a partir de entonces, cada dos años.
2. Los Estados miembros establecerán la periodicidad pertinente para someter a inspección técnica a los vehículos de las categorías L3e, L4e, L5e y L7e, con una cilindrada de más de 125 cm<sup>3</sup>.
3. Los Estados miembros o las autoridades competentes podrán establecer un período razonable durante el cual puede realizarse la inspección técnica sin rebasar las frecuencias definidas en el apartado 1.
4. No obstante la fecha de la última inspección técnica, el Estado miembro o la autoridad competente de que se trate pueden exigir que un vehículo se someta a inspección antes de la fecha indicada en los apartados 1 y 2 en los casos siguientes:
  - tras un accidente que haya afectado a los principales componentes relacionados con la seguridad del vehículo, como las ruedas, la suspensión, las zonas de deformación, los sistemas de airbag, la dirección o los frenos,
  - cuando los componentes y sistemas de seguridad y de protección del medio ambiente del vehículo hayan sido alterados o modificados,
  - en caso de cambio de titular del certificado de matrícula del vehículo,
  - si el vehículo ha alcanzado un kilometraje de 160 000 km,
  - en los casos en los que la seguridad vial se vea seriamente afectada.

##### Artículo 6

##### Objeto de la inspección y métodos aplicados

1. Respecto a las categorías de vehículos contempladas en la presente Directiva, excepción hecha de las categorías L3e, L4e, L5e y L7e con una cilindrada de más de 125 cm<sup>3</sup>, los Estados miembros velarán por que las inspecciones técnicas abarquen, como mínimo, los ámbitos indicados en el anexo I, punto 2.

2. Respecto a cada uno de los ámbitos a que se refiere el apartado 1, las autoridades competentes del Estado miembro o el centro de inspección técnica inspeccionarán, como mínimo, los elementos indicados en el anexo I, punto 3, utilizando el método recomendado o un método equivalente aprobado por una autoridad competente y aplicable a la inspección de dichos elementos conforme a lo indicado en el anexo I, punto 3. La inspección podrá también incluir una verificación de si las partes y componentes respectivos de dicho 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.

La inspección deberá llevarse a cabo utilizando técnicas y equipos disponibles actualmente y sin usar herramientas para el desmontaje o retirada de ningún componente del vehículo.

3. Respecto a las categorías L3e, L4e, L5e y L7e, con una cilindrada de más de 125 cm<sup>3</sup>, los Estados miembros determinarán los ámbitos, los elementos y los métodos adecuados de inspección.

#### Artículo 7

##### Evaluación de las deficiencias

1. En relación con cada uno de los elementos objeto de inspección, el anexo I ofrece una lista de posibles deficiencias, junto con su categoría de gravedad.

2. Las deficiencias detectadas durante las inspecciones periódicas de los vehículos se clasificarán en una de las categorías siguientes:

- a) deficiencias técnicas leves que no tienen un efecto significativo en la seguridad del vehículo ni impacto en el medio ambiente, y otros incumplimientos leves;
- b) deficiencias graves que pueden perjudicar la seguridad del vehículo o tener un impacto en el medio ambiente o poner en peligro a otros usuarios de la carretera, así como otros incumplimientos más importantes;
- c) deficiencias peligrosas que crean un riesgo directo e inmediato para la seguridad vial o que tienen un impacto en el medio ambiente que justifique que un Estado miembro o sus autoridades competentes puedan prohibir el uso del vehículo en vías públicas.

3. Un vehículo que presente deficiencias dentro de más de una de las categorías a que se refiere el apartado 2 se clasificará en la categoría correspondiente a la deficiencia más grave. Un vehículo que presente varias deficiencias en la misma materia de inspección, de las que se enumeran entre las materias de inspección a que se refiere el anexo I, punto 2, podrá clasificarse en la categoría de gravedad superior si puede demostrarse que el efecto combinado de dichas deficiencias constituye un riesgo más elevado para la seguridad vial.

#### Artículo 8

##### Certificado de inspección técnica

1. Los Estados miembros garantizarán que los centros de inspección técnica o, si procede, las autoridades competentes que hayan efectuado las pruebas de inspección a un vehículo, expidan un certificado de inspección técnica para ese vehículo en el que se consignen, como mínimo, los elementos estandarizados de los correspondientes códigos armonizados de la Unión indicados en el anexo II.

2. Los Estados miembros garantizarán que los centros de inspección técnica o, si procede, la autoridad competente, faciliten el certificado de la inspección técnica o, en el caso de un certificado de inspección electrónico, una copia impresa certificada del mismo, a la persona que haya presentado el vehículo a inspección.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, en caso de que un vehículo ya matriculado en un Estado miembro vuelva a matricularse, el Estado miembro reconocerá el certificado de inspección técnica expedido por el otro Estado miembro como si lo hubiera expedido él mismo, siempre que dicho certificado de inspección técnica continúe siendo válido en términos de los intervalos de frecuencia establecidos para las inspecciones periódicas en el Estado miembro de nueva matriculación. En caso de duda, el Estado miembro de nueva matriculación podrá verificar el certificado de inspección antes de reconocer su validez. Los Estados miembros notificarán a la Comisión una descripción del certificado de inspección técnica antes del 20 de mayo de 2018. La Comisión informará de ello al comité mencionado en el artículo 19. El presente apartado no se aplicará a las categorías de vehículos L3e, L4e, L5e y L7e.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, apartado 4, y en el apartado 3 del presente artículo, los Estados miembros reconocerán, en principio, la validez del certificado de inspección en caso de cambio de propietario del vehículo, siempre que este cuente con una prueba válida de que ha superado la inspección técnica periódica.

5. A partir del 20 de mayo de 2018 y a más tardar el 20 de mayo de 2021, los centros de inspección técnica comunicarán por vía electrónica a la autoridad competente del Estado miembro de que se trate la información que figura en los certificados de inspección técnica que expidan. Esa notificación tendrá lugar en un plazo de tiempo razonable tras la emisión de cada certificado. Hasta esa fecha, los centros de inspección técnica podrán comunicar la información de que se trate a la autoridad competente por otros medios. Los Estados miembros determinarán el período durante el cual la autoridad competente deberá conservar esta información. La duración de este período no debe ser inferior a 36 meses, sin perjuicio de los sistemas tributarios nacionales de los Estados miembros.

6. Los Estados miembros garantizarán que, 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 electrónicamente. En los casos en que se observe la manipulación de un cuentakilómetros a fin de reducir o representar inadecuadamente el registro de distancias de un vehículo, dicha manipulación será punible mediante sanciones efectivas, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.

7. Los Estados miembros garantizarán que los resultados de la inspección técnica se notifiquen o faciliten cuanto antes por vía electrónica a la autoridad de matriculación del vehículo. Esa notificación incluirá la información que figura en el certificado de inspección técnica.

#### Artículo 9

##### Seguimiento de las deficiencias

1. Si un vehículo presenta solo deficiencias leves, se considerará que ha superado la inspección técnica, se subsanarán dichas deficiencias y no será necesario someter el vehículo a otra inspección.

2. En caso de deficiencias graves, se considerará que no se ha superado la inspección técnica. El Estado miembro o la autoridad competente decidirá sobre el plazo durante el cual podrá utilizarse el vehículo en cuestión antes de que deba someterse a otra inspección. La nueva inspección se realizará dentro de un plazo establecido por el Estado miembro o la autoridad competente, pero no superior a dos meses desde la primera visita.

3. Si las deficiencias son peligrosas, se considerará que no se ha superado la inspección técnica. El Estado miembro o la autoridad competente podrá decidir que el vehículo en cuestión no debe utilizarse en la vía pública y que la autorización para circular por carretera se suspende por un plazo limitado, sin que haya de proceder a una nueva matriculación, hasta que se hayan subsanado las deficiencias y se haya expedido un nuevo certificado de inspección técnica que demuestre que el vehículo está en condiciones de circular.

#### Artículo 10

##### Prueba de inspección

1. El centro de inspección técnica o, si procede, la autoridad competente del Estado miembro que haya realizado la inspección de un vehículo matriculado en su territorio, facilitará una prueba, como una indicación en el permiso de circulación del vehículo, una pegatina, un certificado u otra información fácilmente accesible, a cada vehículo que la haya superado con éxito. En la prueba se indicará la fecha en la que deberá procederse a la siguiente inspección técnica.

Los Estados miembros notificarán a la Comisión una descripción de la prueba antes del 20 de mayo de 2018. La Comisión informará de ello, a su vez, al comité mencionado en el artículo 19.

2. Cuando el vehículo inspeccionado pertenezca a una categoría de vehículos no sujeta a matriculación en el Estado miembro en el que se ha puesto en circulación, dicho Estado miembro podrá exigir que la prueba de inspección se indique de manera visible en el vehículo.

3. A efectos de libertad de circulación, cada Estado miembro reconocerá las pruebas facilitadas por un centro de inspección técnica o una autoridad competente de otro Estado miembro de acuerdo con el apartado 1.

#### CAPÍTULO IV

##### DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS

#### Artículo 11

##### Instalaciones y equipos de inspección

1. Los Estados miembros garantizarán que las instalaciones y los equipos utilizados para realizar las inspecciones técnicas de vehículos cumplan los requisitos técnicos mínimos previstos en el anexo III.

2. Los Estados miembros garantizarán que los centros de inspección o, si procede, la autoridad competente, mantengan sus instalaciones y equipos de acuerdo con las especificaciones proporcionadas por su fabricante.
3. Los equipos de medición se calibrarán periódicamente de conformidad con el anexo III y se comprobarán de acuerdo con las especificaciones proporcionadas por el Estado miembro de que se trate o por el fabricante de los equipos.

#### *Artículo 12*

##### **Centros de inspección**

1. Los centros de inspección en los que los inspectores proceden a las inspecciones técnicas estarán autorizados por un Estado miembro o su autoridad competente.
2. Para cumplir los requisitos mínimos en términos de gestión de calidad, los centros de inspección cumplirán los requisitos establecidos por el Estado miembro que los autorice. Los centros de inspección garantizarán la objetividad y la alta calidad de las pruebas de inspección técnica.

#### *Artículo 13*

##### **Inspectores**

1. Los Estados miembros garantizarán que las inspecciones técnicas de vehículos las realicen inspectores que cumplan los requisitos mínimos de competencia y formación establecidos en el anexo IV. Los Estados miembros podrán establecer requisitos adicionales en lo que respecta a la competencia y a la formación correspondiente.
2. Las autoridades competentes o, en su caso, los centros de formación aprobados, facilitarán un certificado a los inspectores que cumplan los requisitos mínimos de competencia y formación. Dicho certificado contendrá, como mínimo, la información indicada en el anexo IV, punto 3.
3. Los inspectores contratados o autorizados por las autoridades competentes de los Estados miembros o por un centro de inspección a fecha de 20 de mayo de 2018 estarán exentos de los requisitos establecidos en el anexo IV, punto 1.
4. Cuando realicen una inspección técnica, los inspectores no tendrán ningún conflicto de intereses de tal forma que el Estado miembro o la autoridad competente se aseguren de que se mantiene un elevado nivel de imparcialidad y objetividad.
5. Se informará a la persona que presente el vehículo para su inspección de las deficiencias detectadas en el vehículo y que deban subsanarse.
6. Los resultados de una inspección técnica solo podrán ser modificados, en su caso, por el órgano de supervisión o con arreglo al procedimiento establecido por la autoridad competente, cuando sean manifiestamente incorrectos.

#### *Artículo 14*

##### **Supervisión de centros de inspección técnica de vehículos**

1. Los Estados miembros se encargarán de que los centros inspección técnica se sometan a supervisión.
2. Los órganos de gestión realizarán, como mínimo, las tareas previstas en el anexo V, punto 1, y cumplirán los requisitos establecidos en los puntos 2 y 3 de ese mismo anexo.

Los Estados miembros publicarán las normas y procedimientos que rigen la organización, las tareas y los requisitos, incluidos los de independencia, aplicables al personal de un órgano de supervisión.

3. Los centros de inspección técnica gestionados directamente por una autoridad competente estarán exentos de los requisitos relativos a la autorización y supervisión, en los casos en los que el órgano de supervisión forme parte de la autoridad competente.
4. Se puede considerar que los Estados miembros cumplen los requisitos citados en los apartados 2 y 3 del presente artículo, cuando estos exigen que los centros de inspección técnica se acrediten conforme al Reglamento (CE) n° 765/2008.

## CAPÍTULO V

## COOPERACIÓN E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

## Artículo 15

**Cooperación administrativa entre Estados miembros**

1. Los Estados miembros designarán un punto de contacto nacional encargado del intercambio de información con los demás Estados miembros y la Comisión en lo que respecta a la aplicación de la presente Directiva.
2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el nombre y dirección de sus puntos de contacto nacionales a más tardar el 20 de mayo de 2015 y le notificarán sin demora cualquier cambio que se haya producido en esos datos. La Comisión elaborará la lista de todos los puntos de contacto nacionales y la transmitirá a los Estados miembros.

## Artículo 16

**Plataforma electrónica de información sobre vehículos**

La Comisión examinará la viabilidad y la relación costes-beneficios de la creación de una plataforma electrónica de información sobre vehículos aprovechando las soluciones informáticas ya existentes y puestas a prueba con respecto al intercambio de datos internacional con el fin de reducir costes y evitar duplicaciones. Al efectuar dicho examen, la Comisión estudiará la forma más adecuada de conectar los sistemas nacionales existentes con vistas a facilitar el intercambio de información relativa a la inspección técnica y a las lecturas de cuentakilómetros entre las autoridades competentes de los Estados miembros responsables de las inspecciones, de la matriculación y de la homologación, los centros de inspección técnica, los fabricantes de equipos de inspección y los fabricantes de vehículos.

La Comisión también estudiará la viabilidad, los costes y los beneficios de la recopilación y el almacenamiento de la información disponible acerca de los principales componentes de seguridad en vehículos gravemente accidentados así como la posibilidad de facilitar, en forma anónima, informaciones sobre el historial de accidentes y las lecturas de los cuentakilómetros a los inspectores, titulares de certificados de matrícula e investigadores de accidentes.

## CAPÍTULO VI

## ACTOS DELEGADOS Y ACTOS DE EJECUCIÓN

## Artículo 17

**Actos delegados**

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 18, a fin de:

- actualizar solo la designación de categoría del vehículo a que se refiere el artículo 2, apartado 1, y el artículo 5, apartados 1 y 2, según corresponda en caso de modificaciones de las categorías de vehículos como consecuencia de modificaciones de la legislación sobre homologación a que se refiere el artículo 2, apartado 1, sin afectar al ámbito y a las frecuencias de las inspecciones,
- actualizar el punto 3 del anexo I, en el caso de que se llegue a disponer de métodos de inspección más eficientes y eficaces, sin ampliar la lista de elementos objeto de inspección,
- adaptar el punto 3 del anexo I, tras concluirse una evaluación positiva de los costes y beneficios que supone, en relación con la lista de elementos objeto de inspección, los métodos, las causas de rechazo y la valoración de las deficiencias, en caso de modificarse los requisitos obligatorios pertinentes para la homologación en la legislación de la Unión en materia de seguridad o de medio ambiente.

## Artículo 18

**Ejercicio de la delegación**

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 17 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 19 de mayo de 2014. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 17 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 17 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

#### Artículo 19

##### Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité («Comité de Inspección Técnica»). Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011. Si el Comité no emite dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n° 182/2011.

#### CAPÍTULO VII

##### DISPOSICIONES FINALES

#### Artículo 20

##### Informes

1. A más tardar el 30 de abril de 2020, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación y las repercusiones de la presente Directiva, en particular por lo que respecta al nivel de armonización de las inspecciones técnicas periódicas, la eficacia de las disposiciones sobre el ámbito de aplicación, la frecuencia de las inspecciones, el reconocimiento mutuo de los certificados de inspección en los casos de nueva matriculación de un vehículo procedente de otro Estado miembro y los resultados del estudio referente a la viabilidad de introducir una plataforma electrónica de información sobre vehículos, como se indica en el artículo 16. Dicho informe analizará asimismo si es necesario actualizar los anexos, en particular a la luz de los avances técnicos y de la práctica. El informe se presentará tras la consulta del comité indicado en el artículo 19 e irá acompañado, en caso necesario, de propuestas legislativas.

2. A más tardar el 30 de abril de 2019, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe basado en estudios independientes sobre la efectividad de la inclusión de remolques ligeros y de vehículos de dos o tres ruedas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva. En el informe se evaluará la evolución de la situación de seguridad vial en la Unión y, para cada subcategoría de vehículos de la categoría L, comparará los resultados de las medidas nacionales en materia de seguridad vial, teniendo en cuenta la distancia media recorrida por dichos vehículos. La Comisión evaluará, en particular, si las normas y el coste de las inspecciones técnicas periódicas de cada categoría de vehículos guardan proporción con los objetivos fijados en materia de seguridad vial. El informe irá acompañado de una evaluación de impacto detallada en la que se analicen los costes y beneficios en toda la Unión, atendiendo también a las especificidades de los Estados miembros. El informe estará disponible como mínimo seis meses antes de la presentación, en su caso, de cualquier propuesta legislativa por la que se incluyan nuevas categorías en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

#### Artículo 21

##### Sanciones

Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable en caso de incumplimiento de las disposiciones de la presente Directiva y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones serán eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.

#### Artículo 22

##### Disposiciones transitorias

1. Los Estados miembros podrán autorizar, durante un período máximo de cinco años desde el 20 de mayo de 2018 el uso de las instalaciones y equipos a que se refiere el artículo 11 que no cumplan los requisitos mínimos establecidos en el anexo III para realizar inspecciones técnicas.

2. Los Estados miembros aplicarán los requisitos previstos en el anexo V a más tardar a partir del 1 de enero de 2023.

*Artículo 23*

**Transposición**

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el 20 de mayo de 2017, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Aplicarán dichas disposiciones a partir del 20 de mayo de 2018.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

*Artículo 24*

**Derogación**

Queda derogada la Directiva 2009/40/CE con efectos a partir del 20 de mayo de 2018.

*Artículo 25*

**Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 26*

**Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 3 de abril de 2014.

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

M. SCHULZ

*Por el Consejo*

*El Presidente*

D. KOURKOULAS

## ANEXO I

**REQUISITOS MÍNIMOS SOBRE EL OBJETO Y LOS MÉTODOS RECOMENDADOS DE INSPECCIÓN****1. DISPOSICIONES GENERALES**

El presente anexo identifica los sistemas y los componentes del vehículo que deben ser inspeccionados; detalla los métodos recomendados para llevar a cabo su inspección y los criterios que se deben emplear para determinar que su estado es aceptable.

La inspección abarcará al menos los elementos enumerados en el punto 3, siempre que estos afecten al equipamiento del vehículo que se somete a inspección en el Estado miembro de que se trate. La inspección podrá también incluir una verificación de si las partes y componentes en cuestión de dicho 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.

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 los métodos de inspección recomendados aceptados por las autoridades competentes. La autoridad competente debe cerciorarse de que se cumplen las normas de seguridad y protección medioambiental.

La inspección de todos los puntos enumerados a continuación se considerará obligatoria en el contexto de una inspección periódica de vehículos, excepto de aquellos marcados con la indicación «X» que están relacionados con el estado del vehículo y su aptitud para circular pero que no se consideran esenciales en una inspección técnica.

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.

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.

**2. MATERIAS DE 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 M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>.

**3. OBJETO Y MÉTODOS DE INSPECCIÓN, EVALUACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS DE LOS VEHÍCULOS**

La inspección abarcará al menos los elementos que se recogen en el cuadro que figura a continuación y utilizará las normas mínimas y los métodos recomendados en él.

Para cada uno de los sistemas y componentes del vehículo objeto de inspección, se realizará la evaluación de las deficiencias de acuerdo con los criterios establecidos en el cuadro, caso por caso.

Las deficiencias que no figuran en el presente anexo se evaluarán en términos de los riesgos que representen para la seguridad vial.



Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
<b>0. IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO</b>					
0.1. Placas de matrícula [si lo precisan los requisitos <sup>1</sup>	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	
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		
<b>1. DISPOSITIVOS DE FRENADO</b>					
<b>1.1. Estado mecánico y funcionamiento</b>					
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.  <i>Nota:</i> 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.  <i>Nota:</i> 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	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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 <sup>1</sup>		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 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	Peligrosa
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. Si afecta a su función.	X	X	
		c) Pérdidas excesivas. Si afecta a su función.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		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. Dispositivo de vaciado inoperante.	X	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		

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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. Riesgos de daños.	X	X	
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. Tubos flexibles dañados o rozados.	X	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	
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

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		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	
		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	
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 corroídos. 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	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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		

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		f) Datos ilegibles o que no se ajustan a los requisitos <sup>1</sup> .	X		
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.		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 corroídos, 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 <sup>3</sup> Afecta al rendimiento del frenado.		X	X



Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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	
		d) Retraso anormal en el funcionamiento de los frenos en cualquiera de las ruedas.		X	
		e) Fluctuación excesiva 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	Peligrosa
1.2.2. Eficiencia	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Las pruebas en carretera deben llevarse a cabo en condiciones secas en una carretera llana y recta.</p>	<p>No se obtienen, al menos, los valores mínimos siguientes <sup>(1)</sup>:</p> <p>1. Vehículos matriculados por primera vez después del 1/1/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categoría M<sub>1</sub>: 58 %</li> <li>— Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Categoría N<sub>1</sub>: 50 %</li> <li>— Categorías N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Categorías O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub>: <ul style="list-style-type: none"> <li>— para semirremolques: 45 % <sup>(2)</sup></li> <li>— para remolques con barra de tracción: 50 %</li> </ul> </li> </ul>		X	
		<p>2. Vehículos matriculados por primera vez antes del 1/1/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categorías M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>: 50 % <sup>(3)</sup></li> <li>— Categoría N<sub>1</sub>: 45 %</li> <li>— Categorías N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub>: 43 % <sup>(4)</sup></li> <li>— Categorías O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub>: 40 % <sup>(5)</sup></li> </ul>		X	
		<p>3. Otras categorías</p> <p>Categorías L (ambos frenos juntos):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categoría L1e: 42 %</li> <li>— Categorías L2e, L6e: 40 %</li> <li>— Categoría L3e: 50 %</li> <li>— Categoría L4e: 46 %</li> <li>— Categorías L5e, L7e: 44 %</li> </ul> <p>Categoría L (freno de rueda posterior):</p> <p>todas las categorías: 25 % de la masa total del vehículo</p> <p>Se alcanza menos del 50 % de los valores anteriores.</p>		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa

## 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.		X	X
		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.		X	X
		c) El esfuerzo de frenado no es progresivo (bloqueo).		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 % <sup>(6)</sup> 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
--------------------	------------------------------------	---	--	---	---

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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
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).		X	
		b) El sistema no funciona.		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.		X	
		b) El dispositivo de aviso muestra funcionamiento defectuoso del sistema.		X	
		c) Sensores de velocidad de rueda inexistentes o dañados.		X	
		d) Conexiones dañadas.		X	
		e) Otros componentes inexistentes o dañados.		X	
		f) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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.		X	
		b) El dispositivo de aviso muestra funcionamiento defectuoso del sistema.		X	
		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 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.		X	
		b) Mecanismos torcidos o estrías desgastadas. Afecta a su función.		X	X
		c) Desgaste excesivo de algún mecanismo. Afecta a su función.		X	X
		d) Holgura excesiva del eje de dirección. Afecta a su función.		X	X
		e) Fugas. Fugas con goteo.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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.		X	X
		b) Orificios de sujeción al chasis ovalados. Afecta gravemente a las fijaciones.		X	X
		c) Pernos de sujeción ausentes o rotos. Afecta gravemente a las fijaciones.		X	X
		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.		X	X
		b) Desgaste excesivo en juntas. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
		c) Roturas o deformación de cualquier componente. Afecta a su función.		X	X
		d) Ausencia de dispositivos de inmovilización.		X	
		e) Falta de alineación de componentes (por ejemplo biela de arrastre o barra de acoplamiento).		X	
		f) Modificación peligrosa <sup>3</sup> . Afecta a su función.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		g) Guardapolvo dañado o deteriorado. Sin guardapolvo o guardapolvo muy deteriorado.	X	X	
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.		X	
		b) Los topes de la dirección no actúan o no existen.		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.		X	
		b) Líquido insuficiente (por debajo de la marca MIN). Depósito insuficiente.	X	X	
		c) El mecanismo no funciona. Afecta a la dirección.		X	X
		d) El mecanismo está roto o no está sujeto. Afecta a la dirección.		X	X
		e) Componentes no alineados o que tropiezan. Afecta a la dirección.		X	X
		f) Modificación peligrosa <sup>3</sup> Afecta a la dirección.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		g) Cables/manguitos dañados, excesivamente corroídos. Afecta a la dirección.		X	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.		X	X
		b) Ausencia de elemento de retención en el buje del volante. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
		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.		X	
		b) Holgura excesiva de la parte superior de la columna en sentido radial desde el eje de la columna.		X	
		c) Unión flexible deteriorada.		X	
		d) Fijación defectuosa. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
		e) Modificación peligrosa <sup>3</sup> .			X



Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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 <sup>1</sup> . Afecta a la seguridad de la dirección.		X	X
2.4. Alineación de las ruedas (X) <sup>2</sup>	Comprobar la alineación de las ruedas directrices con el equipo adecuado.	Alineación no conforme con los datos o las especificaciones del fabricante del vehículo <sup>1</sup> . 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.		X	X
		b) Holgura excesiva. Afecta a la conducción en línea recta; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
		c) Fijación defectuosa. Afecta gravemente a la fijación.		X	X
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

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		c) La dirección asistida no funciona.		X	
		d) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
<b>3. VISIBILIDAD</b>					
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		
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		
		b) Vidrios o panel transparente (incluyendo recubrimiento reflectante o tintado) no conforme con las especificaciones <sup>1</sup> (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		
		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
3.3. Espejos o dispositivos retrovisores	Inspección visual.	a) Espejo o dispositivo inexistente o no conforme con los requisitos <sup>1</sup> (al menos dos dispositivos de retrovisión disponibles).  Menos de dos dispositivos de retrovisión disponibles.		X	
				X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		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	
3.4. Limpiaparabrisas	Inspección visual y funcionamiento.	a) El limpiaparabrisas no funciona o no está presente, o no es conforme con los requisitos <sup>1</sup> .		X	
		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 (X) <sup>2</sup>	Inspección visual y funcionamiento.	El sistema no funciona o lo hace de forma claramente defectuosa.	X		

#### 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	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		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 requisitos <sup>1</sup> .		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 requisitos <sup>1</sup> (número de faros iluminados al mismo tiempo). Se rebasa la intensidad máxima del alumbrado delantero.	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 requisitos <sup>1</sup>	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos <sup>1</sup> .		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	
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	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
4.1.6. Dispositivos limpia-faros (cuando sean obligatorios)	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible.	Dispositivo inoperante. 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 requisitos <sup>1</sup> . 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 requisitos <sup>1</sup>	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos <sup>1</sup> . 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	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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 <sup>1</sup> . 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 <sup>1</sup>	Inspección visual y funcionamiento.	Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos <sup>1</sup> . Luz de freno blanca o intensidad de luz muy reducida.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa

## 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	
4.4.2. Conmutación	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos <sup>1</sup> . No funciona	X	X	
4.4.3. Cumplimiento de los requisitos <sup>1</sup>	Inspección visual y funcionamiento.	Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos <sup>1</sup> .		X	
4.4.4. Cadencia de las pulsaciones	Inspección visual y funcionamiento.	Frecuencia de intermitencia que no cumple los requisitos <sup>1</sup> (diferencia en la frecuencia de más del 25 %).	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	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de que se desprenda o deslumbre.	X	X	
4.5.2. Orientación (X) <sup>2</sup>	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	
4.5.3. Conmutación	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos <sup>1</sup> . No funciona.	X	X	
4.5.4. Cumplimiento de los requisitos <sup>2</sup>	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos <sup>1</sup> .		X	
		b) El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos <sup>1</sup> .		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	
4.6.2. Cumplimiento de los requisitos <sup>1</sup>	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos <sup>1</sup> .		X	
		b) El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos <sup>1</sup> .		X	



Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
4.6.3. Conmutación	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos <sup>1</sup> . 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	
4.7.2. Cumplimiento de los requisitos <sup>1</sup>	Inspección visual y funcionamiento.	El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos <sup>1</sup> .	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 <sup>1</sup>	Inspección visual.	Dispositivo, color reflejado o posición no conforme con los requisitos <sup>1</sup> . Falta o refleja rojo hacia delante o blanco hacia atrás.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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 <sup>1</sup>	Inspección visual y funcionamiento.	No conforme con los requisitos <sup>1</sup> .	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	
		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
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

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		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 (X) <sup>2</sup>	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara/catadióptrico colocado no conforme a los requisitos <sup>1</sup> . Emite/refleja luz roja por delante o luz blanca por detrás.	X	X	
		b) Funcionamiento de las luces no conforme con los requisitos <sup>1</sup> . 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	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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 vehículos 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 <sup>3</sup> . 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	Peligrosa
5.2. Ruedas y neumáticos					
5.2.1. Cubo de rueda	Inspección visual.	a) Tuercas 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 <sup>1</sup> 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 <sup>1</sup> 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	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		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 <sup>1</sup> .		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 <sup>1</sup> . 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	

## 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

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		c) Muelle inexistente. Afecta muy gravemente al muelle principal (ballesta) o a las ballestas adicionales.		X	X
		d) Modificación peligrosa <sup>3</sup> . Separación insuficiente con otras partes del vehículo; no funciona el sistema de muelles.		X	X
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.	X	X	
		b) Amortiguador dañado que presenta señales de fugas importantes o funcionamiento incorrecto.		X	
5.3.2.1. Prueba de la eficacia de la amortiguación (X) <sup>2</sup>	Utilícese un equipo especial y compárense las diferencias del lado izquierdo y lado derecho.	a) Diferencia significativa entre lado izquierdo y derecho.		X	
		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.		X	X
		b) algún componente dañado o excesivamente corroído. Afecta a la estabilidad del componente, o componente roto.		X	X
		c) Modificación peligrosa <sup>3</sup> Separación insuficiente con otras partes del vehículo; no funciona el sistema.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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.		X	X
		b) Guardapolvo muy deteriorado. Sin guardapolvo o guardapolvo roto.	X	X	
5.3.5. Suspensión neumática	Inspección visual.	a) El sistema no funciona.			X
		b) Algún componente dañado, modificado o deteriorado de forma que afecte negativamente al funcionamiento del sistema. Afecta gravemente al funcionamiento del sistema.		X	X
		c) Fuga audible.		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.		X	X
		b) Placas de refuerzo o sujeciones sueltas. Mayoría de sujeciones sueltas; resistencia insuficiente de la estructura.		X	X
		c) Corrosión excesiva que afecta a la rigidez del conjunto. Resistencia insuficiente de la estructura.		X	X



Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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.		X	
		b) Humos que penetran en la cabina o el habitáculo. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X
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 <sup>1</sup> .			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 <sup>1</sup> .		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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 <sup>3</sup> (elementos auxiliares). Modificación peligrosa <sup>3</sup> (elementos principales).		X	X
		h) Acoplamiento demasiado endeble.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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	
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 (X) <sup>2</sup>	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	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		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 <sup>3</sup> 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

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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	
6.2.4. Suelo	Inspección visual sobre foso o en plataforma elevada.	Suelo flojo o muy deteriorado. Estabilidad insuficiente.		X	X
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 <sup>1</sup> . Se supera el número de asientos permitido; su posición no cumple los requisitos.	X	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

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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	
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 <sup>1</sup> . 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 antisalpica-duras	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 <sup>1</sup> . 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 <sup>1</sup> .		X	
		c) Riesgo de que se despliegue con el vehículo en movimiento.			X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
6.2.12. Agarraderos y reposapiés	Inspección visual.	a) Inexistentes, sueltos o con mucha corrosión.		X	
		b) No conforme con los requisitos <sup>1</sup> .		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	
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 <sup>1</sup> .		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	
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

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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	
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 (X) <sup>2</sup>	Inspección visual.	a) Falta.		X	
		b) No conforme con los requisitos <sup>1</sup> . Si es obligatorio (por ejemplo taxis, autobuses, autocares, etc.).	X		X
7.3. Cerraduras y dispositivos antirobo	Inspección visual y funcionamiento.	a) El dispositivo que impide la conducción del vehículo no funciona.	X		
		b) Defectuosos. Bloqueo o inmovilización imprevistos.		X	X
7.4. Triángulo de señalización de peligro (cuando sea obligatorio) (X) <sup>2</sup>	Inspección visual.	a) No existe o está incompleto.	X		
		b) No conforme con los requisitos <sup>1</sup> .	X		



Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
7.5. Botiquín de urgencia (cuando sea obligatorio) (X) <sup>2</sup>	Inspección visual.	Ausente, incompleto o no conforme con los requisitos <sup>1</sup> .	X		
7.6. Calzos de rueda (cuñas) (cuando sean obligatorios) (X) <sup>2</sup>	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 <sup>1</sup> . El sonido emitido podría confundirse con sirenas oficiales.	X	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 <sup>1</sup> . Falta (si es obligatorio).	X	X	
		b) Funcionamiento alterado. Totalmente inoperante.	X	X	
		c) Sin iluminación suficiente. Sin ninguna iluminación.	X	X	
7.9. Tacógrafo (si está montado/si es obligatorio)	Inspección visual.	a) No instalado conforme a los requisitos <sup>1</sup> .		X	
		b) Inoperante.		X	
		c) Precintos defectuosos o inexistentes.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		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	
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 <sup>1</sup> .		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	
7.11. Cuentakilómetros (si está disponible) (X) <sup>2</sup>	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	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		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	

## 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 vehículo en reposo empleando un sonómetro)	a) Niveles de ruido superiores a los permitidos en los requisitos <sup>2</sup> .		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	Peligrosa
8.2.1.2 Emisiones gaseosas	<p>— Vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 5 y Euro V <sup>(7)</sup>: Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos<sup>1</sup> 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.</p> <p>— Vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI <sup>(8)</sup>: Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos<sup>1</sup> o lectura del DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos<sup>1</sup>. Mediciones no aplicables a los motores de dos tiempos.</p>	a) Las emisiones gaseosas superan los niveles específicos dados por el fabricante,		X	
		<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, — 4,5 %, o — 3,5 % según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos<sup>1</sup>.</p> <p>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 % <sup>(7)</sup> — con el motor al ralentí acelerado, 0,2 % según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos<sup>1</sup>.</p>		X	
		c) Coeficiente lambda superior a $1 \pm 0,03$ o no conforme con la especificación del fabricante.		X	
		d) La lectura del DAB indica una falta de conformidad significativa.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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	
8.2.2.2. Opacidad Los vehículos matriculados o puestos en circulación antes del 1 de enero de 1980 están exentos de este requisito	<p>— Vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 5 y Euro V <sup>(7)</sup>: 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.</p> <p>— Vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI <sup>(8)</sup>: 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 requisitos<sup>1</sup>.</p> <p>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.</p>	a) Para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos <sup>1</sup> ,  la opacidad supera el nivel registrado en la placa del fabricante colocada en el vehículo.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
	<p>2. Requisitos previos:</p> <p>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.</p> <p>ii) El tubo de escape deberá ser purgado mediante un mínimo de tres ciclos de aceleración en vacío o con un método equivalente.</p>				
		<p>b) Cuando no se disponga de esta información o cuando los requisitos<sup>1</sup> no permitan la utilización de valores de referencia,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— en motores de aspiración natural: 2,5 m<sup>-1</sup>,</li> <li>— en motores de turbocompresión: 3,0 m<sup>-1</sup>,</li> <li>— o, tratándose de vehículos comprendidos en los requisitos<sup>1</sup> o matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos<sup>1</sup>,</li> <li>1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(10)</sup></li> <li>o 0,7 m<sup>-1</sup> <sup>(11)</sup>.</li> </ul>		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
	<p>Procedimiento de ensayo</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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, <math>\frac{2}{3}</math> 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.</p> <p>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. Los Estados miembros podrán limitar el número de ciclos de ensayo.</p>				

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
	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					
Radiointerferencia (X) <sup>2</sup>		Cualquier incumplimiento de los requisitos <sup>1</sup> .	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 M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>					
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.		X	
		d) Mando a distancia de las puertas o los dispositivos de aviso defectuoso.		X	
		e) No conforme con los requisitos <sup>1</sup> . Anchura de puerta insuficiente.	X		X



Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
9.1.2 Salidas de emergencia	Inspección visual y funcionamiento (cuando corresponda).	a) Funcionamiento defectuoso.		X	
		b) Rótulos de salidas de emergencia ilegibles. Rótulos de salidas de emergencia ausentes.	X	X	
		c) Ausencia de martillo para romper vidrio.	X		
		d) No conformes con los requisitos <sup>1</sup> . Anchura insuficiente o acceso bloqueado.	X	X	
9.2. Sistema antivaho y antihielo (X) <sup>2</sup>	Inspección visual y funcionamiento.	a) No funcionan correctamente. 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 (X) <sup>2</sup>	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.	Los asientos plegables (si se permiten) no funcionan automáticamente. Bloquean una salida de emergencia.	X	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 requisitos <sup>1</sup> . Pueden provocar lesiones.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
9.5. Dispositivos de alumbrado interior y navegación (X) <sup>2</sup>	Inspección visual y funcionamiento.	Dispositivo defectuoso o no conforme con los requisitos <sup>1</sup> . Totalmente inoperante.	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 requisitos <sup>1</sup> . 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 requisitos <sup>1</sup> . Anchura insuficiente o altura excesiva.	X	X	
9.8. Sistema de comunicación con los pasajeros (X) <sup>2</sup>	Inspección visual y funcionamiento.	Sistema defectuoso. Totalmente inoperante.	X	X	
9.9. Letreros (X) <sup>2</sup>	Inspección visual.	a) Letrero inexistente, erróneo o ilegible.	X		
		b) No conformes con los requisitos <sup>1</sup> . Información falsa.	X	X	
9.10. Requisitos relativos al transporte de niños (X) <sup>2</sup>					
9.10.1. Puertas	Inspección visual.	Protección de puertas no conforme con los requisitos <sup>1</sup> 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 requisitos <sup>1</sup> .	X		

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
9.11. Requisitos relativos al transporte de personas con movilidad reducida (X) <sup>2</sup>					
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). 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 <sup>1</sup> .		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). Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X	
		d) No conforme con los requisitos <sup>1</sup> .		X	
9.11.3 Señalización y equipos especiales	Inspección visual.	Señalización o equipos especiales inexistentes o no conformes con los requisitos <sup>2</sup> .		X	
9.12. Otros equipos especiales (X) <sup>2</sup>					
9.12.1 Instalación para la preparación de alimentos	Inspección visual.	a) Instalación no conforme con los requisitos <sup>1</sup> .		X	
		b) Instalación dañada de tal forma que es peligrosa su utilización.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
9.12.2 Instalación sanitaria	Inspección visual.	Instalación no conforme con los requisitos <sup>1</sup> . Puede provocar lesiones.	X	X	
9.12.3. Otros dispositivos (por ejemplo sistemas audio-visuales)	Inspección visual.	No conforme con los requisitos <sup>1</sup> . Afecta al funcionamiento seguro del vehículo.	X	X	

(<sup>1</sup>) Las categorías de vehículos que están excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva figuran en el cuadro a título orientativo.

(<sup>2</sup>) 43 % para semirremolques homologados antes del 1 de enero de 2012.

(<sup>3</sup>) 48 % para los vehículos no equipados con ABS u homologados antes del 1 de octubre de 1991.

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

(<sup>5</sup>) 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.

(<sup>6</sup>) 2,5m/s<sup>2</sup> en el caso de los vehículos N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> registrados por primera vez después del 1 de enero de 2012.

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

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

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

(<sup>10</sup>) 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.

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

#### NOTAS EXPLICATIVAS:

<sup>1</sup> 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 del país de matriculación. Estas causas de rechazo serán aplicables únicamente cuando se haya comprobado el cumplimiento de los requisitos.

<sup>2</sup> (X) identifica aquellos puntos que están relacionados con el estado del vehículo y su aptitud para circular pero que no se consideran esenciales en una inspección técnica de vehículos.

<sup>3</sup> 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

**CONTENIDO MÍNIMO DEL CERTIFICADO DE INSPECCIÓN TÉCNICA**

El certificado expedido a raíz de una inspección técnica abarcará al menos los elementos siguientes precedidos por los correspondientes códigos armonizados de la Unión:

- 1) Número de bastidor del vehículo (número VIN o número de chasis).
  - 2) Número de matrícula y símbolo del país de matriculación Lugar y fecha de la inspección.
  - 3) Lugar y fecha de la inspección.
  - 4) Lectura del cuentakilómetros en el momento de la inspección, si se dispone de la misma.
  - 5) Categoría del vehículo, si se dispone de la misma.
  - 6) Deficiencias detectadas, y categoría de gravedad.
  - 7) Resultado de la inspección técnica.
  - 8) Fecha de la siguiente inspección periódica o de caducidad del certificado vigente, si no se da esta información por otros medios.
  - 9) Nombre de la entidad o del centro que realiza la inspección y firma o identificación del inspector responsable de la misma.
  - 10) Otra información.
-

## ANEXO III

**REQUISITOS MÍNIMOS DE LAS INSTALACIONES Y DE LOS EQUIPOS UTILIZADOS PARA REALIZAR LAS INSPECCIONES TÉCNICAS DE VEHÍCULOS**

## I Instalaciones y equipo

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 de inspección técnica. El equipo de inspección necesario dependerá de las categorías de vehículos que deban inspeccionarse, como figura en el cuadro I. 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 con una 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 pruebas de rodillos para frenos capaz de medir, indicar y registrar las fuerzas de frenado y la presión del aire en los sistemas de frenos neumáticos de acuerdo con el anexo A de la norma ISO 21069-1, sobre los requisitos técnicos del banco de pruebas de rodillos para frenos o normas equivalentes;
- 4) para la inspección de vehículos con una masa máxima hasta 3,5 toneladas, un banco de 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 indicarlas, o

un banco de pruebas de placa para frenos equivalente al banco de pruebas 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 deceleraciones, en el caso de instrumentos de medición discontinua deben registrar o almacenar 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:
    - movimiento longitudinal y transversal mínimo de 95 mm,
    - velocidad de movimiento longitudinal y transversal de 5 cm/s a 15 cm/s;

- 9) un sonómetro de clase II, en caso de medirse el nivel sonoro;
- 10) un analizador de cuatro gases, conforme a la Directiva 2004/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>;
- 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) un aparato para la conexión con la interfaz electrónica del vehículo, como una herramienta de exploración DAB;
- 15) un aparato para detectar fugas de GLP/GNC/GNL, en caso de que se inspeccionen este tipo de vehículos.

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.

## II Calibrado de los equipos utilizados para las mediciones

A menos que la legislación europea correspondiente especifique lo contrario, el intervalo entre dos calibrados sucesivos no podrá exceder de:

- 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.

---

<sup>(1)</sup> Directiva 2004/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativa a los instrumentos de medida (DO L 135 de 30.4.2004, p. 1).

Cuadro I<sup>(1)</sup>

Equipo obligatorio para efectuar una inspección técnica																		
Vehículos		Categoría		Equipo obligatorio para cada punto enumerado en la sección I														
	Masa máxima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motocicletas			1															
		L1e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Vehículos para el transporte de personas																		



Equipo obligatorio para efectuar una inspección técnica

Vehículos		Categoría		Equipo obligatorio para cada punto enumerado en la sección I														
	Masa máxima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	hasta 3 500 kg	M <sub>1</sub> ,M <sub>2</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	hasta 3 500 kg	M <sub>1</sub> ,M <sub>2</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> ,M <sub>3</sub>	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> ,M <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Vehículos para el transporte de mercancías																		
	hasta 3 500 kg	N <sub>1</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	hasta 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub>	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub>	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	N <sub>1</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	hasta 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Equipo obligatorio para efectuar una inspección técnica																		
Vehículos		Categoría		Equipo obligatorio para cada punto enumerado en la sección I														
	Masa máxima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub> ,T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub> ,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Remolques	Hasta 750 kg	O <sub>1</sub>		x													x	
	de 750 a 3 500 kg	O <sub>2</sub>		x	x		x										x	
	> 3 500 kg	O <sub>3</sub> ,O <sub>4</sub>		x	x	x			x	x	x						x	

(<sup>1</sup>) Se incluyen a título ilustrativo las categorías de vehículos excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva.

<sup>1</sup> G = motor de gasolina; D = motor diésel (encendido por compresión)

## ANEXO IV

**REQUISITOS MÍNIMOS DE COMPETENCIA, FORMACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE LOS INSPECTORES**

## 1. Competencia

Antes de aprobar a un candidato al puesto de inspector para la realización de inspecciones técnicas periódicas, los Estados miembros o las autoridades competentes se cerciorarán de que el solicitante:

a) tiene conocimientos certificados en materia de vehículos de carretera en los ámbitos siguientes:

- mecánica,
- dinámica,
- dinámica de los vehículos,
- motores de combustión,
- materiales y transformación de materiales,
- electrónica,
- electricidad,
- componentes electrónicos de los vehículos,
- aplicaciones informáticas;

b) posee 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 que cubra los ámbitos antes mencionados.

## 2. Formación inicial y actualizaciones

Los Estados miembros o las autoridades competentes velarán por que los inspectores reciban la formación inicial y las actualizaciones adecuadas, o superen los exámenes correspondientes, con elementos teóricos y prácticos, que les faculten para llevar a cabo inspecciones técnicas.

Los contenidos mínimos de la formación inicial y de reciclaje o del examen correspondiente incluirán los temas siguientes:

a) Formación inicial o examen correspondiente

La formación inicial proporcionada por el Estado miembro o por un centro de formación autorizado por el Estado miembro deberá incluir al menos los temas siguientes:

i) Tecnología de la automoción:

- sistemas de frenado,
- sistemas de dirección,
- campos de visión,
- instalación de luces, equipo de alumbrado y componentes electrónicos,
- ejes, ruedas y neumáticos,
- chasis y carrocería,
- emisiones contaminantes,
- requisitos adicionales para vehículos especiales.

- ii) Métodos de inspección.
  - iii) Evaluación de deficiencias.
  - iv) Requisitos legales aplicables en lo que se refiere al estado del vehículo para su homologación.
  - v) Requisitos legales referentes a las inspecciones técnicas de vehículos.
  - vi) Disposiciones administrativas sobre la homologación, la matriculación y la inspección técnica de vehículos.
  - vii) aplicaciones de tecnologías de la información en materia de inspección y gestión.
- b) Formación de reciclaje o examen correspondiente

Los Estados miembros garantizarán que, de forma regular, los inspectores reciban una formación de reciclaje o superen el examen correspondiente, proporcionados o establecidos por el Estado miembro o por un centro de formación autorizado por el Estado miembro.

Los Estados miembros velarán por que el contenido de la formación de reciclaje o del examen correspondiente permita a los inspectores mantener y actualizar los conocimientos y la aptitud necesarios en relación con los temas mencionados en la anterior letra a), incisos i) a vii).

### 3. Certificado de competencia

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

- identidad del inspector (nombre y apellidos),
  - categorías de vehículos para los que se autoriza al inspector a realizar la inspección técnica,
  - nombre de la autoridad emisora,
  - fecha de emisión.
-

## ANEXO V

**ÓRGANOS DE SUPERVISIÓN**

Las normas y los procedimientos relativos a los órganos de supervisión establecidos por los Estados miembros de conformidad con el artículo 14 deberán abarcar al menos los requisitos mínimos siguientes:

1. Tareas y actividades de los órganos de supervisión

Los órganos de supervisión deberán realizar al menos las tareas siguientes:

a) Acreditación de los centros de inspección:

- comprobar si se cumplen los requisitos mínimos en cuanto a instalaciones y equipos,
- comprobar los requisitos obligatorios aplicables a la entidad acreditada.

b) Formación y examen de los inspectores:

- comprobar la formación inicial de los inspectores,
- comprobar la formación de actualización periódica de los inspectores,
- formación de actualización periódica de los evaluadores del órgano de supervisión,
- realización o supervisión de los exámenes.

c) Auditoría:

- auditoría previa del centro de inspección antes de conceder la acreditación,
- auditoría posterior periódica,
- auditoría especial en caso de irregularidades,
- auditoría del centro de formación/examen.

d) Control mediante medidas como las siguientes:

- nueva inspección de una proporción estadísticamente válida de los vehículos inspeccionados,
- inspecciones de tipo «cliente misterioso» (con la posibilidad de utilizar un vehículo defectuoso),
- análisis de los resultados de las inspecciones técnicas (métodos estadísticos),
- inspecciones de recurso,
- investigación de reclamaciones.

e) Validación de los resultados de medición de las inspecciones técnicas

f) Retirada o suspensión de la acreditación de los centros de inspección y/o de la licencia de los inspectores:

- incumplimiento por parte del centro o del inspector de que se trate de un requisito importante a efectos de la acreditación,
- detección de irregularidades graves,
- resultados negativos continuos en las auditorías,
- pérdida de la buena reputación por parte del centro o del inspector de que se trate.

2. Requisitos aplicables al órgano de supervisión

Los requisitos aplicables al personal empleado por un órgano de supervisión abarcarán los ámbitos siguientes:

- competencia técnica,
- imparcialidad,
- normas de habilitación y formación.

3. Contenido de las normas y de los procedimientos

Cada Estado miembro o su autoridad competente establecerá las normas y procedimientos aplicables, que incluirán al menos los elementos siguientes:

a) Requisitos sobre la acreditación y la supervisión de los centros de inspección:

- solicitud de acreditación para operar como centro de inspección,
- responsabilidades de los centros de inspección,
- visita(s) previa(s) a la acreditación para comprobar que se cumplen todos los requisitos,
- acreditación de los centros de inspección,
- reevaluación/auditorías periódicas de los centros de inspección,
- controles periódicos de los centros de inspección, para comprobar si siguen cumpliendo con las normas y procedimientos aplicables,
- controles o auditorías especiales de los centros de inspección, sin aviso previo, basados en hechos concretos,
- análisis de los datos de las inspecciones, para detectar si existen indicios de incumplimiento de las normas y procedimientos aplicables,
- retirada o suspensión de las acreditaciones concedidas a los centros de inspección.

b) Inspectores de los centros de inspección:

- requisitos para obtener la certificación de inspector,
- formación inicial y de refresco y exámenes,
- retirada o suspensión de la certificación a los inspectores.

c) Equipo e instalaciones:

- requisitos del equipo de inspección,
- requisitos de las instalaciones de inspección,
- requisitos de señalización,
- requisitos de mantenimiento y calibrado del equipo de inspección,
- requisitos de los sistemas informáticos.

d) Órganos de supervisión:

- facultades,
  - requisitos aplicables al personal de los órganos de supervisión,
  - recursos y reclamaciones.
-